

# WHO-richtlijn voor vliegtuiglawaaï vindt steeds meer gehoor

**Het Nederlandse beleid met betrekking tot vliegtuiglawaaï is op dit moment niet gebaseerd op de meest recente richtlijnen voor omgevingslawaaï van de WHO. Maar het wordt steeds duidelijker dat deze richtlijnen daar een verstandige basis voor zouden zijn. Dit brengt echter grote uitdagingen met zich mee voor overheden op alle niveaus. Hoe gaan zij bijvoorbeeld een goede balans vinden tussen hun woningbouwdoelstellingen en de zorg voor een gezonde leefomgeving?**

Direct na het verschijnen van de nieuwe richtlijnen<sup>1</sup> in 2018 vraagt de Tweede Kamer zich af wat Nederlandse beleidsmakers er mee aan moeten. In de vorm van een motie<sup>2</sup>, ingediend door de D66-er Schonis, wordt de regering gevraagd om een onafhankelijk onderzoek in te stellen dat in kaart zal brengen hoe het WHO-rapport zich verhoudt tot de bestaande wet- en regelgeving en naar de mogelijkheden om het WHO-rapport te gebruiken ter versterking van het beleid en de mogelijke gevolgen daarvan.

In 2020 verscheen eindelijk het RIVM-rapport onder de naam "Het doel heiligt de middelen"<sup>3</sup>. In het rapport verklaart het RIVM onder andere dat bij de totstandkoming van het bestaande, Nederlandse geluidnormenstelsel mogelijk te veel rekening is gehouden met factoren zoals economische belangen en de ruimtelijke functies van een gebied, wat heeft geleid tot te ruime normen waarbij nadelige gezondheidseffecten voorkomen. Uit onderzoek van het RIVM blijkt dat de personen die ernstig worden gehinderd door geluid van vliegverkeer grotendeels (ruim 76%) in gebieden wonen waar het geluidniveau hoger is dan de WHO-advieswaarde van 45 dB ( $L_{den}$ ). De huidige normen voor vliegtuiglawaaï, die nog veel ruimer zijn, zorgen er volgens het RIVM voor dat een substantieel deel van de relevante groep benadeelden nu geen onderdeel is van besluitvorming.

Uit de verdeling van de huidige ziektelast blijkt ook dat het grootste deel van de personen die negatieve gezondheidseffecten door geluid van vliegverkeer ondervinden, zich buiten de 48 dB(A)  $L_{den}$  contouren bevindt. Het RIVM zegt het niet met zo veel woorden, maar hun advies geeft duidelijk een voorkeur aan voor de 45 dB(A)

$L_{den}$  contour van de WHO-richtlijn als kritische grens boven de 48 dB(A)  $L_{den}$  contour uit het bestaande beleid. Het rapport stelt zelfs voor om gezondheidsverbetering te bereiken door de toegestane geluidruimte voor vliegverkeer te beperken waardoor maatregelen zullen moeten worden getroffen zodat de geluidproductie wordt verminderd.

Ook de GGD-en steunen de 45 dB(A)  $L_{den}$  contour als kritische grens. Op 14 januari 2022 sturen alle GGD'en (verenigd in GGD GHOR Nederland) een brief<sup>4</sup> aan minister Mark Harbers van infrastructuur, waarin zij een 'dringende oproep' doen om de richtlijn van de WHO als grenswaarde te nemen voor kosten-batenanalyses van de luchtvaart.

Om een idee te geven van wat de impact zou zijn als overheden echt zouden streven naar de door het RIVM gewenste gezondheidsverbetering van de omwonenden van Schiphol, hebben de Milieufederatie Noord- en Zuid-Holland in samenwerking met verschillende bewonersgroepen een onderzoek gedaan. We hebben in kaart geprobeerd te brengen wat dit zou betekenen voor de enorme woningbouwopgave waar het Rijk, provincies en gemeenten voor staan. We hebben vastgesteld hoeveel woningbouwlocaties en woningen er op dit moment gepland zijn in het gebied waarvan de WHO, het RIVM en de GGD-en aangeven dat de gezondheidsrisico's ten gevolge van vliegtuiglawaaï door Schiphol eigenlijk te groot zijn.

We hebben daarvoor de WHO-contour voor 45 dB(A)  $L_{den}$  genomen uit de prognose van Schiphol voor het gebruiksjaar 2020. Hierin voorspelde Schiphol hoe het dicht dat de omgeving belast zou gaan worden met vliegtuiglawaaï voordat corona toe-

sloeg. Dit is ook het niveau waar Schiphol nu zo snel mogelijk weer naar terug zou willen keren en waar overheen het graag verder zou willen groeien. De gegevens voor deze contour zijn in 2019 door de Schipholgroep zelf aan ons ter beschikking gesteld. Deze contour hebben we op een interactieve kaart geplot.

Vervolgens zijn we op zoek gegaan naar openbare data over bouwlocaties en bouwplannen in het gebied rond Schiphol. *Follow the Money* had deze data verzameld voor een publicatie<sup>5</sup> op 3 februari dit jaar over alle bouwplannen in Nederland. Wij konden deze gegevens van hen krijgen en hebben deze op dezelfde interactieve kaart geplot.

Vervolgens zijn we voor de grotere bouwlocaties die binnen de contour van de WHO vielen gaan nazoeken om hoeveel woningen het ging. In totaal kwamen we uit op 115 bouwlocaties met in totaal meer dan 150.000 woningen. Van al deze woningen is dus nu al bekend dat, als Schiphol verder gaat waar het gebleven was voor corona, of erger nog, nog verder zal gaan groeien, de toekomstige bewoners te veel vliegtuiglawaaï over zich heen zullen krijgen.

Het maatschappelijk draagvlak voor het volgen van de richtlijnen van de WHO voor vliegtuiglawaaï is in de afgelopen periode duidelijk gebleken. Niet alleen uit de adviezen van overheidsinstellingen en -diensten, of uit de enorme belangstelling voor dit onderwerp vanuit de media, binnen de Tweede Kamer, provinciale staten en gemeenteraden, maar ook uit de belangstelling van burgers en beleidsmakers zelf. De interactieve kaart (<https://vliegenwonen.ozv.nu>) die we voor ons onderzoek maakten, is namelijk op het moment van schrijven al bijna 80.000 keer bekeken.

De bekendmaking van de resultaten uit ons onderzoek heeft veel aandacht in de media gekregen en de roep vanuit milieuorganisaties en groepen omwonenden van Schiphol om de gezondheid van de bewoners rondom Schiphol ten gevolge van vliegtuiglawaaier serieus te nemen vindt steeds meer gehoor. Nu ook gerenommeerde organisaties als de WHO, het RIVM en de GGD-en deze oproep bekrachtigen in hun adviezen aan overheden, wordt het tijd om het beleid aan te passen. Anders zal een situatie ontstaan waarin wetenschappelijk breed gedragen in-

zichten willens en wetens door het Rijk worden genegeerd en de gezondheid van de bevolking wordt geschaad.

*Ferdinand Harmsen is werktuigbouwkundig ingenieur en sinds 2018 bestuurslid van Omgeving Zonder Vlieghinder (OZV), een bewonersgroep voor de regio Rijn- en Bollenstreek.*

#### BRONNEN

- 1 <https://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/noise/environmental-noise-guidelines-for-the-european-region>
- 2 <https://www.tweedekamer.nl/downloads/document?id=6405f98f-4cca-407d-a5f6-63815f093f79>
- 3 <https://www.rivm.nl/publicaties/motie-schonis-en-who-richtlijnen-voor-omgevingsgeluid-2018-doelheilig-middelen>
- 4 <https://www.trouw.nl/economie/luchtvaartonderzoek-houdt-vliegherrie-buiten-beeld-waarschuwt-ggd-b3a7a11f/>
- 5 <https://www.ftm.nl/artikelen/dev-plancapaciteit>

#### PRODUCTINFORMATIE

Deze rubriek valt niet onder verantwoordelijkheid van de redactie

# 25e congres Geluid Trillingen en Luchtkwaliteit



De 25e editie van het congres Geluid, Trillingen en Luchtkwaliteit vindt dit najaar plaats in de Expo Hoevelaken.



Het congres met informatiemarkt is een jaarlijks terugkerend, tweedaags evenement met meer dan 400 deelnemers, ca. 50 lezingen, discussiefora en workshops en 30 stands van toonaangevende organisaties. Het programma van het congres wordt gro-

tendeels samengesteld door de programma-commissie, bestaande uit personen van diverse organisaties, waaronder ProRail, het Ministerie van I&W, het RIVM, InfoMil, de NSG, de VVM, de TU Eindhoven en de Nederlandse Trillingsvereniging. Het pro-

gramma is vanaf juni online op de website te vinden.

Aanmelden als bezoeker of standhouder en meer info: [www.gtlcongres-beurs.nl](http://www.gtlcongres-beurs.nl)