

Aan het Algemeen Bestuur van Holland Rijnland.

Betreft: Reactie op Regionale Omgevingsagenda 2040.

Oegstgeest, Leimuiden 10 juni 2021.

Geachte bestuursleden,

Met belangstelling hebben wij kennisgenomen van uw Regionale Omgevingsagenda 2040. U schetst hierin een breed beeld van diverse aspecten en ontwikkelingen die relevant zijn voor de gemeenten die deel uitmaken van Holland Rijnland. Wij lezen gelukkig veel positieve waarderingen betreffende de leefbaarheid van de regio. Echter binnen de veelzijdige opzet van het rapport missen we -gelet op het negatieve effect ervan op de volksgezondheid- een realistische duiding van de frequent voorkomende geluidsoverlast van laag overkomend vliegverkeer waarmee we in grote delen van de regio worden geconfronteerd. In deze brief sluiten we in dit verband aan op de amendementen die de gemeenteraden van Oegstgeest en Teylingen recent hebben aangenomen op de door hun colleges voorbereide zienswijzen op de Regionale Omgevingsagenda 2040.

GELUIDSOVERLAST DOOR Vliegverkeer

Omdat de Regionale Omgevingsagenda een blik vooruit werpt is het opportuun de ontwikkelingen rondom Schiphol en de ambities van de Luchthaven daarin mee te wegen. Er zijn verschillende ontwikkelingen gaande waardoor de overlast en vervuiling door het vliegverkeer van en naar Schiphol voor de gemeenten van Holland Rijnland nog verder zal kunnen groeien. In de recent door het kabinet Rutte 3 vastgestelde Luchtvaartnota (controversieel verklaard) wordt een groei van de huidige 500.000 naar maar liefst 780.000 vliegbewegingen niet uitgesloten.

Schiphol is voorts bezig met de implementatie van nieuwe technologie waarmee vliegtuigen nog dichter op elkaar kunnen vliegen en zo voor een grotere capaciteit van het luchtverkeer zullen zorgen. Dat betekent nog meer vliegtuigen per etmaal over onze regio.

De recent in procedure gebrachte LuchthavenVerkeerBesluit en Luchtruimherziening gaan uit van het gebruik van geluidpreferente banen. De Kaagbaan is (evenals de Polderbaan) aangewezen om de overige banen te ontlasten. En of het nog niet genoeg is, er is een ruimtelijke reservering voor een parallelle Kaagbaan waarvan nu al voorspeld wordt dat de hinder in grote delen van Holland Rijnland zal toenemen. In dat geval wordt de overlast voor onze regio nog onevenredig groter en heftiger.

Met uitzondering van het afgelopen jaar (corona) is in onze regio vaak sprake van zeer ernstige overlast. We kennen dagen met wel 300 vliegtuigpassages per dag op geringe hoogte en geluidsniveaus van 70 tot 85 decibel. Niet alleen overdag, maar ook 's nachts.

Vliegtuiggeluid – Gezondheidsschade

Het schadelijke effect van teveel vliegtuig-geluid op de gezondheid is door vele studies onomstotelijk aangetoond. De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) heeft daarom geadviseerd om de maximale geluidsbelasting voor de burgers in Europa niet boven de 45 dB Lden en 40 dB Lnight uit te laten komen. Het RIVM heeft in juni 2020 naar aanleiding van een door de Tweede Kamer aangenomen motie, een rapport uitgebracht over de WHO richtlijnen voor omgevingsgeluid. Hierin is ook expliciet ingegaan op de relatie tussen vliegtuiggeluid en gezondheid¹.

Het RIVM rapport maakt duidelijk dat bewoners binnen de geluidscontour van 48dB(Lden) zeer ernstige hinder van het vliegtuiggeluid ondervinden, met ondermeer een verhoogd risico op het krijgen van coronaire hartziekten. Echter, het onderzoek maakt ook duidelijk ook in gebieden die buiten deze vallen, ook sprake is

¹ <https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/2019-0227.pdf>

van ernstige hinder als gevolg van vliegtuiggeluid. Zie onderstaand kaartje met Lden-contouren (buitenste lijnen = 45dB(Lden), witte band is 48 dB(Lden)-contour). Zie ook voetnoot²



Kaartje Lden-contouren prognose 2020 (v.a. 45 dB(A)) (bron: Schipholgroep) .

Wij brengen in dit verband onder uw aandacht dat ondermeer de BRS³ recent heeft aangegeven dat de thans gehanteerde methodiek voor het bepalen van de hinderverdeling waarbij het aantal gehinderden, in combinatie met de jaargemiddelde geluidsbelasting maatgevend is, erg nadelig uitpakt voor grote delen van Holland Rijnland. Aspecten als frequentie van (laag) overvliegen, piekbelasting en tijdstip van de dag (veel vluchten 's ochtends erg vroeg en 's avonds laat) worden niet meegenomen.

REGIONALE OMGEVINGSAGENDA - VLIEGTUIGGELUID

Wij constateren dat de geluidsoverlast als gevolg van overkomend vliegverkeer waarmee een fors aantal van de gemeenten dat deel uitmaakt van Holland Rijnland niet in de Regionale Omgevingsagenda 2040 is benoemd. Wij vinden dit een omissie. Dit vanwege de negatieve effecten (geluids- en emissieoverlast) die het intensieve vliegverkeer op de kwaliteit van de leefomgeving (en de daarmee gepaard gaande gezondheidsrisico's) in grote delen van onze regio heeft.

AANVULLINGSREGELING GELUID OMGEVINGSWET

De Regionale Omgevingsagenda ligt in het verlengde van de voorziene invoering van de Omgevingswet. In de medio 2020 gepubliceerde Aanvullingsregeling geluid van de Omgevingswet⁴ is opgenomen dat vliegtuiggeluid zwaarder gaat meewegen bij het bepalen van cumulatieve geluidbelasting dan dat voorheen het geval was. De reden hiervoor is dat luchtvaartverkeer als hinderlijker wordt ervaren dan wegverkeersgeluid⁵.

De Aanvullingsregeling is van toepassing als het gaat om het realiseren van woning(nieuw)bouw. **Het rijk legt de afweging hierover in gebieden met een slecht geluidsklimaat op het bordje van gemeenten.** Het gaat om de beoordeling van de aanvaardbaarheid van een slecht geluidsklimaat in relatie tot het gezondheidsaspect. Dit betreft een van de pijlers van de Omgevingswet; de beoordeling ervan zal dus indringend dienen te zijn. Het gevolg is dat aard en omvang van vliegtuiggeluid vergaande consequenties kunnen hebben voor het kunnen realiseren van gemeentelijke woningbouwplannen. Vanuit een gemeentelijk beleidsperspectief (woningbouw in een gezonde leefomgeving) zou er dus groot belang aan kunnen worden gehecht om de overlast, veroorzaakt door Schiphol te beperken. Vanuit dit perspectief, roept de brief⁶ die uw DB in juli 2020 aan de minister van I&W heeft gestuurd waarin bepleit wordt de cumulatierregels voor luchtvaart beleidsneutraal in de Aanvullingsregeling te verwerken, vragen op.

AMBITIES TERUGDRINGEN GEZONDHEIDSSCHADE Vliegverkeer

Aangezien het luchtverkeer een forse 'sta-in-de-weg' is voor het 'gezond en ontspannen wonen en werken', dient oplossing van de Schiphol-problematiek een prominente positie te krijgen in de Omgevingsvisie. Zolang er

² <https://www.google.com/maps/d/edit?mid=1jR2Up7087W1FOADawvdju8SqZfD6RE7a&usp=sharing>

³ BRS reactie op het hinderreductieplan van Schiphol, pag 4. 27 oktober 2020, kenmerk 1514462/1514473

⁴ De door het rijk gehanteerde grenswaarde bedraagt 48 dB(A)Lden (vsWHO: 45 dB(A)Lden en 40dB(A)Lnight. Een niet gering deel van Holland Rijnland valt binnen de 48 dB(Lden) contour. Als de door de WHO gehanteerde richtlijn van 45 dB(Lden) wordt gehanteerd betreft het (uiteraard) een groter deel van de regio.

⁵ Aanvullingsregeling geluid Omgevingswet, 4. Toelichting p 13

⁶ Brief van 17 juli 2020, uw kenmerk UIT-20-10677

geen stappen worden gezet door Den Haag om de problematiek aan te pakken, zullen grote delen van de bevolking van de Holland Rijnland- gemeenten geconfronteerd worden met toenemende overlast, vervuiling en aanslag op hun gezondheid. Naast het aanpassen van 'vliegmethodes' (minder laag vliegen) is het aantal vliegbewegingen hierbij cruciaal. Goed is te weten dat vanuit wetenschappelijke hoek⁷ grote vraagtekens worden gezet bij de 'betekenis van de huidige capaciteit van Schiphol voor onze economische ontwikkeling'. Een capaciteit in de orde van grootte van 350.000-400.000 vliegbewegingen is, zonder afbreuk te doen aan de bijdrage van Schiphol aan onze economie daarbij een realistisch perspectief. Zonder een stevig weerwoord vanuit de gemeenten als vertegenwoordigers van hun bewoners en de provincie zal Den Haag nauwelijks in actie komen. Het is dan ook van groot belang dat de gemeenten dit verzet verankeren in de Omgevingsvisie en het verzet langjarig en zo duidelijk mogelijk wordt uitgevoerd.

Wij verzoeken dan ook om Regionale Omgevingsagenda 2040 zodanig aan te passen dat de 'snelweg boven ons hoofd' expliciet wordt benoemd, en dat wordt geformuleerd hoe u denkt hier mee om te gaan. De Omgevingsvisie is bij uitstek het document waarin de regio kan vastleggen dat zij om een belangrijke bijdrage te leveren aan verbetering van de woonomgeving, het milieu en het klimaat een actieve rol te gaan spelen in het verzet tegen de huidige en toekomstige overlast (als gevolg van groei) van de luchtvaart. In het kader van de Omgevingsvisie zou het dan ook bijvoorbeeld goed zijn als de gemeenten die deel uitmaken van Holland Rijnland opdracht geven (bij voorkeur samen met andere buurgemeentes van Schiphol en de provincies) om een maatschappelijke kosten-baten analyse ten aanzien van Schiphol te laten uitvoeren. Dit om de werkelijke kosten en baten van het vliegveld duidelijk te krijgen en er gefundeerde beslissingen kunnen worden genomen.

Als besturen van de Stichting OZV en de Werkgroep Geluidshinder Kaag en Braassem Noord zijn we benieuwd naar uw reactie op onze aanbevelingen op de Regionale Omgevingsagenda 2040. Uiteraard zijn wij bereid onze duidingen nader bij u toe te lichten.

Hoogachtend en met vriendelijke groet,

Jan Edens, voorzitter van de Stichting Omgeving Zonder Vlieghinder voor de regio Zuid Holland noord

Rob Loekenbach, voorzitter van de Werkgroep geluidshinder Kaag en Braassem Noord

⁷ -Mainports voorbij, Raad voor de leefomgeving en infrastructuur, 1 juli 2016.

-Noodzakelijke vluchten voor verbinding met openbaar vervoer, Werkgroep Toekomst Luchtvaart, 27 november 2020.

-Walter Manshanden en Leo Bus, Steun aan de luchtvaart is gebaseerd op oude inzichten. ESB 17 november 2020