



Aan de bestuurder van de Vereniging Eigen Huis, drs. C. Kremer

Onderwerp: Reactie op: check geluidsoverlast voordat je koopt

Oegstgeest, 24 november 2021.

Geachte mevrouw Kremer,

Wij menen dat de VEH hecht aan goed, duurzaam en gezond wonen en weten dat de VEH deze waarden prominent uitdraagt. Echter, in het kader van uw berichtgeving van 13 november jl¹, mede gezien in het licht van de door u ondertekende brief aan de demissionaire minister Ollongren van 16 juli 2020², plaatsen wij daar toch een kanttekening bij.

In uw bericht bespreekt u 6 tips om geluidsoverlast te voorkomen, voordat tot koop van een woning wordt overgegaan. U noemt daarbij verkeerslawaaï, burengeluiden en buitengeluiden. Opmerkelijk is dat hierbij het geluid veroorzaakt door vliegtuigen niet afzonderlijk genoemd is. Dit vinden wij een ommissie. Immers, het geluid veroorzaakt door vliegverkeer is een heel ander fenomeen dan dat van andere geluidsbronnen. Zeker voor geluid van vliegverkeer is niet alleen de gemiddelde geluidsbelasting relevant, maar (ondermeer) ook de zeer frequente piekmomenten in geluid, dag én nacht. Het zijn vooral deze momenten en de hoge frequentie daarvan (vaak om de twee tot drie minuten) die als stressvol worden ervaren en die schadelijk zijn voor de gezondheid³⁻⁵. In dit licht bezien betekent dat dan ook dat, als het gaat om de aankoop van een woning in een gebied waar sprake is van geluidshinder veroorzaakt door vliegverkeer, de betekenis van de tips zeer beperkt is. Daarnaast, wetenschappelijk onderzoek heeft aangetoond dat vlieggeluid als hinderlijker wordt ervaren dan geluid door weg- spoor- of industrieverkeer. Het effect van alle vormen van geluidshinder op de gezondheid dient serieus genomen te worden. Het Europese parlement en de Raad van de Europese Unie noemen geluidshinder zelfs " één van de belangrijkste milieuproblemen in Europa"⁶.

We citeren één van onze leden in Oegstgeest: "Je denkt: 'Ik koop een mooi nieuw huis in een mooie rustige buurt.' Totdat je ontdekt dat je onder een aanvliegeroute van Schiphol zit. Ik had daar nooit aan gedacht, want Schiphol is best ver weg." Een ander lid overkwam hetzelfde, maar dan in Leiden. "Je vraagt je af, of die overlast echt nodig is en wat het voor je gezondheid kan betekenen", zegt hij".

U bent uiteraard op de hoogte van de consultatieversie Aanvullingsregeling geluid Omgevingswet. Maar wij willen nog eens uw aandacht vragen voor deel 4: de toelichting, en wij citeren: "luchtvaartgeluid wordt als hinderlijker ervaren dan wegverkeersgeluid, daardoor leidt de invoer van een bepaald aantal decibellen luchtvaartgeluid in de rekenregels tot een hoger gelijkhinderlijk aantal decibellen verkeersgeluid als uitkomst"⁷.

Hierbij gelden de volgende uitkomsten van de berekeningen:

- qua hinderlijkheid is 48 dB Lden luchtvaartgeluid vergelijkbaar met ca. 64 dB Lden wegverkeersgeluid
- qua hinderlijkheid is 50 dB Lden luchtvaartgeluid vergelijkbaar met ca. 67 dB Lden wegverkeersgeluid

- qua hinderlijkheid is 55 dB Lden luchtvaartgeluid vergelijkbaar met ca. 73 dB Lden wegverkeersgeluid⁷.

De verandering van geluid volgt een logaritmische schaal: 3 dB verhoging betekent een verdubbeling van de geluidsintensiteit.

Op basis van een geactualiseerde dosis-effectrelatie voor luchtvaart zou, volgens de bovenstaande rekenregels, het vliegtuiggeluid moeten worden verrekend met het geluid uit de andere bronnen: wegen, spoor en industrie. Omdat gemeenten en bouwwereld - de mede-ondertekenaars van uw brief - , stellen dat daardoor de bouwopgave voor de komende 10 jaar onhaalbaar zou worden, heeft de Tweede Kamer besloten deze aanvullingsregeling op te schorten. Naar onze mening is dit een onbegrijpelijk besluit, omdat een holistische benadering in deze geboden is. Het gaat om het werkelijk algemeen belang en dat is niet alleen de woningbehoefte, maar ook het belang van een gezonde leefomgeving. De nabijheid van Schiphol, met alle geluidsoverlast die daaruit voortvloeit, heeft een niet te onderschatten negatief effect op de kwaliteit van de woon- en leefomgeving en dus op de volksgezondheid⁵.

Maar in de brief aan de demissionaire minister Ollongren verklaart u: "De daarin voorgestelde aanpassing van de rekenregels voor de cumulatie van geluid voor luchtvaart in samenhang met de kwalificaties voor het akoestisch leefklimaat, leidt er toe dat in regio's nabij luchthavens nieuwe ontwikkelingen worden bemoeilijkt en de bouw van nieuwe woningen gevaar loopt. Het betreft honderdduizenden woningen die als gevolg van de aanvullingsregeling in de komende jaren mogelijk niet gebouwd kunnen worden. Dat achten wij onaanvaardbaar in het licht van het grote woningtekort"

Het is een ernstige zaak dat in uw brief niet gevraagd wordt om de oorzaak van de geluidsoverlast weg te nemen, maar om de rekenregels voor de cumulatie van geluid voor luchtvaart niet toe te passen. Dat is de omgekeerde wereld! Dit opschorten van de aanvullingsregeling is des te kwalijker nu men zich in vele gremia inspant om de plannen van het ministerie van I&W met betrekking tot het uitbreiden van het aantal vluchten en de consequenties hiervan voor de leefbaarheid van de regio rond Schiphol te verijdelen.

Want als men alle luchtvaart stukken van dit ministerie grondig doorleest blijkt dat het - kost wat kost - de bedoeling is dat het aantal vluchten van 500.000 naar bijna 800.000 wordt uitgebreid⁸. Het kwalijke daarbij is dat men niet uitgaat van de werkelijke, gemeten, geluidsbelasting maar van de door Schiphol berekende waarden. Het gecalculerde aantal gehinderde personen wordt op deze wijze veel kleiner dan er in werkelijkheid is gemeten. Namelijk 186.000 vs 1.045.280 (o.b.v. de 48 dB(A)Lden contour)^{3,9}. En zo kan er opgeschaald worden. Maar dat niet alleen, het plan is om vliegverkeer, onder het motto van "meer hinder voor minder mensen is maatschappelijk verantwoord", langs nauw begrensde trajecten (herriegoten) te leiden. Dit heeft natuurlijk in de drukbevolkte Randstad voor heel veel mensen een onvoorstelbaar negatieve impact op het leefmilieu^{10,11}.

Indien daadwerkelijk gebouwd gaat worden met veronachtzaming van het adequaat meeberekenen van vliegtuiggeluid bij geluidshinderberekeningen zullen de bewoners van de nieuwe woningen te maken krijgen met veel meer vliegtuigoverlast dan onder de huidige omstandigheden. En wat te denken van de mensen die er al wonen? De huidige situatie wordt sowieso niet gedekt door uw check-geluidsoverlast tips en in uw brief aan minister Ollongren ignoreert u ook nog eens de ernst van vlieggeluidsoverlast^{3,7}. Dit, ondanks het krachtige advies van de WHO om actief te werken aan begrenzing van vlieggeluid (45 dB Lden en 40 dB Lnight) omdat anders de gezondheidsrisico's voor de onderwonenden te hoog wordt¹². In feite betekent dit dat de Vereniging Eigen Huis niet alleen geen rekening houdt met de problematieken van de huidige situatie voor (toekomstige) bewoners in de Randstad zoals: gezondheidsproblemen, de reductie van de CO₂ footprint en emissies van stikstof,

ultrafijnstof, etc., maar ook niet met de nog veel grotere problemen die ontstaan in de toekomstige situatie indien het plan van 800.000 vluchten per jaar doorgaat!

Hoewel u, binnen het bestek van onze brief, uiteraard niet volledig op de hoogte gebracht kunt worden van het uitgebreide en gecompliceerde Schiphol-dossier, hopen wij toch dat onze brief u doet realiseren dat er zwaarwegende nadelen zijn bij het wonen in de omgeving van Schiphol. Wij hopen dan ook oprecht dat u bereid zult zijn u in te zetten tot vermindering van de geluidsoverlast van Schiphol. Want dan pakt u het probleem bij de bron aan en dient u werkelijk het belang van de meer dan anderhalf miljoen woningbezitters in de omgeving van Schiphol. Én, eveneens van groot belang: er kan dan meer gebouwd worden.

Ter verdere informatie over onze inzichten met betrekking tot de luchtvaartstukken sturen wij u in de bijlage de brief die wij aan de commissie I&W van de Tweede Kamer gestuurd hebben. Uiteraard kunnen en willen wij u meer diepgaand op de hoogte brengen van hoe wij tot onze inzichten zijn gekomen. Graag hebben wij daarover met u een gesprek.

Een afschrift van deze brief sturen wij aan de demissionair minister van Binnenlandse Zaken, mevrouw Ollongren.

Hoogachtend,



Jan Edens, voorzitter van de Stichting Omgeving Zonder Vlieghinder, mede namens de Werkgroep Geluidshinder Kaag en Braassem-Noord, SOS Zaanstreek, het Platform Vlieghinder Kennemerland, Vlieghinder Nieuwkoop en de Natuur- en Milieufederaties Noord-Holland en Zuid-Holland

Referenties:

1. <https://www.eigenhuis.nl/huis-kopen/bestaande-bouw/bezichtigen/geluidsoverlast-check-het-voor-u-koopt/>
2. <https://www.eigenhuis.nl/actueel/nieuwsoverzicht/2020/07/17/11/00/nieuwe-geluidsregels-dreigen-woningbouw-stil-te-leggen#/>
3. <https://ozv.nu/blog/wp-content/uploads/2019/11/Ongehoorde-geluidsschade-van-Schiphol.pdf>
4. <https://ozv.nu/blog/wp-content/uploads/2020/04/Addendum-Piekgeluid-def.pdf>
5. <https://www.ggdkennerland.nl/-/media/ggdwebsites-2016/documenten/milieu-en-gezondheid/verdiepende-studie-geluidshinder-en-slaapverstoring-omgeving-schiphol.ashx?la=nl-nl>
6. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX%3A32002L0049>
7. <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2021-15868.html>
8. <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/11/20/bijlage-1-luchtvaartnota-2020-2050>
9. <https://www.luchtvaartindetoekomst.nl/PageByID.aspx?sectionID=183878&contentPageID=1891069>
10. <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2021/01/13/bijlage-ontwerp-voorkeursbeslissing-luchtruimherziening>
11. <https://schipholwatch.nl/2021/02/10/nextgen-een-aanslag-op-de-volksgezondheid/>
12. https://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0008/383921/noise-guidelines-eng.pdf