



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Geluidshinderbeleid in de luchtvaartsector

Jabben, J.

Citation

Jabben, J. (2011). Geluidshinderbeleid in de luchtvaartsector. *Bestuurskundige Berichten*, 26(2), 9-13.
Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/3211995>

Version: Not Applicable (or Unknown)

License: [Creative Commons CC BY-NC-ND 4.0 license](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/3211995>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

About the author

Dr S. (Siim) Kallas was born in Tallinn on 2nd October 1948. He gained a Master's degree in Budget and Finance and a PhD in Economics of environmental protection, both at the University of Tartu. He simultaneously worked as a Lieutenant in the military department of the university. He fulfilled several financial and management positions and was a Member of the Supreme Council of the Soviet Union from 1989 until 1991. For a number of years he then served as President of Eesti Bank, the national bank of Estonia. Between 1995 and 2002 he served as Minister in the departments of Foreign Affairs and Finance, and became Prime Minister of Estonia in 2002. In 1996 he was Chairman of the Committee of Ministers of the Council of Europe. Since 2004 Dr. Kallas has been representing his home country Estonia in the European Commission, therefore being the first Commissioner for Estonia. Since 2004 he has been serving as Vice President of the European Commission. He is currently also Commissioner for Transport.

technical and operational improvements is key in achieving overall SES objectives. The Airport Observatory created by the Commission has started to focus its work on stimulating the participation of airports in the Performance scheme. Work is about to commence on the development of key performance indicators for the provision of air navigation services at airports. The most important initiative in 2011 will be to adopt measures for the coordination of ATM and airports' slots management. As far as SESAR and technology are concerned, airports will have to take their share of responsibilities by investing in the appropriate technology in a coordinated and synchronised manner.

Finally, the SES will not be achieved if we do not also take the **Human factor** into account. This is why the last pillar is aimed at ensuring the consultation and dialogue with all social partners and stakeholders involved in the modernisation of ATM, both at national and European levels. In order to improve safety, it will also be necessary to promote an open (non-punitive) reporting culture and to develop competencies and training for the entire sector.

Rule-making process

The Commission leads the process towards achieving the Single European Sky. But this can only be reached with the full involvement of Member States. Their cooperation and input is

ensured through the rule-making process that all SES Regulations and provisions follow:

The *Single Sky Committee (SSC)*, ensures representation, both civil and military, of all the SES Member States (the 27 EU states plus Norway, Iceland and Switzerland as non-voting Members), and is the body where decisions are submitted for Member States' formal opinion. In addition, stakeholders' consultation is ensured through the Industry Consultation Body (ICB) where all European aviation stakeholders (service providers, airspace users, staff associations, manufacturing industry, airports, and military representatives) are invited to express their coordinated opinion before any decision is taken.

This rather complex process ensures political legitimacy and industry's buy-in of the Commission proposals through appropriate involvement of Member States and key aviation players. Tackling the defragmentation of the European airspace requires a very close collaboration since it touches upon States' sovereignty and their security and defence requirements.

Since aviation is by its nature an international sector, the SES has a strong pan-European and international approach. This can be seen in the development of FABs, which include many non-EU States from Europe but also two North African countries. Furthermore, the extension of the SES is addressed in various international agreements with non-EU countries in the EU's neighbourhood.

Conclusion

The Single European Sky is a very ambitious initiative which the Commission considers as one of its highest priorities. Its success requires a big change in how European air navigation services are being provided. Both the recent economic downturn

and the volcanic ash cloud crisis in spring 2010 have added a sense of urgency to these efforts. The European Aviation Summits held in Madrid in February 2010 and Bruges in October 2010 allowed to

show clearly to everyone involved in aviation that the integration of the EU airspace foreseen under the SES is crucial for the future of the aviation sector in Europe. In addition, a more performing and sustainable management of European ATM will bring benefits to our European society as a whole, facilitating the mobility of citizens and goods and increasing the competitiveness of our industry. This challenge is one of the most fascinating and exciting that remains to be tackled. I am confident that during my mandate as Vice President of the European Commission, in partnership with the industry and the Member States, we will succeed in building a truly single European sky. ■

Geluidshinderbeleid in de luchtvaartsector

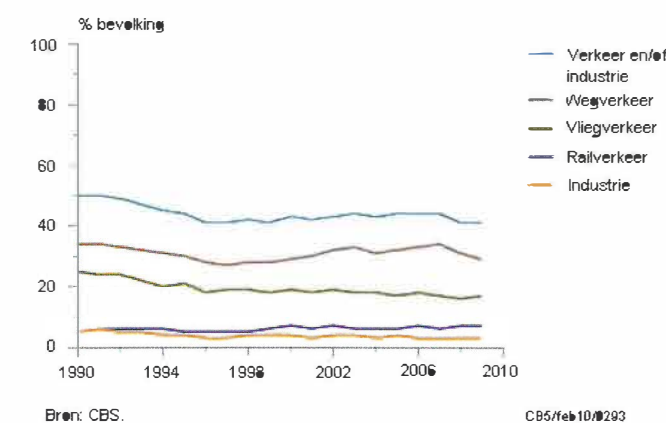
door dhr. Jan Jabben

Wie zich in het Schiphol dossier verdiept vindt een politiek/wetenschappelijke lijdensweg vol valkuilen en drijfzand in beide opzichten. Een objectieve genuanceerde schets van het dossier is daarom lastig, maar in dit artikel doe ik toch een poging, al was het alleen maar om aankomende bestuurders te informeren zodat zij straks misschien - waar mogelijk - zaken kunnen verbeteren.

Luchtvaartgeluid, het probleem

CBS Enquêtes laten zien dat 20% van de Nederlandse bevolking hinder ondervindt door luchtvaartgeluid. Dat percentage blijft nog fors achter bij de hinder door wegverkeersgeluid (30%). Echter is de geluiddeken door wegverkeer min of meer gelijkmatig over Nederland verdeeld, terwijl luchtvaartgeluid veel sterker rondom luchthavens geconcentreerd is, met name rondom Schiphol maar in mindere mate ook de regionale luchthavens. Problemen die men ondervindt zijn spraakverstoring buitenshuis, concentratie- en slaapverstoring en algemeen verminderd woongenot

Geluidhinder per bron



De oorzaak

Het lijkt een open deur, maar toch, het gaat niet alleen om het lawaai van de in aantallen steeds toenemende vliegtuigpassages. De sterke economische groei die Nederland de afgelopen decennia heeft doorgemaakt heeft zich ook geuit in een sterke uitbreiding van verstedelijkt gebied en daarmee is een steeds groter spanningsveld

ontstaan tussen enerzijds geluidbelast gebied en anderzijds oprukkende woonbebouwing.

Het milieubeleid; algemeen

Onze bestuursvorm is een democratie waarin diverse aspecten onderdeel vormen van onze besluitvorming en waarbij de ratio afhankelijk is van onze politieke voorkeur en - idealiter - los staat van het uitvoerende ambtelijke apparaat.

"Ten slotte kent ook de burger een dubbele agenda in de zin dat deze uiteindelijk zelf de veroorzaker van de overlast is."

Daarin spelen bestuurlijke en beleidsprocessen een rol, schematisch weergegeven in *figuur 1*. De afbeelding geeft een sterk vereenvoudigd beeld en pretendeert niet alle elementen systematisch uiteen te zetten, maar helpt desalniettemin om de belangrijkste *stakeholders* en hun onderlinge relaties te plaatsen. Milieuoverlast beïnvloedt de politieke agenda en beleidsmakers stellen wetten en regels op om de overlast te beperken. Onderzoekers en adviseurs monitoren de feitelijke ontwikkeling ten opzichte van normen en bieden opties voor maatregelen. Een aantal elementen bemoeilijkt echter de aanpak van het probleem. De politicus heeft te maken met conflicterende belangen, enerzijds milieukwaliteit, maar evenzeer economie en mobiliteit. Beleidsmakers worstelen met complexe wet- en regelgeving, toenemende milieudruk en hoge kosten van onderzoek en maatregelen. Onderzoeksinstanties en bureaus worden verondersteld de milieusituatie en ontwikkeling ervan nauwkeurig, onafhankelijk en betrouwbaar te kunnen volgen en te rapporteren, maar hun modellen, metingen en adviezen zijn niet vrij van onzekerheden en hun opdrachtgevers kunnen onderzoeksresultaten mogelijk beïnvloeden. Ten slotte kent ook de burger een dubbele agenda in de zin dat deze uiteindelijk zelf de veroorzaker van de overlast is.

Technisch intermezzo: maten voor geluidbelasting

Een ruimtelijk beeld van de geluidbelasting wordt vaak weergegeven in de vorm van kaarten die enigszins te vergelijken zijn met de temperatuurkaarten van het KNMI, waarbij de hoogtelijnen (geluidcontouren) de locaties met >

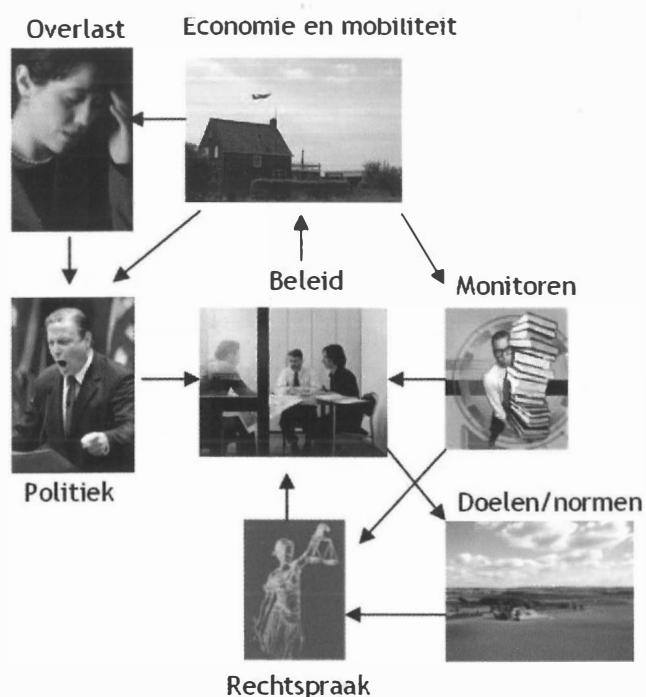


Fig. 1 Beleids-/bestuursprocessen milieu/geluid

een gelijke belasting verbinden. Als indicator voor de geluidbelasting door luchtvaart wordt in 1967 de *Kosteneenheid* (KE) gedefinieerd. De KE-waarde op een locatie is gebaseerd op een jaarsommatie van de maximale geluidniveaus die door de vliegtuigen op die locatie worden veroorzaakt. De definitie is destijds zo gekozen dat de KE-waarde minus tien het percentage gehinderden voorspelt. De Kosteneenheid is voor civiele luchthavens in 2003 vervangen door de Europese geluidmaat Lden. Deze maat kan worden gezien als een jaargemiddelde van al het geluid (niet alleen de pieken) dat door de vliegtuigen worden veroorzaakt. Het geluid dat wordt veroorzaakt in de avond en de nacht wordt daarbij zwaarder meegewogen. Als ruwe ongeschreven vuistregel, hier slechts bedoeld om enig gevoel te krijgen, kan men de Lden door twee delen en nagaan of men het bij eenzelfde temperatuurwaarde te warm zou vinden. Lden 70 dB correspondeert aldus met 35° Celsius waarbij sterke overlast te verwachten is. Lden 50 dB wordt over het algemeen als 'goed' beschouwd. Een nauwkeurig verband tussen de KE waarde en de Lden is er niet, maar in benadering komt 35 KE ongeveer overeen met een Lden van 58 dB. Volgens de kostenmethodiek ondervindt daarbij 25 % van de omwonenden geluidoverlast.

Luchtvaart en geluidbeleid, geschiedenis in vogelvlucht

De eerste signalen dat de groei van de luchtvaart duidelijk een geluidprobleem met zich meebrengt dateren van rond 1955 en komen vanuit Engeland en Amerika. De eerste civiele straalvliegtuigen worden in 1956 in Nederland in gebruik genomen. Er

worden dan op Schiphol ongeveer 50.000 vluchten per jaar afgehandeld. De vliegtuigen worden daarna zuiniger en ook stiller, maar de luchtvaart maakt een enorme groei door. In 2009 worden er op Schiphol 400.000 vluchten afgehandeld. In Nederland wordt in 1961 de commissie Kosten in het leven geroepen die zich nader buigt over het geluidprobleem rondom Schiphol, de mogelijkheden om de belasting in kaart te brengen en te beperken. De commissie definieert de kosteneenheid (KE), verricht enquêtes naar hinderbeleving in relatie tot de KE en doet in haar eindrapport¹ in 1967 de aanbeveling om rondom elke luchthaven in Nederland een geluidzone in te stellen, die verdere toename van geluidoverlast dient te voorkomen. Buiten de zone zou de geluidbelasting onder een bepaalde waarde moeten blijven. Daarnaast wordt aanbevolen bronbeleid te stimuleren door regels te stellen aan de meest lawaaiige toestellen. Ondanks deze aanbevelingen duurt het nog jaren voordat de voorgestelde systematiek in wettelijke regelingen kan worden geïmplementeerd. Het is aanvankelijk geheel niet duidelijk welke grenswaarde acceptabel is en door een zone dient te worden gewaarborgd. Ook weet niemand op welke wijze het aantal Kosteneenheden op locaties binnen en buiten de zone nu precies moet worden bepaald.

In 1978 wordt de luchtvaartwet aangepast, waarbij de vaststelling van een geluidzone wordt aangekondigd. Een normstelling wordt in 1980 geformuleerd door het toenmalige ministerie van VROM in het *Besluit Geluidbelasting Grote Luchtvaartterreinen* (BGGL) en in dat jaar zijn ook de benodigde rekenvoorschriften beschikbaar. De normstelling houdt in dat binnen de 35 KE geluidcontour geen nieuwe woningen mogen worden gebouwd en dat woningen binnen de 40 KE contour van extra geluidisolatie moeten worden voorzien. Het bronbeleid krijgt vorm via internationale regelingen van de *International Civil Aviation Organization* (ICAO), die vanaf 2002 het gebruik van extra lawaaiige toestellen (zogenaamde 'Chapter 2' toestellen) op de Europese luchthavens verbieden². Op 1 november 2009 is het besluit *Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens* (RBML) als onderdeel van de Luchtvaartwet in werking getreden. Dit besluit bevat een nieuw stelsel van besluitvorming en normen voor alle luchthavens, behalve voor Schiphol, dat valt onder de Schipholwet³. Het bevoegd gezag voor de kleine burgerluchthavens wordt gedecentraliseerd naar het provinciale bestuur. Het rijk blijft het bevoegd gezag voor Schiphol en (vooralsnog) de grote regionale luchthavens Rotterdam, Maastricht, Lelystad en Eelde, als zijnde luchthavens van 'nationale betekenis'. Deze luchthavens hebben een Lden zone met Lden grenswaarden in handhavingpunten. Voor militaire luchthavens blijft de KE zone van kracht. Eindhoven is formeel een 'militaire luchthaven met civiel medegebruik', waarbij de gezamenlijke belasting door civiel en militair verkeer binnen de KE zone moet blijven.

De casus Schiphol

De daadwerkelijke invoering van een geluidzone voor Schiphol verloopt moeizaam. Er is veel politieke discussie over de uitgangspunten die voor de zonering gebruikt dienen te worden. Uitgaan van de feitelijke situatie in 1980 zou onmiddellijk een halt aan verdere groei betekenen. Scenario's waarbij in ruime groei wordt voorzien ondervinden veel weerstand vanuit de milieubeweging en omwonenden. Vanaf 1985 neemt het aantal vluchten sterk toe en op dat moment zijn nog relatief veel oudere 'Chapter 2' vliegtuigen in gebruik. Schiphol ontwikkelt zich tot een klassiek hoofdpijndossier voor de ministers van VROM en V&W. Wantrouwen en geluidhinder nemen toe. De uitgangspunten voor zonering krijgen uiteindelijk vorm in het *Plan van Aanpak Schiphol en Omgeving* (PASO). Dit plan bevat een convenant tussen het Rijk, de Provincie Noord-Holland, gemeenten en de luchtvaartsector waarin het maximale aantal woningen binnen de 35 KE zone wordt vastgelegd. Het PASO en afspraken hieromtrent worden in 1995 wettelijk verankerd in de Planologische Kernbeslissing 'Schiphol en Omgeving' (PKB). Het maximale aantal woningen bij een vier-banen stelsel wordt bepaald op 15.100 en bij een vijfbanenstelsel op 10.000. De 35 KE geluidzone voor Schiphol wordt in 1996 formeel vastgesteld. De handhaving valt onder de Inspectie van VROM, die jaarlijks op 250, gelijkmatig over de zonegrens verdeelde, punten controleert of de 'gevolgen' belasting niet hoger is dan 35 KE.

In 1997 is het meteen prijs; de zone wordt overschreden. De zone blijkt te krap en wordt in 2000 geactualiseerd. Randvoorwaarde is dat de nieuwe zone de omgeving 'gelijkwaardige' bescherming biedt in de zin dat het aantal woningen binnen de 35 KE contour niet mag toenemen. Bij opening van de vijfde baan in 2003 is opnieuw een aanpassing nodig, die tot het huidige stelsel leidt. De KE waarde wordt vervangen door de huidige Europese geluidmaat Lden. Deze aanpassing is extra lastig, want de vraag reist hoe het aantal woningen binnen de 35 KE contour gelijkwaardig dient te worden vertaald naar een Lden contour. De oude handhavingpunten op de zonegrens vervallen en worden vervangen door 35 nieuwe handhavingpunten op nabij gelegen bebouwing met verschillende Lden grenswaarden. De luchthaven verkrijgt hierbij meer geluidruimte in onbebouwd gebied dat de oude systematiek verhinderde. Ruimtelijke beperkingen aan nieuwbouw blijven kracht maar nu op basis van een 53 Lden contour (zie figuur, bron PBL). Nieuwe criteria voor gelijkwaardigheid worden opgesteld, maar de formulering ervan is complexer en ondoorzichtig, wat heldere communicatie tussen partijen bemoeilijkt. De criteria zijn nu: maximaal 12.300 woningen binnen de 58 Lden contour (het binnengebied), aangevuld met een criterium van maximaal 239.500 'ernstig gehinderden' voor het gebied tussen de 58 en 48 Lden contour (het zogenaamde buitengebied). Het aantal 'Ernstig gehinderden' wordt daarbij niet geëncquêteerd,

Portret

Dhr. Jan Jabben studeerde in 1990 af aan de Technische Universiteit Delft en werkt momenteel als senior onderzoeker milieu bij het RIVM in Bilthoven. Hij houdt zich onder andere bezig met de monitoring en analyse van de geluidbelasting door luchtvaart en weg- en railverkeer in Nederland. Daarnaast is hij adviseur voor het rijksbeleid ten aanzien van maatregelen en bestrijding van verkeerslawaaai.

maar berekend op basis van modellen. Vrij snel na de introductie van het huidige stelsel wordt duidelijk dat ook in het huidige stelsel de verdere ontwikkeling van Schiphol als mainport onder strikte handhaving van de grenswaarden in de woonbebouwing niet goed mogelijk is. Om tot een aanvaardbaar compromis te komen wordt begin 2007 gestart met onderhandelingen tussen belanghebbenden onder voorzitterschap van Hans Alders ('Alderstafel'). Uiteindelijk heeft dit in 2010 geleid tot een nieuwe voorgenomen systematiek onder de naam *Vliegen Volgens Afspraak* (VVA). Onder VVA zullen strikte grenswaarden in de woonbebouwing vervallen en gelden in hoofdzaak alleen gelijkwaardigheidscriteria voor aantallen woningen in het binnengebied, aangevuld met hinder en slaapverstoring in het buitengebied⁴. De precieze vertaling van de gelijkwaardigheidscriteria naar normen voor berekende hinder en slaapverstoring in VVA wordt overigens nog onderzocht en is aan niet-ingewijden nauwelijks meer uit te leggen. De afspraak luidt voorts dat Schiphol in 2020 maximaal 510.000 vluchten mag afhandelen en dat extra verkeer tot maximaal 70.000 vluchten via de regionale luchthavens zal gaan. Tevens dient men regels voor geluidpreferent baangebruik te volgen. Het VVA staat dit jaar als tweejarig proeftraject gepland en zal in 2013 worden geëvalueerd.

Een voorzichtige evaluatie werkt ons beleid, kan het beter?

Terugkijkend op het Schiphol dossier van de afgelopen decennia lijkt het een illusie dat het geluidprobleem kan worden beheerst door een vaste stabiele normstelling en zonering, zoals de commissie Kosten beoogde. Ligt het aan onze regelgeving of aan ons bestuur? Wat we zien is dat geluidzonering en de groei van mobiliteit onderling conflicteren en dat de politieke afweging er diverse malen toe heeft geleid dat regelgeving werd bijgesteld om verdere mobiliteitsgroei te kunnen accommoderen. Zolang afwegingen onderdeel zijn van een zuiver democratisch bestuursproces lijkt hier op zich weinig mis mee. Over de mate waarin in het Schipholdossier economie en mobiliteit versus milieu 'zuiver' worden afgewogen zijn de meningen echter verdeeld. >

Huys en Annema⁵ (2009), stellen de zuiverheid van het bestuursproces ter discussie en constateren dat ambtenaren vanuit politieke ambities herhaaldelijk informatie over geluidbelasting en effecten en verstrekking ervan hebben gemanipuleerd om de publieke opinie te beïnvloeden. Zij pleiten voor een sterkere 'Evidence Based Policy' waarbij onderzoeksresultaten en feitelijke ontwikkelingen ongekleurd en op transparante wijze in het besluitvormingsproces worden meegewogen.

Op de transparantie van het afwegingsproces valt inderdaad veel aan te merken. Het is belangrijk dat regelgeving goed onderbouwd is, en dat objectieve informatie ten grondslag ligt aan onze besluitvorming. De eerlijkheid gebiedt te zeggen dat er wetenschappelijk gezien geen onbetwistbare methodiek beschikbaar is waarin baten en lasten van luchtvaart tegen elkaar kunnen worden afgewogen. Dit is en blijft een politieke keuze. Los hiervan speelt de mate van decentralisatie van het bestuur een belangrijke rol. In de RBML vallen Schiphol en de grote regionale luchthavens onder de bestuurlijke verantwoording van het rijk. Veel van de overlast door Schiphol speelt in de provincie Noord Holland. Daarmee ontstaat de situatie dat bewoners buiten de belaste gebieden wel de baten

ondervinden van de luchthaven, maar niet de lasten en dat zij via verkiezingen even sterk het proces kunnen beïnvloeden als de mensen die volop de lasten ondervinden. Is decentralisatie naar een gezamenlijk gezag door de meest belaste provincies Noord- en Zuid Holland en Utrecht dan misschien een 'zuiverder' vorm? De optie suggereren is hem voorstellen, maar dat is hier niet de bedoeling. De vraag is in hoeverre een minderheid in eenzelfde rechtstaat zich moet schikken in de lasten van een bepaalde activiteit waarvan een meerderheid alleen baten ondervindt. 'Decentraal wat kan, centraal wat moet' klinkt mooi, maar wie bepaalt wat kan en moet?

De regelgeving zelf is complex en voor een buitenstaander moeilijk te doorgronden. Dat is lastig en communiceert moeilijk, maar of het werkelijk eenvoudiger kan? Wetgeving op het gebied van omzetbelastingen is ook specialistenwerk. Belangrijker is dat de geluidniveaus volgens de spelregels (rekenvoorschriften) op onafhankelijke wijze worden vastgesteld en getoetst en deze taken worden door het *Nationaal Lucht en Ruimtevaartlaboratorium* (NLR) en de inspectie zorgvuldig uitgevoerd. Niet voor niets wordt ook het huidige geluidstelsel voor Schiphol als

knellend en belemmerend voor een toekomstige mainportontwikkeling gezien. Transparantie ontbreekt vooral in de onderbouwing van nieuwe regelgeving, geluidmaten en grenswaarden conform de 'gelijkwaardigheidscriteria' bij de overgang op een nieuw stelsel. Men kan zich afvragen wat überhaupt het nut is van een geluidnormering als die op kritieke momenten steeds weer wordt bijgesteld om meer verkeer te kunnen afhandelen.

Ondanks herhaaldelijke bijstelling van de regelgeving met de daaraan gekoppelde extra geluidruimte, is de druk om geluidhinder zoveel mogelijk te beperken echter onverminderd hoog. De situatie van voor 1990, toen er 'naar believen' gevlogen kon worden en het beleid zich nauwelijks bekommerde om geluidhinder is niet meer te vergelijken met de huidige situatie, waarin de geluidbelasting en route van elk toestel in de jaarbelasting van het geluid wordt meegenomen. In de eerste en tweede fase van de *Geluid Isolatie Schiphol* (GIS) zijn in de periode 1980-2008 ruim 12.000 woningen geïsoleerd. De kosten bedroegen ruim 500 miljoen Euro⁶. Geluid is een belangrijke randvoorwaarde geworden in het luchtvaartbeleid en dit heeft zowel nationaal als internationaal bijgedragen aan beperkende maatregelen, zoals routeoptimalisatie, isolatieprogramma's en een geïntensiveerd bronbeleid. Vooral het bronbeleid is bijzonder succesvol gebleken. Moderne civiele toestellen zijn vele malen stiller dan de straalvliegtuigen uit de jaren zestig en ondanks sterke toename van het verkeer heeft dit netto tot een afname van het aantal hoogbelaste woningen geleid. De figuur geeft een trendoverzicht van de 'groeps geluidbelasting' Gden' rondom Schiphol vanaf 1960 tot 2008. De geluidbelasting Lden op alle belaste woningen wordt daarbij 'geaggregeerd' en aan één fictieve woning toegekend. De beleving specifiek rondom Schiphol beantwoord aan dit beeld⁸: het percentage ernstige hinder daalde van 17% in 1996, naar 14% in 2002 en verder tot 11% in 2005. Het lijkt alsof het probleem daarmee is opgelost. Dat lijkt wat te gemakkelijk, want naar de situatie van voor 1990 wil niemand terug. Het trendverloop van een enkele geluidmaat als in de figuur zegt lang niet alles. Waar vroeger een relatief klein aantal woningen een zeer hoge

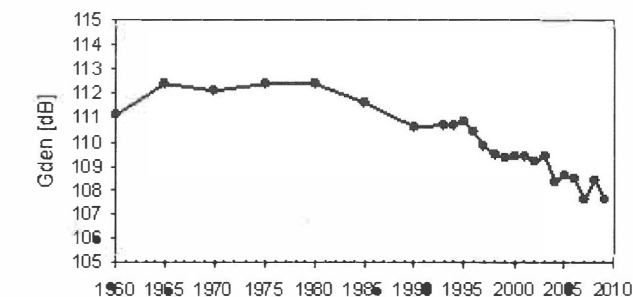


Fig 2 Groeps geluidbelasting Schiphol vanaf 1960

belasting ondervond is de laatste jaren een situatie ontstaan waarbij een veel groter aantal woningen in een aanzienlijk ruimer gebied ook hinder is gaan ondervinden⁹. Weliswaar bij lagere geluidbelasting, maar voldoende om mensen te triggeren. Het gaat hierbij om gebieden als Castricum/Heemskerk, Leiden/Den Haag en Utrecht/Hilversum. Ondanks - objectief gezien - een afname van de totale geluidbelasting, is de weerstand vanuit het toegenomen invloedsgebied tegen verdere groei nog steeds hoog en kan deze de komende jaren weer gaan toenemen.

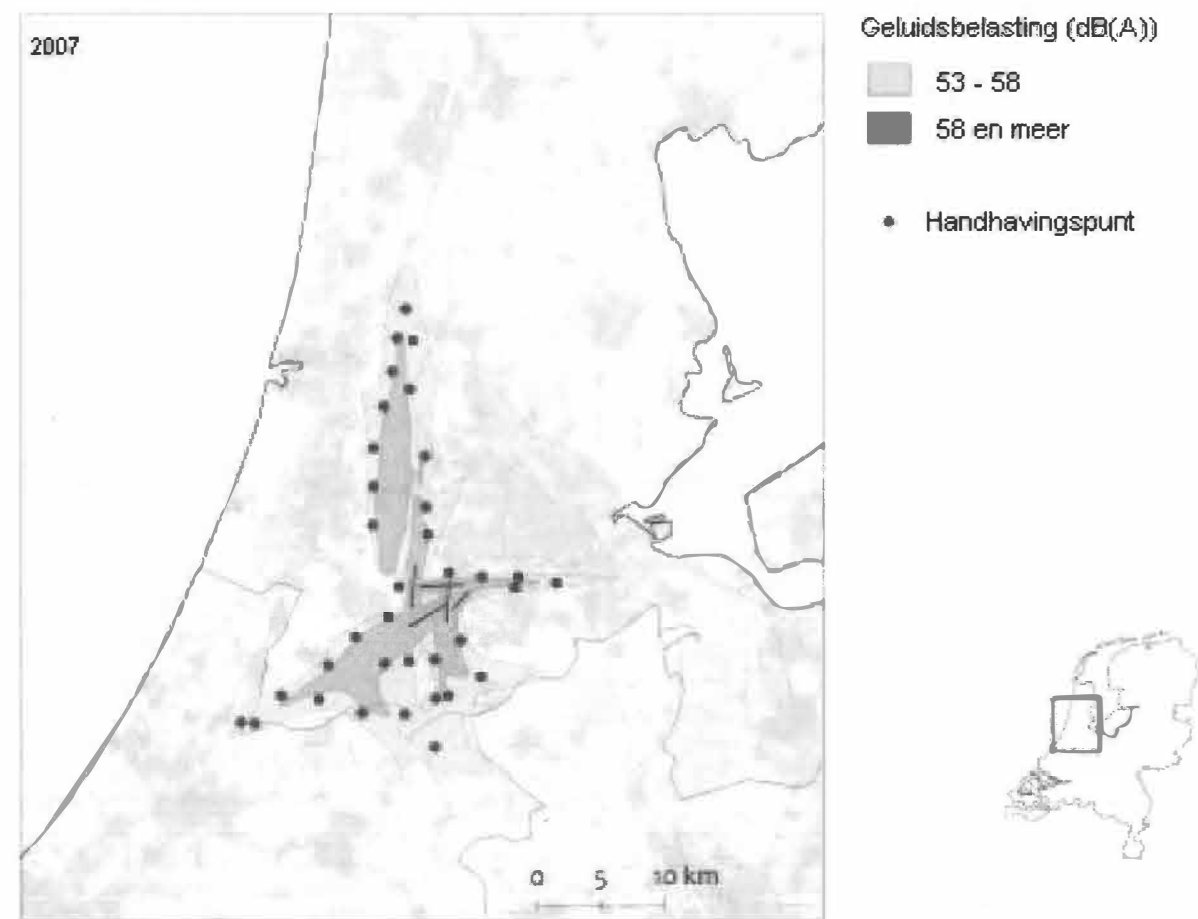
Naast Schiphol, met een groeps geluidbelasting van circa 108 dB, is de gezamenlijke belasting van de overige civiele en militaire luchthavens ongeveer 105 dB. De hinder bij deze luchthavens krijgt minder nadrukkelijk aandacht in de media maar speelt wel degelijk.

"Men kan zich afvragen wat überhaupt het nut is van een geluidnormering als die op kritieke momenten steeds weer wordt bijgesteld om meer verkeer te kunnen afhandelen."

De problemen met de hoge piekgeluiden door Awacs rond de vliegbasis Geilenkirchen zijn bijvoorbeeld nog zeer actueel. Het betreft oude 'Chapter 2' vliegtuigen van het type B707 die in de civiele luchtvaart al lang verboden zijn. Het is in de toekomst van dan ook belangrijk dat ook voor de overige luchthavens een adequaat bestuur en beleid wordt gevoerd, opdat de overlast voor de Nederlandse bevolking door luchtvaart zoveel mogelijk beperkt kan worden.

Tot slot: had het beter gekund? Ongetwijfeld, maar het had ook erger kunnen zijn en er is veel bereikt. Kan het beter? Ja, alleen de vraag is: hoe. Hier ligt een mooie uitdaging voor jonge, ambitieuze en verantwoordelijke bestuurders. ■

Ontwikkeling totale geluidsbelasting Schiphol



Bron: PBL.

PBL/jan09/0287

Referenties

- ¹ Prof C.W. Kosten, Geluidhinder door vliegtuigen, rapport Adviescommissie Universiteit Delft 1967
- ² ICAO, International Standards and Recommended Practices "Environmental Protection", ANNEX 16 to the Convention on International Civil Aviation, Volume I Aircraft Noise, Third ed., 1993.
- ³ Wet van 27 juni 2002 (Stb. 374) tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol
- ⁴ Vliegen volgens Afspraak, brief Hans Alders aan ministers van VROM en V&W van 1-10-2008
- ⁵ Huys en Annema, 'The Politics of Evidence based policy making', Transumo report, TU-Delft 28 Oktober 2009
- ⁶ Project Geluidsisolatie Schiphol (GIS) Voortgangsrapportage no. 12. 1e halfjaar 2010
- ⁷ RIVM rapport 680555003, Monitoring Luchtvaartgeluid
- ⁸ RIVM en RIGO (2005). Evaluatie Schipholbeleid. Schiphol beleefd door omwonenden. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2005.
- ⁹ 'Het Milieu rond Schiphol feiten en cijfers 1990-2010', Milieu- en Natuurplanbureau 2005 Bilthoven