

**STELLINGEN VOORGELEGD AAN DE POLITIEKE PARTIJEN GOOISE MEREN  
GEMEENTERAADSVERKIEZINGEN MAART 2022**

**1) In het belang van de woningbouw, volksgezondheid en het klimaat is het noodzakelijk om de omvang van Schiphol te maximaliseren tot 350.000 vluchten per jaar.**

Decennia lang is het luchtvaart beleid op groei gericht, die voor de open economie van Nederland van grote betekenis zou zijn. Inmiddels beginnen de nadelige effecten van luchtvaart op de woningbouw, de volksgezondheid en het klimaat steeds knellender te worden. Ook in de dit jaar vastgestelde luchtvaartnota wordt onderkend, dat technologische verbeteringen aan vliegtuigen de groei niet kunnen bijhouden<sup>1</sup>. Desondanks behelst de luchtvaarnota nog steeds groei, zij het onder voorwaarden, vanwege de vermeende economische voordelen hiervan. Over die economische voordelen van groei zijn echter diverse kritische rapporten verschenen en volgens de laatste inzichten kan Schiphol met 350.000 vluchten volstaan om Nederland met de bestemmingen te verbinden die voor de economie van wezenlijke betekenis zijn<sup>2</sup>. Ook bij dit aantal, blijft er voor vakantievluchten nog voldoende ruimte over. Dit opent de weg voor meer woningbouw waar in de Schipholregio en daarom heen een grote behoefte aan is. Het zal het behalen van de klimaatdoelen minder moeilijk maken en het bevorderen van de volksgezondheid betekent een betere kwaliteit van leven, minder uitval van werk door ziekte en een besparing op de kosten van de zo onder druk staande zorg.

**2) In het belang van de kwaliteit van de leefomgeving en de volksgezondheid is het noodzakelijk om de geluidsnormen die door de Wereld Gezondheidsorganisatie (WHO) zijn vastgesteld onverkort te gaan toepassen.**

Het weg- en luchtverkeer behoren tot de belangrijkste veroorzakers van geluidshinder die Nederlanders in hun woonomgeving ervaren. Een overdaad aan geluid kan ernstige gezondheidsrisico's tot gevolg hebben, waaronder coronaire hartziekten. De WHO heeft voor aantal categorieën sterke aanbevelingen voor maximale geluidsniveaus gedaan, waaronder wegverkeer, 53 dB L<sub>den</sub> en 40 L<sub>night</sub> en luchtvaart 45 dB L<sub>den</sub> en 40 dB L<sub>night</sub>.<sup>3</sup>

In opdracht van de gemeente zijn in de periode mei 2018 tot mei 2019 binnen de gemeente Gooise Meren op vijf locaties langs de A1 en A6 geluidmetingen uitgevoerd. Bij vier locaties was de geluidsdruk 3 tot 11 dB hoger dan de WHO advieswaarden.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> Luchtvaartnota 7.1: "Innovatie: De nadelen van vliegen worden steeds duidelijker. De uitstoot van CO<sub>2</sub>, (ultra)fijnstof, stikstof en geluidsoverlast stijgt door de groei van de luchtvaart. Nieuwe, schone technieken kunnen dat tempo op dit moment niet voor alle aspecten bijhouden. Het draagvlak voor de luchtvaart neemt hierdoor af in de samenleving."

<sup>2</sup> - Luchtvaart uit Balans: [Luchtvaart uit Balans - Netherlands Economic Observatory \(neo-observatory.nl\)](https://www.neo-observatory.nl/)  
- Schiphol optimaliseren voor een bereikbaar Nederland [Schiphol optimaliseren 20211005.pdf \(toekomstluchtvaart.nl\)](#)  
- [Moet de luchtvaart groeien om onze welvaart te behouden? - CE Delft](#)  
- MKBA groei- en krimp Schiphol [CE Delft 210158 MKBA groei en krimp Schiphol Def.pdf](#)  
- [Mainports voorbij | Raad voor de leefomgeving en infrastructuur \(rli.nl\)](#)

<sup>3</sup> - [WHO-richtlijnen voor geluid.pdf \(rivm.nl\)](#)  
- [noise-guidelines-eng.pdf \(who.int\)](#)

<sup>4</sup> [Rapport geluidmetingen Klankbordgroep Schiphol/A1\(A6\) Gooise Meren - Minder Hinder Gooise Meren](#); Elke overschrijding met 3 dB(A) is een verdubbeling van de geluidsdruk; een overschrijding van 10 dB is een tienvoudige geluidsdruk.

Uit een impactanalyse<sup>5</sup> van de invoering van de WHO-geluidsnormen voor luchtvaart blijkt dat meer dan 2.057.000<sup>6</sup> omwonenden van Schiphol aan geluidsniveaus worden blootgesteld die schadelijk voor de gezondheid zijn.

De invoering van de Omgevingswet in 2022 is het logische moment om de WHO-richtlijnen als norm vast te leggen. Omgevingskwaliteit moet lokaal en gemeten wettelijk worden vastgelegd zodat omwonenden van Schiphol individuele rechtsbescherming krijgen wat betreft gezondheid en woongenot, ook buitenshuis. Bij toepassing van de WHO-aanbevelingen zal de ernst en de urgentie van de geluidshinder onverkort zichtbaar worden.

### **3) Om een eerlijk speelveld te bevorderen moeten aan de luchtvaart dezelfde klimaatdoelstellingen worden opgelegd als aan het overige bedrijfsleven, de gemeenten en de inwoners van Nederland.**

In de Luchtvaartnota 2020-2050 is vastgelegd dat de CO<sub>2</sub> reducties voor de luchtvaart ten opzichte van 2005 bepaald worden. Voor de luchtvaart wordt naar een vermindering van 50% ten opzichte van 2005 gestreefd, waardoor in 2030 de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de luchtvaart 2,5 keer zo hoog zal zijn als in 1990. Dit staat in schril contrast tot de inspanningen en offers die van het overige bedrijfsleven, de gemeenten en de burgers in Nederland worden gevraagd, omdat hen een reductie van 49% ten opzichte van 1990 wordt opgelegd. Deze ongelijkheid is onverdedigbaar, omdat zachte normen voor luchtvaart door hardere normen voor niet-luchtvaart moeten worden gecompenseerd om de klimaatdoelen van Parijs te halen. Bovendien geeft dit een oneerlijk concurrentievoordeel ten opzichte van het vervoer over weg of rails, dat wel aan het referentiejaar 1990 moet gaan voldoen en in het algemeen minder klimaat belastend of zelfs klimaatvriendelijk is<sup>7</sup>.

### **4) Gezien het directe belang voor de inwoners van de gemeente Gooise Meren is het dringend gewenst dat de gemeenteraad door B&W meer betrokken wordt bij het bestuurlijk overleg over Schiphol, teneinde hierop democratisch toezicht te kunnen houden.**

De gemeente Gooise Meren is in het Regioforum en in de Bestuurlijke Regie Schiphol officieel vertegenwoordigd om een bijdrage te kunnen leveren aan de belangenbehartiging van de gemeente en de regio bij het Rijk en de luchtvaartsector als het gaat om de ontwikkeling van de luchtvaart en luchthaven in relatie tot de omgeving. Of en in welke mate de gemeente een daadwerkelijke bijdrage heeft geleverd is niet zichtbaar. Hiermee wordt de schijn gewekt dat de gemeente zich te passief heeft opgesteld. Een vorm van verantwoording achteraf over de deelname aan dit soort overlegorganen leidt er toe dat dit overleg onder de aandacht van de Raad komt, zodat deze gedegen wordt geïnformeerd over en betrokken bij het vaststellen van normen, handhaving en evaluatie van de effectiviteit van maatregelen om de overlast door de luchtvaart te beperken. Gezien de impact voor burgers mag deze besluitvorming niet meer in beslotenheid plaatsvinden. In opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft het onderzoeksbureau Motivaction onder het Nederlands publiek een draagvlakonderzoek over luchtvaart gehouden. Het draagvlak voor groei van luchtvaart blijkt sterk te zijn afgenomen. In 2018 en 2019 vond nog 35% dat het aantal vluchten moest kunnen stijgen, in 2021 is dat 19%. En het draagvlak voor krimp is sterk gestegen. In 2018 en 2019 was 24% daar voorstander van, nu is dat 43%.<sup>8</sup>

---

<sup>5</sup> [bijlage-3-to70-rapport-18-171-33-advies-who-richtlijnen-finale-versie-september-2019.pdf \(overheid.nl\)](#), bladzijde 13.

<sup>6</sup> Dit aantal is gebaseerd op het woningbestand uit 2015. Woningen binnen de geluidscontouren van Schiphol gebouwd na die datum worden buiten beschouwing gelaten, omdat die de uitbreiding van Schiphol zouden kunnen belemmeren. Het werkelijke aantal ernstig gehinderden is dus aanzienlijk groter.

<sup>7</sup> [Vliegen of ander vakantievervoer? | Milieu Centraal](#)

<sup>8</sup> [Luchtvaart in Nederland | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

**5) Het drukke snelweg- en luchtverkeer door en over onze gemeente en de toenemende populariteit van hout gestookte verwarming rechtvaardigen de deelname aan het Schone Luchtakkoord als een verantwoorde investering.**

De afgelopen decennia is het verkeer over de A1 en A6 gestaag toegenomen, onder andere het gevolg van de verbreding van deze rijkswegen en het toenemende woon- werkverkeer uit de Flevopolder. Het aandeel elektrische personenauto's, die door extra bandenslijtage als gevolg van hun zwaardere gewicht nog wel degelijk bijdragen aan de fijnstof uitstoot, zal de komende tijd blijven groeien, maar juist voor het zware en meest vervuilende vrachtverkeer is nog een lange weg te gaan waar het gaat om het reduceren van de fijnstof uitstoot.

Van het luchtverkeer is inmiddels bekend dat daarvan de uitstoot die van Tata Steel evenaart.<sup>9</sup> In de directe omgeving, en mogelijk ook in de nabijheid van de zeer drukke vliegroutes waar Gooise Meren en de gehele regio G&V onder liggen, heeft de uitstoot van ultrafijnstof direct een aantoonbaar negatieve invloed op de volksgezondheid.<sup>10</sup>

Daarnaast heeft de stijging van de energieprijzen een run op hout gestookte huisverwarming veroorzaakt, wat de luchtkwaliteit ernstige schade toebrengt.<sup>11</sup>

Medeondertekening door onze gemeente van het Schone Lucht Akkoord<sup>12</sup> is een goede, niet vrijblijvende stap om de luchtkwaliteit van onze gemeente permanent te verbeteren. Het is feitelijk een investering in de volksgezondheid die zich door een betere kwaliteit van leven, lagere zorgkosten en minder arbeidsverzuim door ziekte zich ruimschoots terug verdient. De gemeente moeten beginnen met het meten van de luchtkwaliteit om de bronnen te achterhalen die voor vervuiling zorgen en om achteraf vast te kunnen stellen dat de maatregelen om de luchtkwaliteit verbeteren effectief zijn geweest.

**6) Voor de kwaliteit van de leefomgeving en de volksgezondheid is het van belang dat de gemeente Gooise Meren zich inspant om de geluidsoverlast van motoren en sportwagens op lokale wegen te beperken.**

Door de toename van het aantal motoren en sportwagens is de relatief kleine groep die zich niet aan geluids- en snelheidsbeperkingen houdt in absolute zin een grote groep geworden. Vooral op mooie weekenddagen ontstaat hierdoor veel overlast. Door capaciteitsproblemen bij de politie vindt nauwelijks handhaving plaats. Dit is bekend en leidt ertoe dat deze groep zich waant 'als God in Frankrijk'.

Door het instellen van trajectcontrole en/of flitspalen voor snelheid en geluid<sup>13</sup> zou zonder beslag te leggen op politiecapaciteit kunnen worden gehandhaafd. Ook zou GM zich kunnen aansluiten bij het initiatief van de gemeente Bergen<sup>14</sup> die de minister van I & W heeft gevraagd om ruimere mogelijkheden om de overlast te kunnen beperken.

---

<sup>9</sup> [Uitstoot Schiphol vergelijkbaar met in opspraak geraakt Tata | SchipholWatch](#)

<sup>10</sup> [Ultrafijn stof rondom Schiphol heeft effect op gezondheid | RIVM](#)

<sup>11</sup> [Gezondheidsklachten door houtrook - GGD Leefomgeving](#)

<sup>12</sup> [Home - Schone lucht akkoord](#)

<sup>13</sup> <https://nos.nl/artikel/2382573-rotterdam-wil-flitspalen-voor-lawaaimakers-ontwikkelen>

<sup>14</sup> <https://www.trouw.nl/binnenland/miljoenen-mensen-hebben-last-van-motorherrie-de-gemeente-bergen-probeert-er-iets-aan-te-doen-bff2de2c/>