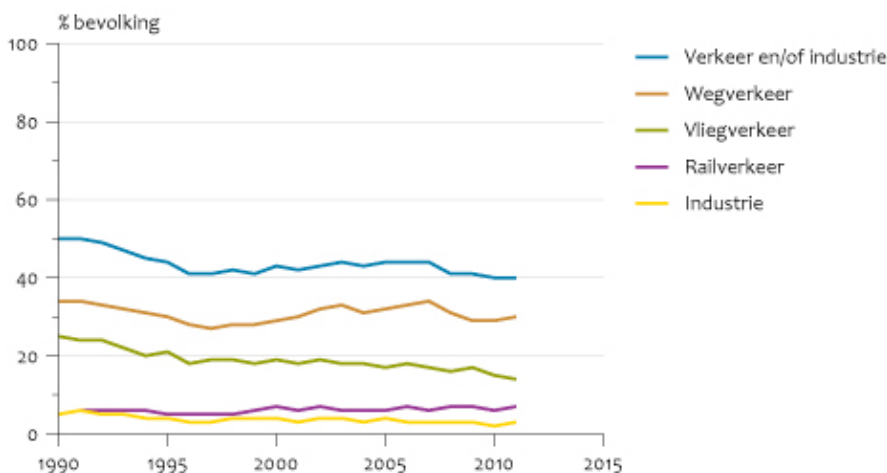


Geluid en luchtvaart

Bijna alles wordt beter, ook voor vliegtuiggeluid, maar blijft dat ook zo?

In maart 2011 discussieerde deze zelfde Kamercommissie over geluid. De NSG bracht toen in dat het leven in Nederland de afgelopen tientallen jaren op vele fronten beter is geworden, maar niet wat de geluidbelasting betreft. Dat gold vooral voor weg- en railverkeer. De hinder door vliegverkeer is de afgelopen 25 jaar wel afgenomen, ondanks een toename van het vliegverkeer (zie figuur hieronder). Dat is voor een groot deel te danken aan het stiller worden van vliegtuigen en hinderbeperkende maatregelen rond Schiphol en andere luchthavens. Er zijn verschillende redenen om ons toch zorgen te blijven maken over vliegtuiglawaai. Hieronder staan ze toegelicht.

Geluidhinder per bron

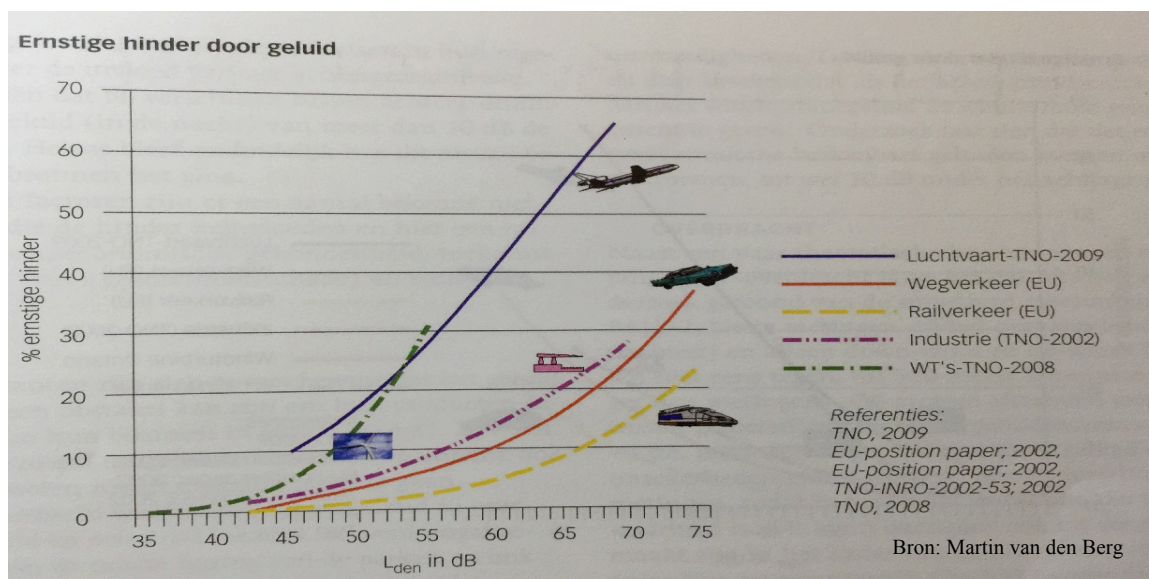


Bron: CBS.

CBS/juh2/0290
www.compendiumvoordeleefomgeving.nl

Groei van de luchtvaart

De afgelopen jaren groeit het aantal vliegtuigbewegingen in Nederland en de komende jaren is een forse groei voorzien. Het wordt steeds lastiger om vliegtuigen (nog) stiller te maken. Zonder extra inzet gaat het niet lukken om de dreigende toenemende geluidbelasting te compenseren met stillere vliegtuigen en geluidbeperkende maatregelen. Een toename van geluidbelasting van vliegtuigen is extra problematisch omdat vliegtuiglawaai relatief veel hinder oplevert. In onderstaande grafiek is dit weergegeven.



Bron: Martin van den Berg

Andere mensen krijgen last en sommige mensen krijgen meer last

De groei in met name Eindhoven en Lelystad en de stelselwijziging op Schiphol maken dat andere mensen dan voorheen te maken krijgen met vliegtuiglawaai. Een aantal mensen die nu al ernstige hinder ondervinden rond met name Schiphol gaan nog meer vliegtuigen over zich heen krijgen.

Het is niet alleen de geluidsbelasting die bepaalt of mensen die te maken krijgen met vliegtuiglawaai gehinderd of ziek worden. Heel belangrijk zijn ook de houding tegenover de veroorzaker, het vertrouwen in de overheid, de verwachtingen voor de toekomst, de duidelijkheid, volledigheid en tijdigheid van informatie en het al dan niet nemen van maatregelen die omwonenden nuttig en wenselijk achten. Deze factoren kunnen per luchthaven verschillen. Maatwerk per luchthaven gebaseerd op goed (en voor alle betrokken luchthaven gelijke wijze uitgevoerd) onderzoek kan een belangrijke bijdrage leveren aan het beperken van hinder en gezondheidseffecten.

Overigens vraagt het CBS sinds 2012 niet meer naar hinder door vliegtuiggeluid, zodat landelijk inzicht vanaf dat moment ontbreekt.

‘Nieuwe’ gezondheidseffecten maken kritischer

De discussie over luchtvaartlawaai gaat vooral over hinder en slaapverstoring. Achteruitgang van leerprestaties van kinderen is rond Schiphol vastgesteld. Hart- en vaatziekten spelen nauwelijks nog een rol in de discussie vanuit de gedachte dat deze pas optreden bij hoge geluidniveaus die maar zeer beperkt rond luchthavens voorkomen. Recente inzichten laten zien dat ook bij lagere geluidniveaus deze effecten optreden. Dat betekent dat er elk jaar (enkele) mensen zijn die als gevolg van vliegtuiglawaai een hartinfarct krijgen met een kans van ongeveer 25% om daaraan te overlijden.

Voortschrijdend inzicht zal maken dat omwonenden en de samenleving in het algemeen steeds minder tolerant worden tegenover vliegtuiglawaai.

Rust verdwijnt

Rust krijgt bij vliegtuiglawaai weinig aandacht. Ook stillere vliegtuigen maken nog steeds geluid. De toename van het vliegverkeer leidt er toe dat vliegtuiggeluid een nog groter gebied gaat bestrijken. Wie buiten de stilte zoekt in Nederland heeft nu al een grote kans dat hij (of zij) een groot deel van de tijd vliegtuigen hoort.

Als we nog echte rust willen kunnen vinden in Nederland moeten vliegtuigen bepaalde gebieden in Nederland zoveel mogelijk mijden.

Conclusie en aanbevelingen

Aandacht voor de hierboven genoemde zaken kunnen ervoor zorgen dat de trend van afnemende hinder door vliegtuiglawaai verder doorzet. Met alle nieuwe initiatieven en de verwachte groei van de luchtvaart in Nederland op verschillende plekken gaat dat niet vanzelf. Forse inspanningen zijn nodig om dat voor elkaar te krijgen.

De NSG doet daarvoor de volgende aanbevelingen:

- Zet zwaar in op stillere vliegtuigen en geluidbeperkende maatregelen
- Laat het ministerie van I&M initiatief nemen voor regelmatig onderzoek rond de grote luchthavens in Nederland (in samenspraak met de GGD'en).
- Neem maatwerkmaatregelen gebaseerd op lokale inzichten die zoveel mogelijk aansluiten bij de wensen van omwonenden.
- Mijd belangrijke rustgebieden in Nederland zoveel mogelijk.

Namens het bestuur van de Nederlandse Stichting Geluidshinder
16 september 2015



Ing. E. Roelofsen B.Sc.
Directeur