



Aan: drs. C. van Nieuwenhuizen,
Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Onderwerp: Zienswijze (Samenvatting) PlanMER Luchtvaartnota 2020-2050 en PlanMER LVN Trends en ontwikkelingen

Oegstgeest, 4 juli 2020.

Excellentie,

U heeft onlangs de (Samenvatting) PlanMER Luchtvaartnota en PlanMER LVN Trends en ontwikkelingen behorend bij de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 vastgesteld en vrijgegeven voor inspraak. Graag maken wij als Stichting OZV van de gelegenheid gebruik om bij deze onze Zienswijze op de voornoemde documenten in te dienen. Het betreft onze Zienswijze op 1. PlanMER LVN Samenvatting, 2. PlanMER Luchtvaartnota en 3. PlanMER LVN Trends en Ontwikkelingen.

Leeswijzer

(per opmerking zijn de tekst delen uit documenten *cursief* weergegeven)

1. PlanMER LVN Samenvatting

- P 5. *Belangrijkste thema's luchtvaart: Geluidshinder: Hoe kunnen we in NL vliegen met minimale geluidshinder voor mensen ?* Het gaat er om dat specifieke niveau van geluidsbelasting te bereiken waarbij geen gezondheidsschade optreedt.
- P 8. *Verminderen negatieve gezondheidseffecten luchtvaart.* Doel moet: zijn negatieve gezondheidseffecten van luchtvaart te beperken tot het niveau waarop geen gezondheidsschade plaatsvindt. Relevantie noties zijn in dit verband de WHO richtlijn + piekgeluid. Er is al veel onderzoek gedaan naar de negatieve effecten van vliegtuiggeluid op de gezondheid. De beleidsaanpak gericht op het 'verminderen van de negatieve gezondheidseffecten door de luchtvaart' (=quote van door Rijk geformuleerd beleidsdoel) dient op deze onderzoeksresultaten te zijn gebaseerd. Het RIVM beveelt aan het beleid voor omgevingsgeluid te versterken door gezondheidsverbeteringen als op zichzelf staand doel te verankeren in de Nederlandse wet- en regelgeving (RIVM-rapport 2019-0227, pag 126). De berekende norm voor geluidshinder moet vervangen worden door een norm die is gebaseerd op heldere grenswaarden voor gemeten geluid. Hierbij moet rekening gehouden worden met piekbelasting, maximale frequenties per tijdseenheid per baan, rustpauzes, cumulatie van geluid en maximale hinder per persoon. Minder gehinderden is niet hetzelfde als minder hinder (per individu).
- P 8. *Beperken nachtvluchten.* In relatie tot gezondheidsschade is het stopzetten van nachtvluchten de enige optie. Verder moet worden aangegeven dat landingen alleen mogen worden uitgevoerd wanneer zo lang als vliegtechnisch verantwoord zo hoog mogelijk wordt aangevlogen. Landing mogen alleen dmv CDO's; gelijkmatig dalende nadering worden uitgevoerd.
- P 12 en 15. *Tabel Effecten van het beleid in de Luchtvaartnota.* De symbolen wekken de indruk dat in de huidige (referentie-) situatie ten aanzien van het aantal 'ernstig gehinderden' en 'slaapverstoring' sprake is van een redelijke staat, waarbij zich verspreid knelpunten voordoen. Dit is een te rooskleurig beeld. Dit geldt ook voor de tabel op pag 15

tav het aspect Gezondheid. Het RIVM geeft aan dat in 2015 ruim 2.000.000 personen zijn blootgesteld aan een geluidsniveau van meer dan 45 dB(Lden). 's Nachts worden 219.800 personen geconfronteerd met een geluidsniveau boven de WHO richtlijn (40 dBLnight). Deze gegevens hebben betrekking op op jaarbasis gemiddelde geluidsniveaus. Het aantal personen dat te maken heeft met piekgeluiden van overvliegende vliegtuigen, ook als ze buiten de geluidscontouren wonen, ligt zowel overdag als 's nachts beduidend hoger.

- P 15. *Leefomgeving. Het schoner en stiller worden van vliegtuigen en duurzame technologieën.* Dit levert onvoldoende bijdrage aan hinderreductie voor de komende tientallen jaren.
- P 15. *..meten en berekenen moeten beter op elkaar aansluiten.* Alleen meten en berekenen lost niets op. Het gaat erom dat wettelijk afdwingbare maatregelen worden benoemd + sancties op overtredingen.
- P 15. *Gezondheid. ..een afname van het aantal geluidgehinderden verwacht tov de huidige situatie door het stiller worden van vliegtuigen en de introductie van elektrisch vliegen en de afname van het aantal vliegbewegingen gedurende de nacht.* Effect 'stiller worden van vliegtuigen' en 'elektrisch vliegen' zullen niet leiden tot zodanige reductie vliegtuiggeluid dat geen sprake meer is van gezondheidsschade als gevolg hiervan. Alleen bij volledig stoppen van nachtvluchten zal in de nacht sprake kunnen zijn van reductie van geluid met een gunstig effect op de gezondheid omdat dan van slaapverstoring door vliegtuiggeluid tussen 23.00 en 7.00 uur geen sprake meer zal zijn.

2. PlanMER Luchtvaartnota

- P 19. *Denkrichting leefomgeving. We streven naar het minimaliseren van de hinder en het verhogen van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving.* Goed streven; kan alleen worden gerealiseerd dmv wettelijk vastgelegde normen voor hinder en kwaliteit leefomgeving, inclusief sancties ingeval normen worden overtreden.
- P 21. Tabel 2.1 *Bouwsteen Voortbouwen. Verminderen van hinder en verhogen van de veiligheid...* Verminderen van de hinder dient als aparte bouwsteen benoemd te worden. Nu wekt de tabel de suggestie dat in 2030 en 2050 sprake zal zijn van hindervermindering. Hiervan kan in de referentiesituatie, waarbij een groei van het aantal vliegbewegingen naar 730.000 in 2050 mogelijk is, geen sprake zijn.
- P 22. Figuur 2.3 *Overzicht van de maatregelen in hoekpunt Voortbouwen (referentiesituatie). Leefomgeving, L3. Luchtruimherindeling richten op sneller hoger vliegen en..* Aanvullen met: Landingen alleen hoger aanvloegend en uitvoeren als 'gelijkmatig dalende nadering' (Continuous Descent Operation).
- P 25. Figuur 2.5 *Overzicht van de maatregelen in hoekpunt Normeren. Leefomgeving, L1. Max geluidsniveau ..bij opstijgen.* Extra punt toevoegen: Bij landingen afzien van over grote afstand laag vliegen. Landingen hoger aanvloegend en uitvoeren als 'gelijkmatig dalende nadering'. De berekende norm voor geluidshinder moet vervangen worden door een norm die is gebaseerd op heldere grenswaarden voor gemeten geluid. Hierbij moet rekening gehouden worden met piekbelasting, maximale frequenties per tijdseenheid per baan, rustpauzes, cumulatie van geluid en maximale hinder per persoon. Minder gehinderden is niet hetzelfde als minder hinder (per individu).
- P 27. Tabel 2.3. *De luchtvaart groeit mee met de ontwikkeling van BBP...Investeren in de kwaliteit van de leefomgeving..wordt gefinancierd uit de meeropbrengst van de belasting op*

vliegtickets. Dit betekent dus meer hinder, die echter wordt afgekocht. Ongewenste situatie. Groei luchtvaart dient gekoppeld te zijn aan 'vliegtuiglawaai-plafond'.

- P 25. Figuur 2.7 *Overzicht van de maatregelen van hoekpunt Concentreren (denkrichtingen Veiligheid en Economie). Aanleg 2^e Kaagbaan*. Leidt tot bovenmatige toename van hinder in Oegstgeest eo (+70%, onderzoek To70). Om die reden onaanvaardbaar.
- P 28. Figuur 2.8 *Overzicht van de maatregelen van hoekpunt Concentreren (denkrichtingen leefomgeving en klimaat). L6. Isolatieprogramma binnen de 60 Lden contour*. Keuze 60 Lden is willekeurig. Keuze voor internationale maatstaf; WHO 45 Lden teneinde enig effect op gezondheid omwonenden te hebben.
- P 28. Figuur 2.8 *Leefomgeving, Investeren in kwaliteit Leefomgeving Schiphol L6. Nieuw criterium ernstige hinder introduceren, niet gerelateerd aaneen specifieke Lden-contour maar aan een vast gebied, waardoor ernstig gehinderden die toevallig net buiten de contour wonen ook meetellen*. Het gaat niet alleen om ernstig gehinderden; het criterium dient ook voor gehinderden te gelden. Volgens onderzoek RIVM worden ruim 2 miljoen personen in Nederland blootgesteld aan geluidsniveaus hoger dan 40 dB(Lden) (RIVM-raport 2019-0227, tabel 5.1). Dit is de kritische grens waarboven sprake is van gezondheidsschade als gevolg van vliegtuiggeluid. Verder goede maatregel, in alle denkbare situaties te hanteren.
- P 30. Figuur 2.10 *Overzicht van de maatregelen van hoekpunt Verdelen. Klimaat K7 Gedragsinterventies op minder ver, minder vaak vliegen*. Deze maatregel bij alle hoekpunten toepassen.
- P 35. *Denkrichting leefomgeving. Voor Schiphol ..een afname van het aantal slaapverstoorden...omdat het aantal vluchten tijdens de nacht nauwelijks toeneemt ten opzichte van 2018 en vliegtuigen gemiddeld stiller worden*. De slaapverstoring in 2018 is vanuit gezondheidsoogpunt onaanvaardbaar hoog. Er is dus geen sprake van verbetering.
- P 35. *Denkrichting leefomgeving. Daarnaast is de verwachting dat door herindelings van het luchtruim vliegtuigen sneller zullen gaan hoger vliegen...* Hieraan dient te worden toegevoegd: Landend vliegverkeer zal via de gelijkmatig dalende nadering (Continuous Descent Operation) aanvliegen. Hierdoor zal, omdat er dan hoger wordt gevlogen dan in de huidige praktijk gebruikelijk, het vliegtuiggeluid op afstanden vanaf 15 km van de landingsbaan verminderen.
- P 36. *Leefomgeving. Concentreren. Tweede Kaagbaan. Het aantal slaapverstoorden rondom Schiphol zal afnemen...stillere motoren en elektrisch vliegen*. In het noordelijk deel van Zuid Holland zal sprake zijn van een onaanvaardbare toename van het vliegtuiggeluid (tabellen To70) Het effect van stillere motoren wordt, zo dit al een reëel punt is, vanwege een toename van het aantal vliegbewegingen teniet gedaan. Elektrisch vliegen is de komende decennia geen reële optie.
- P 37. *Doelstelling leefomgeving / Conclusie: De negatieve effecten van de toename van het aantal vliegtuigbewegingen op een gezonde aantrekkelijke leefomgeving zullen door andere maatregelen wel verzacht worden*. Volstrekt ongeloofwaardig. Niet hard wordt gemaakt over welke maatregelen het gaat, wat hun effect is en wanneer ze worden geïmplementeerd. Dit is een voorbeeld van een van de vele passages in de voorliggende documenten die niet voldoet aan toetsingscriteria van de Commissie voor de MER; zoals 1) het goed onderbouwd zijn van de relatie tussen de doelen en de maatregelen en 2) de doelen, maatregelen en de randvoorwaarden zoveel mogelijk meetbaar moeten zijn geformuleerd (Commissie voor de MER, Luchtvaartnota, tussentijds toetsingsadvies, 23 september 2019, pag 2).

- P 39. *Tabel 3.1 Effecten van het beleid in de Luchtvaartnota*. De symbolen wekken de indruk dat in de huidige (referentie-) situatie ten aanzien van het aantal ‘ernstig gehinderden’ en ‘slaapverstoring’ sprake is van een redelijke staat, waarbij zich verspreid knelpunten voordoen. Dit is een te rooskleurig beeld. Dit geldt ook voor de tabel op pag 15 tav het aspect Gezondheid. Het RIVM geeft aan dat in 2015 ruim 2.000.000 personen zijn blootgesteld aan een geluidsniveau van meer dan 45 dB(Lden). ‘s Nachts worden 219.800 personen geconfronteerd met een geluidsniveau boven de WHO richtlijn (40 dBLnight). Deze gegevens hebben betrekking op op jaarbasis gemiddelde geluidsniveaus. Het aantal personen dat te maken heeft met piekgeluiden van overvliegende vliegtuigen, ook als ze buiten de geluidsc contouren wonen, ligt zowel overdag als ‘s nachts beduidend hoger.
- P 41. *Referentiesituatie. Door onder andere het stiller worden van motoren en elektrisch vliegen*. Tot hoeveel minder vliegtuiggeluid leidt dit? Als het verminderen van het vliegtuiggeluid moet komen van stillere motoren en elektrisch vliegen, in combinatie met veel meer vliegbewegingen, is duidelijk dat hiervan niets terecht komt.
- P 50. *Voorkeursstrategie Leefomgeving. Belangrijke besluiten vliegen.. zal het aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden ondanks de groei...zijn afgenomen*. Tot hoeveel minder vliegtuiggeluid leidt dit? Als het verminderen van het vliegtuiggeluid moet komen van stillere motoren en elektrisch vliegen, in combinatie met veel meer vliegbewegingen, is duidelijk dat hiervan niets terecht komt.
- P 53. *Belangrijkste besluiten 2. Het Rijk wil zoveel mogelijk de vraag naar luchtvaart ondersteunen die de grootst mogelijke waarde heeft voor de Nederlandse economie*. In het rapport van de Werkgroep Toekomst Luchtvaart van 3 juni 2020 wordt een helder beeld geschetst van een toekomstbestendige luchtvaart met een optimale waarde voor de nationale economie en een zo leefbaar mogelijke omgeving.
- P 54. *Door de nieuwe indeling van het luchtruim kunnen vliegtuigen sneller stijgen naar grotere hoogtes*. Aanvullen met: ‘ en hoger aanvloegend landen door deze uit te voeren als ‘gelijkmatig dalende nadering’ (Continuous Descent Operation).’
- P 54. *Voorkeursstrategie Leefomgeving. Belangrijke besluiten. Het gaat hier om geluidshinder en de gezondheidseffecten door de uitstoot van schadelijke stoffen*. Ook bij geluidshinder is sprake van een negatief gezondheidseffect, deze passage dus toevoegen.
- P 54. *Voorkeursstrategie Leefomgeving. Belangrijke besluiten. Luchthavens moeten de geluidsoverlast steeds verder verminderen. Hoe legt de Rijksoverheid vast in luchthavenbesluiten*. De vraag is tot welke niveau de geluidsoverlast moet worden beperkt. De berekende norm voor geluidshinder moet vervangen worden door een norm die is gebaseerd op heldere grenswaarden voor gemeten geluid. Hierbij moet rekening gehouden worden met piekbelasting, maximale frequenties per tijdseenheid per baan, rustpauzes, cumulatie van geluid en maximale hinder per persoon. Minder gehinderden is niet hetzelfde als minder hinder (per individu).
- P 54. *Punt 3. Minder nachtvluchten....De rijksoverheid onderzoekt de economische aspecten*. Ook de gezondheidseffecten (en vermindering van zorgkosten) van het stopzetten van nachtvluchten dient onderzocht te worden. Gezondheidsaspecten dienen explicieter afwegingscriterium te zijn bij besluitvorming over nachtvluchten.
- P 54. *Punt 5. Vormgeven geluidbeleid dat beter aansluit bij de geluidshinder die bewoners ervaren..* Het gaat hierbij om Lmax en Piekgeluid. De berekende vrije norm voor geluidshinder moet vervangen worden door een norm die is gebaseerd op wettelijke heldere

grenswaarden voor gemeten geluid. Hierbij moet rekening gehouden worden met piekbelasting, maximale frequenties per tijdseenheid per baan, rustpauzes, cumulatie van geluid en maximale hinder per persoon. Minder gehinderden is niet hetzelfde als minder hinder (per individu).

- P 54. *Punt 5. Het rijk gebruikt daarbij het landelijke programma gericht op meten en berekenen van vliegtuiggeluid en het advies van de WHO.* Het advies van de WHO dient uitgangspunt van beleid te zijn. 'Het rijk gebruikt..' biedt geen enkele wettelijke garantie.
- P 54. *Punt 6. Het RIVM onderzoekt de gezondheidseffecten van ultrafijnstof.* Ook het negatieve effect van vliegtuiggeluid op gezondheid dient in het onderzoekprogramma te worden opgenomen.
- P 55. *Punt 3. Parallele Kaagbaan. In 2021 besluitvorming over aanvullend onderzoek.* Start onderzoek ongewenst. Gebruik 2^e Kaagbaan leidt tot onaanvaardbare geluidsoverlast in Leidse regio (Leiden, Oegstgeest, Teylingen en Katwijk). Onderzoek naar haalbaarheid verplaatsing (deel van) Schiphol naar Noordzee is zinvoller inverstering.
- P 62. *Leefomgeving. In de VKS worden minder hoge gezondheidsambities gehanteerd dan in Normeren en Verdelen.* Dit staat op gespannen voet met de verantwoordelijkheid van de overheid voor een gezonde leefomgeving, zoals bedoeld in het verdrag van de rechten van de mens.
- P 64. *Effectbeoordeling VKS, tabel 4.4. Voor het aspect Gezondheid is de beoordeling van de Staat van de Leefomgeving als oranje beoordeeld.* Dit is een te positief oordeel. Dient rood ingekleurd te zijn.
- P 65. *Gezondheid. ..ondanks de groei van het aantal vliegtuigbewegingen een afname van het aantal geluidsgehinderden.....door het stiller worden van vliegtuigen, de introductie van elektrisch vliegen.* Dit is een boterzachte inschatting. Waarom hier geen verifieerbare verwachtingen tav de afname van het aantal geluidsgehinderden en hoeveel stiller (in decibellen, gemeten op de grond) als gevolg van technologische ontwikkelingen.
- P 70. *Aspecten en indicatoren Figuur 5.2, Aspect Gezondheid, indicator Geluidshinder, Specificatie. Aantallen ernstig gehinderden (obv Lden) en slaapverstoorden (obv Lnight).* Specificaties over het piekgeluid (Lmax), en hoe vaak dit binnen een tijdseenheid voorkomt dienen eveneens meegenomen te worden. (Lden = gemiddelde waarde; daar schrik je niet wakker van. Dat gebeurt wel als gevolg van het piekgeluid Lmax).
- P 74. *...opgesteld op basis van enquêtes bij omwonenden van Schiphol die zijn uitgevoerd in 2002.* Dat is dus 20 jaar oud materiaal. Er is nu meer vliegtuiggeluid rond Schiphol, hetgeen extra negatieve effecten op nachtrust kan hebben.
- P 93. *Het gebruik van laagvliegroutes....Lelystad Airport.* Het over grote afstanden laagvliegen is ook een issue bij Schiphol.
- P 97. *Gezondheid, Geluidshinder. Onderzoek door de Milieufederatie NH en meerdere GGD's met bewonersenquetes wijzen op minimaal 198.000 ernstig gehinderden.* Onderzoek OZV (Ongehoorde geluidsschade van Schiphol, okt 2019) geeft aan dat minimaal 1,5 miljoen mensen wonen in een gebied met vliegtuiggeluid dat boven de WHO richtlijn (45 dBALden en 40 dBALnight) uitkomt. Het RIVM (rapport 2019-0227, tabel 5.1) geeft aan dat op basis van data over de periode 2011-2016 sprake is van 2.097.000 personen die zijn blootgesteld aan een geluidsniveau dat groter is, of gelijk aan 45 dB(Lden).
- P 98. *Effecten geluid op gezondheid. Op 10 oktober 2018 heeft de WHO een onderzoek gepubliceerd. De WHO beveelt ...aan om de geluidsbelasting die wordt geproduceerd door*

vliegverkeer te reduceren tot onder de 45 dBA (Lden). Het document geeft echter ook aan dat in veel gevallen het bewijs voor de gedane aanbevelingen niet sterk is voor vliegtuiggeluid. Daarom is aanvullend onderzoek wenselijk. Dit is een wel heel selectief citaat uit dit onderzoek.

- *P 99. Trends en ontwikkelingen. ..reductie van geluid.. zoals stillere motoren, aerodynamische verbeteringen, elektrisch vliegen...* Deze ontwikkelingen worden wel erg positief beschreven. Wat is het feitelijke effect ervan op het terugdringen van vliegtuiggeluid?
- *P 134. Geluidshinder. Schattingen van het aantal ernstig gehinderde mensen in 2016.* Onderzoek door OZV (Ongehoorde geluidsschade van Schiphol, okt 2019) geeft aan dat minimaal 1,5 miljoen mensen wonen in een gebied met vliegtuiggeluid dat boven de WHO richtlijn (45 dBALden en 40 dBALnight) uitkomt. Het RIVM komt zelfs met schokkender cijfers. Zij stelt dat in Nederland (op basis van data over periode 2011-2016) ongeveer 2,1 miljoen personen worden blootgesteld aan geluidsniveaus groter of gelijk aan de WHO-advieswaarde van 45dB(Lden) veroorzaakt door vliegverkeer (RIVM-rapport 2019-0227, pag 86).
- *P 139. Geluidgevoelige objecten bij regionale luchthavens. 48 Lden contour.* In het verlengde van het WHO advies en de RIVM rapportage daarover 45 Lden als kritische contour hanteren.
- *P 151, 152. Referentiesituatie en Concentreren. ..maximale capaciteit voor Schiphol 630.000 vliegbewegingen in 2030 en 730.000 ..in 2050. 600.000 vliegtuigbewegingen in 2030 en 800.000 bewegingen in 2050.* Deze aantallen vliegtuigbewegingen zullen de leefbaarheid in een straal van 50 km rond Schiphol onaanvaardbaar aantasten. Teveel geluidsschade en teveel emissieschade.
- *P 155. Gezondheid. Referentiesituatie. Verandering geluidbelasting. In 2050 zullen vluchten korter dan 500 km elektrisch zijn, dit zorgt voor een geluidsreductie van ongeveer 30% per elektrische vlucht. In 2050 zal in vergelijking met de huidige situatie op Schiphol de geluidsbelasting afnemen ook al neemt het vliegverkeer toe.* Boterzachte conclusies. Indien niet onderbouwd met harde feiten (referenties) zijn deze conclusies ongeloofwaardig.
- *P 156. Gezondheid. Referentiesituatie. Ernstig gehinderden en slaapverstoorden. Met name rondom Schiphol is het aantal ernstige gehinderden en slaapverstoorden hoog. Echter door stillere vliegtuigen is te verwachten dat de hinder rondom Schiphol in 2050 lager is dan in 2018.....Voor Schiphol vindt een afname van het aantal slaapverstoorden plaats... het aantal vluchten tijdens de nacht nauwelijks toeneemt ten opzichte van 2018 en vliegtuigen gemiddeld stiller worden.* Deze conclusies dienen onderbouwd te worden met feiten en referenties. Nu is het wishfull thinking. In 2018 was reeds sprake van een onaanvaardbaar hoog niveau van vliegtuiggeluid; dit geldt zeker ook voor het aantal slaapverstoorden. Als verbetering van de leefomgeving een serieus beleidsdoel is kan 2018 daardoor niet als referentie dienen als het gaat om een vergelijking met hoe het in 2050 zou kunnen zijn.
- *P 157. Gezondheid. Referentiesituatie. Ernstig gehinderden en slaapverstoorden. L3. Luchtruimherindeling richten op sneller hoger vliegen.* Ook Continuous Descent Operations (Gelijkmatig Dalende Nadering) als methode om landingsbaan te naderen dient als maatregel te worden opgenomen.
- *P 158. Gezondheid. Hoekpunt Normeren. Verandering geluidsbelasting. Gelijkmatig Dalende Nadering en sneller hoger vliegen dragen ook in het scenario Normeren bij aan vermindering van de geluidsbelasting: dus als maatregel opnemen.*

- P 161. *Gezondheid. Hoekpunt Concentreren. Stille perioden. V2. Aanpassen banenstelsel tbv verlagen complexiteit: aanleggen parallelle Kaagbaan en extra noord-zuidbaan..* Aanleg parallelle Kaagbaan leidt tot onaanvaardbare toename van geluidsoverlast in regio Teylingen-Leiden-Oegstgeest-Katwijk. Extra noord-zuidbaan idem voor grote delen Noord Holland die nu al geconfronteerd worden met te hoog niveau vliegtuiggeluid agv Polderbaan.
- P 162. *L6 Nieuw criterium ernstige hinder introduceren, niet gerelateerd aan een specifieke Lden contour maar aan een vast gebied (buiten 48Lden) waardoor ernstig gehinderden die toevallig net buiten de contour wonen ook meetellen.* Goed voorstel. Dit meenemen in alle scenario's; zeker ook het VKS. Het RIVM beveelt aan om bij het ontwikkelen en implementeren van het beleid rekening te houden met personen buiten het huidige aandachtsgebied (bepaald door vastgelegde contouren). Uit de verdeling van de huidige ziektelast blijkt dat het grootste deel van de personen die negatieve gezondheidseffecten door geluid van vliegverkeer ondervinden, zich buiten de bepalende contouren bevindt. (RIVM rapport 2019-0227, pag 130)
- P 162, 164. *Hinderbeleving. Omwonenden van Schiphol zijn reeds gewend aan vliegtuiggeluid waardoor de relatieve toename van geluid daar kleiner is dan de afname elders (p 162). Doordat het vliegtuiggeluid verplaatst wordt naar groepen die minder gewend zijn aan vliegtuiggeluid..(p 164).* De consequentie van deze denkfijn kan zijn dat sprake is van rechtsongelijkheid. Omwonenden van Schiphol hebben evenveel recht als bewoners van andere delen van Nederland om te leven in een leefomgeving zonder dat sprake is van vliegtuiggeluid dat schade toebrengt aan hun gezondheid.

3. PlanMER LVN Trends en ontwikkelingen

- P 5. Par 2.1 *Geluidshinder. Belangrijke technologische ontwikkelingen stillere motoren, aerodynamische verbeteringen en elektrisch vliegen.* Levert onvoldoende en niet aantoonbare bijdrage aan hinderreductie.
- P 7. *Hinderbeleving. Onderzoek naar inzicht krijgen op effect dat geluid heeft op mensen in omgeving van vliegvelden.* Uitkomsten bestaand onderzoek tonen overtuigend negatief effect vliegtuiggeluid op gezondheid aan¹.

¹ 1. https://www.easa.europa.eu/eaer/system/files/usr_uploaded/P219473_EASA%20EAER%202019-NL.pdf Zie: conclusie

2. Huss, A.; Spoerri, A.; Egger, M.; Rösli, M.; Swiss National Cohort Study Group. Aircraft noise, air pollution, and mortality from myocardial infarction. *Epidemiology* 2010, 21, 829–836.

3. Hansell, A.L.; Blangiardo, M.; Fortunato, L.; Floud, S.; de Hoogh, K.; Focht, D.; Ghosh, R.E.; Laszlo, H.E.; Pearson, C.; Beale, L.; et al. Aircraft noise and cardiovascular disease near Heathrow airport in London: Small area study. *BMJ* 2013, 347, doi:10.1136/bmj.f5432.

4. Floud, S.; Blangiardo, M.; Clark, C.; de Hoogh, K.; Babisch, W.; Houthuijs, D.; Swart, W.; Pershagen, G.; Katsouyanni, K.; Velonakis, M.; et al. Exposure to aircraft and road traffic noise and associations with heart disease and stroke in six European countries: A cross-sectional study. *Environ. Health* 2013, 12, doi:10.1186/1476-069X-12-89

5. Correia, A.W.; Peters, J.L.; Levy, J.I.; Melly, S.; Dominici, F. Residential exposure to aircraft noise and hospital admissions for cardiovascular diseases: Multi-airport retrospective study. *BMJ* 2013, 347, doi:10.1136/bmj.f5561.

6. Clark, C.; Crombie, R.; Head, J.; van Kamp, I.; van Kempen, E.; Stansfeld, S.A. Does traffic-related air pollution explain associations of aircraft and road traffic noise exposure on children's health and cognition? A secondary analysis of the United Kingdom sample from the RANCH project. *Am. J. Epidemiol.* 2012, 176, 327–337.

- P 7. *Hinderbeleving. ANIMA onderzoek. Lange termijn. Onderzoek om methoden om hinder nabij vliegvelden te verminderen te identificeren. Zicht krijgen op niet akoestische factoren die geluidshinder beïnvloeden om de kwaliteit van leven ..nabij vliegvelden te verbeteren.* Het betreft louter onderzoek om inzicht te krijgen; concrete maatregelen om tot hinderreductie komen worden niet genoemd, zelfs niet in het vooruitzicht gesteld.
- P 10. *50-50 regeling. ‘...In de nacht kan een eventuele afname van het aantal bewegingen voor een afname van de geluidsbelasting zorgen en zal ook het stiller worden van vliegtuigen leiden tot een lagere geluidsbelasting’.* Kenmerkend vage tekst: ‘kan een eventuele afname van het aantal bewegingen voor een afname van de geluidsbelasting zorgen’. Onduidelijk: kan, aantal, een afname. Waarom geen concrete en verifieerbare doelstellingen geformuleerd.
- P 27. *Analyse per groep. Direct omwonenden.* Toevoegen: Voor omwonenden die op grotere afstand van Schiphol, maar niet in de grote steden wonen, zal de hinder toenemen. Tenzij hinderbeperkende vliegtechnieken, zoals CDO’s en hoger aanvliegen worden geïmplementeerd en nachtvluchten worden stopgezet. Zelfs de suggestie hiervoor ontbreekt. Het RIVM constateert dat circa de helft van het totaal aantal ernstig gehinderden zich buiten het aandachtsgebied dat wordt begrensd door de 48 dB (Lden)-contour bevindt (RIVM rapport 2019-0227, pag 107). Zij beveelt aan om bij het ontwikkelen en implementeren van beleid rekening te houden met personen buiten het huidige aandachtsgebied. Dit gebied wordt bepaald door vastgelegde contouren. Uit de verdeling van de huidige ziektelast blijkt dat het grootste deel van de personen die negatieve gezondheidseffecten door geluid van vliegverkeer ondervinden, zich buiten de bepalende contouren bevindt (RIVM-rapport 2019-0227, pag 130).

Als bestuur van de Stichting OZV zijn wij benieuwd naar uw reactie op onze opmerkingen en suggesties.

Hoogachtend,



Jan Edens, voorzitter Stichting OZV

Correspondentieadres: info@vlieghinder-oegstgeest.nl

www.ozv.nu ; telefoon: 06 44330722

-
7. Van Kempen, E.; Fischer, P.; Janssen, N.; Houthuijs, D.; van Kamp, I.; Stansfeld, S.; Cassee, F. Neurobehavioral effects of exposure to traffic-related air pollution and transportation noise in primary schoolchildren. *Environ. Res.* 2012, 115, 18–25.
 8. Hänninen, O.; Knol, A.B.; Jantunen, M.; Lim, T.-A.; Conrad, A.; Rappolder, M.; Carrer, P.; Fanetti, A.-C.; Kim, R.; Buekers, J.; et al. Environmental burden of disease in Europe: Assessing nine risk factors in six countries. *Environ. Health Perspect.* 2014, 122, 439–446.
 9. Arline L. Bronzaft Impact of Noise on Health: The Divide between Policy and Science *Open Journal of Social Sciences* 05(05):108-120