

Vergaderjaar 2007–2008

**26 959**

**Toekomst van de nationale luchthaven**

**29 665**

**Evaluatie Schipholbeleid**

**Nr. 129**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 juli 2008

In het Algemeen Overleg met de Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat op 6 februari van dit jaar (Kamerstuk 29 665, nr. 84) over het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol heb ik aangegeven dat sinds begin jaren negentig een grote verbetering is gerealiseerd in het kader van de dubbeldoelstelling rond Schiphol. In dat verband heb ik toegezegd u hierover te informeren. Tevens doe ik u informatie toekomen over de effecten van vliegtuiglawaai op leerprestaties van kinderen, mede in relatie tot isolatiemaatregelen om die prestaties te verbeteren.

### **Afname geluidhinder**

Geluidhinder als gevolg van vliegtuiglawaai treedt op in een groot gebied rond de luchthaven. Om een oordeel te kunnen vormen over de ernst van de situatie is het daarom het beste te kijken naar het totaalbeeld, inclusief de hinder op wat grotere afstand. Dan blijkt dat sinds 1990 een reductie in het aantal ernstig gehinderden is gerealiseerd met ongeveer 40%. Waren er toen circa 540 000 mensen die ernstige hinder ondervonden, in 2005 was dit afgenomen tot ruim 300 000 personen. Zie hiervoor ook figuur 1, afkomstig van het Milieu en Natuurplanbureau. Het MNP signaleert overigens dat aan deze positieve trend een einde komt.

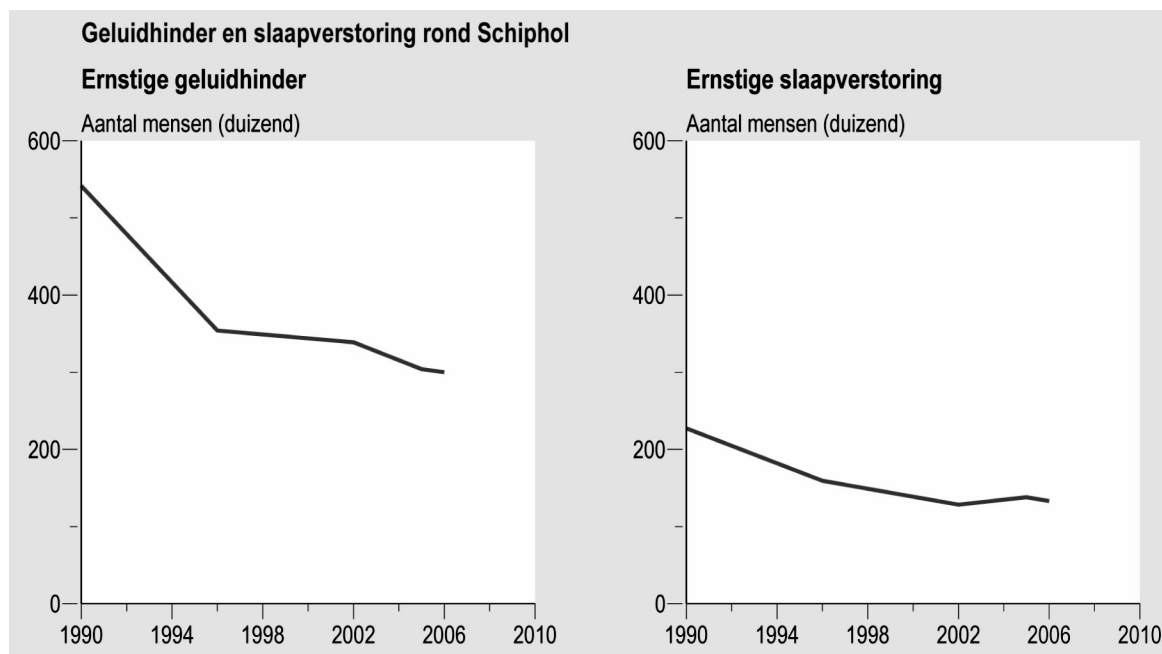
Met de ernstig gehinderden is ook het aantal zwaarbelaste woningen afgenomen. Dat was in 1993 circa 12 500 en is sindsdien gedaald tot ruim 5000 woningen in 2005<sup>1</sup>. Intussen is het aantal vliegtuigbewegingen (handelsverkeer) dat op Schiphol plaatsvindt sinds het begin van de jaren negentig bijna verdubbeld tot circa 425 000 starts en landingen. Voor meer details verwijs ik u graag naar *Het milieu rond Schiphol, 1990–2010 – Feiten & Cijfers*, van het MNP.

<sup>1</sup> Bron: Evaluatie Schipholbeleid – Trends milieueffecten Schiphol, historische ontwikkelingen 1993–2005.

De afname van geluidhinder in de laatste vijftien jaar is vooral het gevolg van vlootvernieuwing, technologische ontwikkelingen en het gebruik van stillere routes en procedures. Aan de heer Alders is gevraagd om te

bezien hoe de luchtvaartsector blijvend kan bijdragen aan een economisch vitale luchthaven met een steeds verder afnemende geluidbelasting. Ik zie het als een uitdaging zo een balans te vinden tussen toekomstige groei van de luchthaven Schiphol en minder geluidhinder voor de omgeving.

**Figuur 1: De reductie van het aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden voor het gehele studiegebied van 55x71 km rond Schiphol sinds 1990 (bron: Milieu en Natuur Planbureau).**



### Leerprestaties kinderen

Het RIVM heeft in 2005 in het kader van de Gezondheidskundige Evaluatie Schiphol – het zogenaamde GES-programma – de resultaten van een internationaal onderzoek naar leerprestaties gepresenteerd (*Road Traffic and Aircraft Noise Exposure and Children's Cognition and Health: Exposure-Effect Relationships and Combined Effects* – afgekort tot RANCH)<sup>1</sup>. Dit is op 22 juni 2005 aangeboden aan de Kamer (Kamerstuk 28 089, nr. 11, vergaderjaar 2004–2005). Naderhand is op basis van dit onderzoeksmateriaal nog een aantal publicaties verschenen, deels met aanvullende analyses. Het meest recent is een proefschrift van dr E. E. M. M. van Kempen, dat voortborduurde op de gegevens uit het RANCH onderzoek. De meeste cijfers die ik hieronder aanhaal komen uit dit proefschrift<sup>2</sup>.

Volgens het RANCH onderzoek, en dat wordt ondersteund door andere resultaten, is er voldoende bewijs voorhanden dat vliegtuiglawaai negatieve gevolgen heeft voor leren, geheugen en lezen bij kinderen. Er zijn daarvoor blootstelling-respons relaties: vanaf 50 dB neemt de leesvaardigheid gradueel af. In de regio Schiphol bevinden zich 1088 basisscholen waarvan er circa honderd een geluidbelasting van 50 dB of meer onder vinden en vijftien scholen (met ongeveer 3200 leerlingen) meer dan 55 dB.

Overigens mag in dit verband niet worden vergeten dat deze scholen evenals in de rest van het land ook last kunnen hebben van andere geluidsbronnen. Landelijk heeft 40% van de scholen een geluidbelasting van meer dan 50 dB door wegverkeer. Daar dit rond Schiphol niet wezenlijk zal afwijken is er een kans op een gecombineerde hoge geluidbelasting.

<sup>1</sup> Kempen E. E. M. M. van, Kamp I. van, Stellato R. K., Houthuijs D. J. M., Fischer P. H.: Het effect van geluid van vlieg- en wegverkeer op cognitie, hinderbeleving en de bloeddruk van basisschoolkinderen (The effect of aircraft and road traffic noise on the cognitive performance, annoyance and blood pressure of primary school children, 2005). (<http://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/441520021.html>)

<sup>2</sup> Kempen E. E. M. M. van: Transportation noise exposure and children's health and cognition (2008).

Naar schatting neemt door de geluidbelasting rond Schiphol het aantal leerlingen met een slechte leesvaardigheid, in dit onderzoek gedefinieerd als de groep met de 10% laagste scores, toe met 1,3%. In absolute aantallen zijn dat 390 leerlingen. De onzekerheidsmarges zijn hierbij redelijk groot maar statistisch is het wel betrouwbaar. Daarnaast is ook vastgesteld dat kinderen ernstig gehinderd kunnen zijn door vliegtuiglawaai op school. Het gaat om 2,9% (850 leerlingen) met ernstige hinder. De onzekerheidsmarge is hier kleiner.

Het huidige beleid richt zich op beperking van geluidhinder, ondermeer om negatieve gezondheidseffecten te voorkomen. Het MNP onderzoekt in welke mate dat beleid wat het laatste betreft effectief is, waarbij ook naar leerprestaties wordt gekeken.

#### *Isolatiemaatregelen scholen*

De Regeling Geluidwerende Voorzieningen is ook van toepassing op scholen. Dat gaat dan om de hoge geluidniveaus vanaf 40 Ke (circa 60  $L_{den}$ ). Dit komt maar weinig voor: in totaal bij vijftien scholen waarvan één basisschool.

In het RANCH onderzoek is voor het Nederlandse onderdeel een analyse uitgevoerd naar de invloed van het type beglazing (enkelvoudig, dubbel of driedubbel) op de leesvaardigheid. Deze invloed bleek niet aantoonbaar. Dat kan een gevolg zijn van het openen van de ramen voor ventilatie, maar ook van het gegeven dat er niet alleen in de schoolsituatie invloed van vliegtuiglawaai is; ook in de thuissituatie speelt dit een rol. Als het gaat om leerprestaties is dus een combinatie van beide factoren van invloed.

Gezien bovenstaande ben ik, zoals ik tijdens het Algemeen Overleg heb aangegeven, van mening dat alle gegevens reeds bekend zijn. Het is daarom niet nodig hier nog eens aanvullend onderzoek naar te doen.

De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,  
J. M. Cramer