

Waar staan we als dorpsraad Nieuw Vennep voor?

- Geen verschuiving vaste bochtstraal richting Nieuw-Vennep
- Routes van vliegpaden
- Opnieuw bekijken gevolgen NADP 2
- Inzichtelijkheid route gebruik.
- Geen 2e Kaagbaan
- Verplaatsing Nomos meetpost naar het oosten of meerdere meetpunten. **Zie Note 1**
- Meten van de luchtkwaliteit

Buitengebied

Vaste bochtstraal

Sinds het begin van Alderstafel in 2008 hebben we in Nieuw-Vennep meer last van vliegtuigen en met name de noordrand (Getsewoud en Welgelegen).

Tevens hebben met piloten te maken die het niet zo nauw nemen met de geplande route. Dus in werkelijkheid vliegt men steeds vaker over het dorpscentrum heen.

Routes van vliegpaden.

- Aanpassen door toepassing van microklimaat
- Zoveel mogelijk om woonwijken heen.
- Vliegtracks aanpassen dit in belang van bewoners en niet het economisch belang moet prefereren.
- Strenge controle op het daadwerkelijk vliegen van afgesproken vliegroutes en eventuele boetes

NADP 2

NADP staat voor Noise Abatement Departure Procedure.

Wij willen onderzoek naar de gevolgen van NADP 2 boven Nieuw-Vennep.

Wij zitten juist in de zone waar het vliegtuig afvlakt en dus een grotere geluidsafdruk is op de grond.

In overleg met de KCO hebben we als dorp geen logboek bijgehouden over de gevolgen van NADP2.

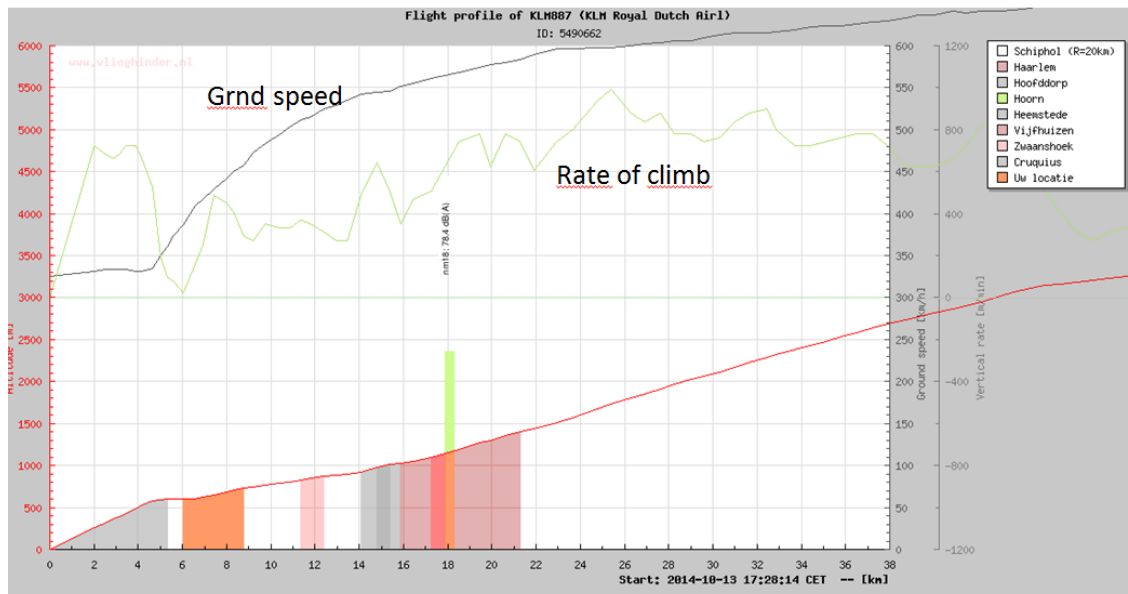
De werkgroep Geluidshinder Kaag en Braasem Noord heeft dit zijn gedetailleerd vastgelegd. Dit is voor KCO het uitgangspunt om het gehele NADP2 aan te kaarten. *(Zie kaartje op pagina 2)*

Inzichtelijkheid in route gebruik

Het totaal aantal starts en landingen zegt niet heel veel, we willen echt weten hoe vaak een route wordt gebruikt.

Geen 2e kaagbaan.

Voorlopig zien wij geen enkele redenen om een Tweede kaagbaan te kunnen aanleggen. Wij vrezen dat de leefbaarheid in Nieuw Vennep door een 2^e Kaagbaan flink aangetast zal worden.



NADP 2 boven Nieuw Vennep

Geluidsmetposten

Geluidsmet punten over de gehele cluster plaatsen waar er bewoning in onze cluster plaats vind dit zowel onder- als bezijden de vliegroutes, wat op elkaar aansluit en zorgt voor een inzichtelijke en goede meting. Geen Nomos (te duur) Er zijn ook andere systemen die de geluidsoverlast kunnen meten voor een betaalbare prijs. Berekenen geeft geen duidelijk beeld dit zeker in het binnengebied, loodrecht onder de aanvliegroute door de geluidsreflectie geen werkelijke waarden kunnen worden weer gegeven.

Binnengebied.

- Oplossing voor huizen in het ongevallen concentratiegebied (OCG) en voor de schrijnende gevallen. Oplossing zal misschien via de politiek gezocht moeten worden.
- Geen verschuiving van hinderbeperkende maatregelen van buiten- naar binnengebied.

Wat valt onder het Nieuw-Vennep Binnengebied?

Voor Nieuw-Vennep is het binnengebied de Rijnlander weg en buurtschap 't Kabel.

Er zijn diverse huizen welke in de OCG zone zitten en eigenlijk weg moeten.

Totaal zijn dit een paar huizen of gezinnen die misschien in aanmerking komen als zgn. schrijnend geval.

Note: Details in Alderstafel covenant leefbaarheid .

OCG= Ongevallen Concentratie Gebied

Binnen en buitengebied:

Metten van de luchtkwaliteit met name op fijn stof

Vliegtuigen stoten een behoorlijke hoeveelheden zeer schadelijk ultra fijn stof (UFP) uit dat met de gangbare meetapparatuur nauwelijks te detecteren is.

Boven onze woningen en waar vliegtuigen met vol vermogen stijgen wordt dit gevaarlijke verbrande gasmengsel bovendien letterlijk over de hoofden van ons omwonenden verneveld.

Het steeds maar over vliegen met vaste vliegpaden over dezelfde woonzones op lage hoogte komt onze gezondheid niet ten goede en is daarom ook op geen enkele wijze te verantwoorden. Terwijl het wegverkeer allerlei aanpassingen moet doen om de uitstoot van ultrafijnstof tegen te gaan.

Meetpunten voor het in kaart brengen van ultra fijnstof en fijnstof.

Welke veiligheids- en gezondheidsrisico's zijn er verbonden aan de uitstoot van ultrafijnstof (UFP) PM2.5 en PM0.1? Helaas heeft Europa hier nog geen wetgeving voor.

Bron: http://www.milieuloket.nl/9353000/1/j9vvhurbs7rzkq9/vk3ej3ktx8pv?ctx=vhurdyxr08mj&start_tab0=8

	Grenswaarde
Jaargemiddelde	40 microgram per kubieke meter
Daggemiddelde	50 microgram per kubieke meter
Maximum aantal overschrijdingen per jaar	35 dagen

Hoeveel kerosine wordt er boven ons hoofd verbrand?

Om een beeld te krijgen van de omvang van de uitstoot kan je via berekeningen er van uitgaan dat per start per vliegtuig ongeveer 600 kg brandstof verbrand wordt in de directe omgeving.

Geeft $600 * 40.000$ starts (alleen starts Kaagbaan richting Nieuw-Vennep) uitkomst 24 miljoen kg per jaar wat we boven onze hoofden verbrand wordt en in allerlei vormen in de lucht zit die we in ademen. De 24 miljoen kg zal naar beneden gecorrigeerd moeten worden omdat er vliegtuigen zijn die minder per minuut verbranden. Berekening is gebaseerd op B747-400. Als we de helft nemen, 12 miljoen kg, is dat nog steeds heel veel.

Co2 per jaar boven Nieuw-Vennep

- Gemiddelde uitstoot 737 en 747 is 90 kg Co2 per uur. Geeft 0.375 kg per 15 sec.(vliegtijd boven en langs ons dorp)
- $0,375 * 40.000$ starts vanaf Kaagbaan richting Nieuw-Vennep geeft ruim 15 ton aan Co2 in de buurt van ons dorp
- Bron <http://www.carbonindependent.org/about.html#h1>
- en andere aviation websites

Misschien toch handig als we dichtbij die bron gaan meten en niet alleen waar het misschien wel mee zal vallen.

Door de gemeente Haarlemmermeer wordt elk jaar een rapport uitgebracht Datarapport Luchtkwaliteit Haarlemmermeer meetresultaten 2013. Dit rapport bevat de uitkomsten van 4 meetstations te weten Badhoevedorp, Hoofddorp, De Rijk en Oude Meer

Note 1

Een Nomos meetpost kost ongeveer tussen de 60- en 80.000 euro.

De huidige Vennepse meetpost staat in Linqenda en naar ons inziens zou hij dichter bij de bron moeten staan nl de Kaagbaan in de buurt van het station. Optioneel is een tweede meetpost van een andere fabrikant en die kan voor 2500 euro.

Wat doen we met de opgebrachte items?

Bovenstaande items zijn ingebracht bij het Kaagbaanclusteroverleg en wordt opgenomen in de Kaagbaanvisie.

Sommige van de punten zijn voor meerdere dorps en wijkraden een gemeenschappelijk punt en zullen straks terug te vinden zijn in visiedocument van de ORS. Begin 2017 verwachten we een visie voor ontwikkeling van de luchtvaart voor het 2030. Deze visie zal inzicht geven hoe de komende kabinetten om moeten gaan met de ontwikkeling van Schiphol

Eén van onze medestanders is de wijkraad Getsewoud die ook een afgevaardigde heeft in KCO. Beide zgn kiesmannen werken samen.

Januari 2017