

Critical review 'Wonen en vliegen': samenvatting

Inleiding

Op 4 december 2018 vindt in Hoofddorp de derde 'critical review' van de Omgevingsraad Schiphol plaats. Een critical review is een open dialoog tussen wetenschappers en betrokkenen over onderzoek op een bepaald thema. Deze avond staat in het teken van het thema 'wonen en vliegen'. Zoals de vorige avonden gaan we ook deze avond op zoek naar **gedeelde kennis**: over welke feiten zijn we het eens?

Vergeleken met de vorige avonden spelen deze avond de emoties een veel grotere rol. Die emoties worden voor een deel verklaard door de clash tussen de systeemwereld en de leefwereld die zich voor onze ogen voltrekt. In de systeemwereld gaat het om de statistieken en de gemiddelden en in de leefwereld om de bewoner die te vroeg en te ruw in zijn slaap wordt gestoord. De clash tussen systeemwereld en leefwereld is niet bevordelijk geweest voor het vertrouwen van de burger in onderzoek, in cijfers en in de overheid.

Toch is er ook deze avond sprake van een open gesprek in een goede sfeer.

Er zijn vier korte inleidingen. Tussendoor is er plenair debat, waarin alle inleiders participeren.

De inleiders zijn:

- Hans van der Reijden, Rigo
- Kjeld Vinkx, To70
- Wim Blom, PBL
- Arie Oosterlee, GGD Kennemerland.

Wonen

Over de volgende feiten bestaat grote consensus: terwijl Schiphol steeds drukker wordt, wordt er nog steeds in de omgeving van Schiphol gebouwd. Zo is de de laatste jaren volop gebouwd vlak buiten de 20 Ke-contour. En zelfs binnen die contour is gebouwd.

Ook lijken de nieuwe plannen niet op te raken. Wie alle plannen beziet, beseft dat het bouwen van woningen vlak bij de 20 Ke-contour en zelfs daarbinnen, ook in de komende jaren volop zal doorgaan. Om een beeld te geven: al die plannen zijn een equivalent van de stad Haarlem. Zoveel nieuwe woningen zitten nog in de pijplijn.

Het gaat hier niet alleen om de plannen van de overheid, de wens van de burger wijkt daarvan weinig af. De druk op de woningmarkt in de metropoolregio Amsterdam, is heel hoog. De behoefte aan nieuwe woningen is groot, ook rondom Schiphol. Die druk is zelfs zo hoog dat de woningprijzen rondom Schiphol nauwelijks lager zijn dan elders in het gebied. Dat stemt overeen met onderzoek rondom andere vliegvelden: de nabijheid van een vliegveld drukt de prijs van woningen, maar het effect is relatief bescheiden.

Risico's

De ongevallenkans in de luchtvaart wordt wereldwijd steeds kleiner. Dat geldt met name voor de 3^e en 4^e generatie vliegtuigen. Ook op Schiphol neemt de kans op ongevallen nog steeds verder af. Op dit moment is eenmaal in de 12,5 - 25 jaar een ongeval op en rond Schiphol te verwachten. Daarmee is de externe veiligheid rondom Schiphol opvallend verbeterd in de afgelopen decennia.

Maar de omwonenden ervaren het anders. Op basis van berichten in de media schatten ze de kans op een ongeluk op en rond Schiphol veel hoger in. Die afwijkende perceptie wordt mede gevoed door het feit dat de media over elk **near-incident** op Schiphol uitgebreid berichten. En over die incidenten kunnen de media zo uitgebreid berichten omdat de LVNL heel transparant is over elke afwijking op Schiphol van wat gangbaar is. Alles wat maar mogelijk mis is gegaan op Schiphol moet worden gemeld, om toekomstige fouten te kunnen voorkomen. De LVNL accepteert dat haar handelwijze ertoe kan bijdragen dat burgers een onjuist beeld krijgen van de werkelijke ongevallenkans.

Twee soorten feiten

Dit is in een notendop het thema van de avond: de ervaringen van de omwonenden wijken (soms sterk) af van de statistieken. De beleidsmakers hebben behoefte aan een generiek beeld, bij voorkeur een gemiddeld beeld over het gehele jaar, maar de burger kan niet meer slapen als om half zes de eerste vliegtuigen over zijn huis scheren. En die gemiddelden zijn ook onmogelijk te geloven als je eigen ervaring zo anders is.

Daar komt bij dat veel omwonenden de indruk hebben dat met die statistische gemiddelden hun eigen werkelijkheid wordt ontkend. Dat vertroebelt het debat. Daarom is het debat erbij gebaat om de ervaringen van omwonenden niet als percepties te zien, of nog erger als 'verkeerde' percepties, omdat de statistieken een ander beeld laten zien. Het helpt om in het debat twee soorten feiten te onderscheiden: de statistiek en de persoonlijke beleving. En om te accepteren dat beide waar zijn. Het helpt niet om ervan uit te gaan dat alleen de statistieken de werkelijkheid beschrijven en al zeker niet als daarmee wordt gesuggereerd dat de omwonenden ongelijk hebben dan wel overdrijven.

Geluidsbelasting en geluidshinder

In het debat over geluidsbelasting en geluidshinder worden vaak appels met peren vergeleken. En met pompoenen en citroenen.

Basaal gaat het om het verschil tussen **geluidsbelasting** en **geluidshinder**. Geluidsbelasting druk je uit in decibellen en allerlei varianten daarvan als L_{den} , wat staat voor een 'gemiddelde' geluidsbelasting op jaarbasis. En geluidsbelasting relateer je aan het aantal mensen dat in het betreffende gebied woont. Geluidshinder staat voor de negatieve ervaring van geluidsbelasting door omwonenden. Die ervaring kan zich uiten in slaapverstoring.

Basaal gaat het ook om het verschil tussen **meten** en **berekenen**. Geluidsbelasting kan worden gemeten met geluidsmeters. Geluidsbelasting kan ook worden berekend op basis van indicatoren als type vliegtuig en vlieghoogte en afstand tot het vliegtuig. Meestal gaat men in dat soort berekeningen uit van het vliegtuig in nieuwe staat. Geluidshinder kan worden gemeten door mensen naar hun belevingen (en hun slaapverstoring) te vragen. Maar geluidshinder kan ook worden berekend op basis van onderzoek naar de mate van geluidshinder bij een bepaalde objectieve geluidsbelasting.

Deze vier constanten van het debat kennen alle nog weer hun eigen varianten. Bij het berekenen van de geluidsbelasting zijn we ooit overgegaan van de Kosteneenheden naar de Lden (in het kader van Europese harmonisatie), al gebruiken we voor woningbouw dan weer wel de Kosteneenheden. En bij de berekende geluidshinder goochelen we met contouren, waardoor steeds weer andere aantallen opdoemen.

Het vergelijken van appels en peren is voor een bepaald tijdstip heel zinvol. Bijvoorbeeld: het meten van geluid levert altijd een hogere geluidsbelasting dan de berekende geluidsbelasting. Of: een berekende geluidsbelasting X komt in de praktijk overeen met Y omwonenden met ernstige (ervaren) geluidshinder.

Maar het diachronisch vergelijken van appels en peren (de ontwikkeling tussen meerdere momenten) is onzinnig. De berekende geluidsbelasting uit 2008 moet worden vergeleken met de berekende geluidsbelasting uit 2018 (en niet met de gemeten geluidsbelasting uit 2018 en al helemaal niet met de gemeten geluidshinder in 2018).

Ontwikkelingen tussen 2008 en 2018

En toen kwamen uit de wirwar van feiten en soms wat meningen toch nog twee belangrijke conclusies te voorschijn, bij een poging appels met appels te vergelijken en peren met peren.

De berekende geluidsbelasting (gerelateerd aan aantal inwoners rond Schiphol) is tussen 2008 en 2018 **toegenomen**.

De gemeten geluidshinder van omwonenden rond Schiphol is eveneens tussen 2008 en 2018 **toegenomen**.

Wim Derksen

Jan Nekkers