

Bijlage bij OZV Zienswijze Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050, paginagewijze opmerkingen
(de passage uit de nota waarop wordt gereageerd is per opmerking cursief aangegeven)

- P 7. *‘Luchtvaart heeft ook negatieve effecten. Bewoners worden in hun slaap gestoord en ervaren ook overdag hinder door het toenemend aantal vliegtuigen.’* De erkenning dat het scheppen van voorwaarden voor een goede gezondheid van de bevolking de verantwoordelijkheid van de overheid is, ontbreekt.
- P 7. *Ook maken zij zich zorgen over hun gezondheid door de gevolgen van (ultra)fijnstof...* Hieraan toevoegen: , de gezondheidsschade als gevolg van vliegtuiggeluid.
- P 10. *‘Minder negatieve gezondheidseffecten zijn een voorwaarde voor de toekomstige ontwikkelingen van de luchtvaart. Het rijk werkt uit hoe metingen en berekeningen van luchtvaartgeluid verbeterd kunnen worden en elkaar meer kunnen versterken. Ook wordt gewerkt aan aan een beter inzicht op de aspecten van het vliegtuiggeluid die bepalend zijn voor de door mensen ervaren geluidshinder, om hier met beleid beter op te kunnen sturen.’* Veel aandacht aan ‘papieren exercities’. Alleen met het hebben van inzicht op aspecten van vliegtuiggeluid is het probleem niet opgelost. Nodig is ook concreet maatregelenpakket om gezondheidsschade te mitigeren. Er worden geen concrete maatregelen gericht op reductie van het vliegtuiggeluid benoemd. Een beleidsdoelstelling gericht op het verminderen van vliegtuiggeluid irt wat mbt gezondheidsschade toelaatbaar is, ontbreekt. Zelfs het streven hierna wordt niet benoemd.
- P 12. *Ruimtelijke reservering voor parallelle Kaagbaan wordt aangehouden.* Onaanvaardbaar. Leidt tot ernstige toename geluids- en emissie overlast en daarmee gezondheidsschade voor de inwoners van Leiden, Teylingen, Oegstgeest en Katwijk. (tabellen To70)
- P 12. *Rijksoverheid: regie en eindverantwoordelijkheid. Het rijk stelt voor de luchtvaart ondermeer de normen vast voor veiligheid, hinder en de uitstoot van vervuilende stoffen.* Het is de verantwoordelijkheid van de overheid om de burger een gezonde leefomgeving te bieden. Het schadelijk effect van teveel geluidsbelasting op gezondheid dient erkend te worden door de vaststelling van wettelijke normen voor maximale geluidsbelasting.
- P 40. *Grondvervoer als alternatief voor korte vluchten. ..bestemmingen tot 800 km. Dan moet de reistijd, de frequentie, prijs en comfort wel verbeteren.* Belangrijke voorwaarde voor grondvervoer om te kunnen concurreren is dat de voor vliegen een reële prijs wordt bepaald. Dus net zo als bij andere vervoersvormen gewoon accijns en BTW betalen. Daarnaast vanwege negatieve milieueffecten vliegtax ‘die er toe doet’. Dus substantieel hoger dan 7 Euro per vlucht. Moet gelden voor alle passagiers, ook transferpassagiers.
- P 45. *Belangrijke beslissingen. 1. Het gaat om geluidshinder en de gezondheidseffecten door de uitstoot van schadelijke stoffen.* Gezondheidseffecten ontstaan niet alleen door de uitstoot van schadelijke stoffen; ook geluidshinder (vliegtuiggeluid) heeft een negatief effect op de gezondheid. Dit dient dus ook te worden benoemd.
- P 45. *Belangrijke beslissingen. 5. Vormgeven geluidsbeleid dat beter aansluit bij de hinder die bewoners ervaren en waarmee de sturingsmogelijkheden op hinder toenemen. Bijvoorbeeld op basis van onderzoek naar meer rustmomenten.* Daarbij ook andere manier van aanvliegen betrekken. Niet meer ‘level flight’, maar ‘gelijkmatig dalende nadering’. De gelijkmatig dalende nadering, in te zetten vanaf 7000ft maakt het mogelijk hoger aan te vliegen met een

lager motorvermogen. Hierdoor is aanzienlijk minder geluid hoorbaar op de grond. Tevens wordt er minder brandstof verbruikt en is er dus ook minder uitstoot. Een ander belangrijk aspect is het beleid ook te richten op de gebieden die buiten de gehanteerde contouren (48dBLden) liggen. Het RIVM constateert, dat voor het geluid van vliegverkeer circa de helft van het aantal ernstig gehinderden personen zich buiten het aandachtgebied, dat wordt begrensd door de 48 dB(Lden) contour bevindt. (RIVM-rapport 2019-0227, pag 107). Het RIVM geeft in dit verband verder aan, dat het grootste deel van de mensen die ernstig zijn slaapverstoord door geluid van vliegverkeer wonen in gebieden met een geluidsniveau van 32 en 37 dB(Lnight). Geluidsniveaus in de range van 45-50 dB(Lden) bepalen vooral de omvang van het aantal ernstig gehinderden door geluid van vliegverkeer (RIVM-rapport 2019-0227, pag 98).

- P 46. *Afname negatieve gezondheidseffecten. Het Rijk stelt als doel de negatieve gezondheidseffecten door de luchtvaart te verminderen. Hierbij gaat het om geluidsbelasting en de uitstoot van schadelijke stoffen voor mens en klimaat. Het RIVM onderzoekt hoe schadelijk ultrafijnstof is voor de mens.* Er is al veel onderzoek gedaan naar de negatieve effecten van vliegtuiggeluid op de gezondheid. Deze resultaten /uitkomsten /bevindingen dienen onderdeel uit te maken van de beleidsaanpak gericht op het 'verminderen van de negatieve gezondheidseffecten door de luchtvaart' (=quote van door Rijk geformuleerd beleidsdoel). 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).
- P 46. *WHO: geluid beïnvloedt gezondheid.* Terechte constatering. Echter welk beleid wordt gevoerd om negatieve effecten van vliegtuiggeluid op gezondheid te mitigeren. Hiertoe dienen in de Luchtvaartnota reële concrete maatregelen te worden benoemd, danwel in het vooruitzicht gesteld, anders dan enerzijds stillere motoren en electrisch vliegen en anderzijds de toename van het aantal vluchten naar 730.000. Dit zal per saldo hoe dan ook een toename in geluidsbelasting opleveren.
- P 46. *Groeiverdienmodel. Neemt de geluidsbelasting en uitstoot van schadelijke stoffen af? Dan kan de luchtvaart groei verdienen.* Het vliegtuiggeluid heeft in huidige situatie al een onaanvaardbaar niveau. Het 'groeiverdienmodel' leidt dus tov de huidige situatie niet tot een verbetering, ic vermindering van het vliegtuiggeluid.
- P 48. *Minder geluidshinder. ...aanvullende indicatoren die de hinder kunnen verklaren. Zoals de invloed van de frequentie waarmee vliegtuigen overvliegen en rustmomenten.* Naast frequentie is het piekgeluid (LAm_{ax}) een belangrijke indicator voor vliegtuiggeluid; dit dient dus als indicator te worden toegevoegd.
- P 49. *Hierbij wordt het advies van de WHO meegenomen.* WHO advies behoort leidend te zijn.
- P 49. *De WHO adviseert geluidswaarden van 45 dBLden en 40 dBlnight. Volgens de WHO zijn passende maatregelen nodig voor gebieden boven deze advieswaarden. De rijksoverheid bepaalt vervolgens welke maatregelen passend zijn....De Rijksoverheid vindt het belangrijk dat lokaal maatregelen worden genomen om ernstige geluidshinder te beperken. De luchtvaartsector is hier als veroorzaker primair voor verantwoordelijk. Het Rijk vraagt luchthavens in overleg met omgevingspartijen maatregelen te nemen waarmee hinder door vliegtuiggeluid wordt verminderd.* Het nemen van maatregelen om vliegtuiggeluid te verminderen dient dwingend opgelegd te worden.

- P 49. *Meetstrategie geluid vliegtuigen. Programmatische aanpak meten vliegtuiggeluid.* Geluid meten is belangrijk. Echter alleen in combinatie met het gelijktijdig implementeren van maatregelen om het vliegtuiggeluid terug te dringen, alsmede sancties (op basis van wetgeving) om overtredingen aan te pakken. Het RIVM constateert dat er momenteel bij de normering van geluid van vliegverkeer geen landelijk normenstelsel met bandbreedtes is (RIVM-rapport 2019-0227, p 98). Dit normenstelsel voor vliegtuiggeluid, inclusief sancties dient er dus te komen wil er sprake kunnen zijn van effectief beleid gericht op het verminderen van de gezondheidsschade door vliegtuiggeluid.
- P 50. *Minder nachtvluchten.* Moet zijn: Stop met nachtvluchten.
- P 51. *Vaste naderingsroutes.* Hiervan kan geen sprake zijn als over (relatief dunner) bevolkt gebied wordt gevlogen. Er dient bij landingen boven bewoond gebied gebruik te worden gemaakt van variabele aanvliegeroutes (in combinatie met CDO's). 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 54. *Ruimtelijke ontwikkeling rond luchthavens.* Woningbouwopgave Randstad staat haaks op groeiscenario's Schiphol.
- P 62. *Klimaataanpak. ...beprijzing van de luchtvaart in de vorm van een belasting...kosten door vertaald in ticketprijzen....vraagafname...minder vliegverkeer en minder CO2-uitstoot.* Beprijzing, in combinatie met afschaffing van de vrijstelling van BTW en accijns op kerosine zal leiden tot minder vliegverkeer. Dit is gunstig voor vermindering CO2-uitstoot, alsook, in combinatie met bij 'gelijkmatig dalende naderingen' tot vermindering van minder vliegtuiglawaai. Verder dient kostenvoordeel luchtvaart als gevolg van het niet betalen van belasting en accijnsen beëindigd te worden teneinde een einde te maken aan het hierdoor ontstane concurrentievoordeel ten opzichte van andere vervoersmodaliteiten.
- P 63. *Beprijzing. Transferpassagiers hoeven geen vliegbelasting te betalen.* Dit is een onjuiste beleidskeuze. Alle passagiers, dus ook transferpassagiers betalen vliegbelasting.
- P 63. *Beprijzing. Uit onderzoek door CEDelft (2019b) blijkt dat bij gelijke bestemmingen de kosten van de luchtvaart meer zijn geïnternaliseerd dan die van trein en bus.* Merkwaardige onderzoeksbevinding. Is de kostenopbouw van de vervoersmodaliteiten gelijk, met dien verstande dat BTW en accijns ook in de berekeningen voor de luchtvaart zijn meegenomen?
- P 71, 72, 73. *Capaciteit en capaciteitsverdeling. Parallele Kaagbaan.* Aanleg hiervan is ongewenst. Leidt tot ernstige toename geluids- en emissie overlast en daarmee gezondheidsschade voor de inwoners van Leiden, Teylingen, Oegstgeest en Katwijk. (tabellen To70)
- P 74. *Luchthaven in zee. Aanvullend onderzoek heroverwogen als: de beoogde verbetering van de gezondheid en leefomgeving in de gebieden rondom Schiphol niet kan worden gerealiseerd.* Ingeval de huidige capaciteit (500.000 vliegbewegingen) gehandhaafd blijft danwel dat sprake is van groei, zal dit ten nadele zijn van de kwaliteit van de leefomgeving in de regio Leiden-Bollenstreek, met alle gevolgen voor de gezondheid van de inwoners van dien. De krimp in het vliegverkeer die zich thans, als gevolg van de corona-crisis voordoet doet aan deze duiding niets af. Immers vanuit de sector en het ministerie van IenW wordt verwacht dat de capaciteit van vlak voor de coronacrisis binnen enkele jaren weer zal zijn



bereikt. Alsdan ontstaat er wederom een situatie waarin bewoners aan te veel vliegtuiggeluid worden blootgesteld. Nader onderzoek naar de haalbaarheid van een luchthaven in zee is om die reden –ook nu- opportuun. Alleen ingeval zodanig beleid wordt gevoerd dat structureel sprake is van een significant beperktere omvang van het vliegverkeer dan voor de coronacrisis is het –voorlopig- afzien van nader onderzoek naar de haalbaarheid van een luchthaven in zee, verdedigbaar.

- *P 79. Keuzes indeling luchtruim. Hoogte bepaalt voorrang verminderen geluidshinder of klimaatimpact. ...Daarbij bepaalt de hoogte of het terugdringen van de uitstoot of het verminderen van geluidsoverlast voorrang krijgt. Het VK gebruikt een hoogte van 7000ft en Canada 6000ft. .. Het Rijk kiest voor 6000ft. De vraag is waarom. Vanuit het perspectief van het verminderen van het vliegtuiggeluid heeft 7000ft de voorkeur.*