

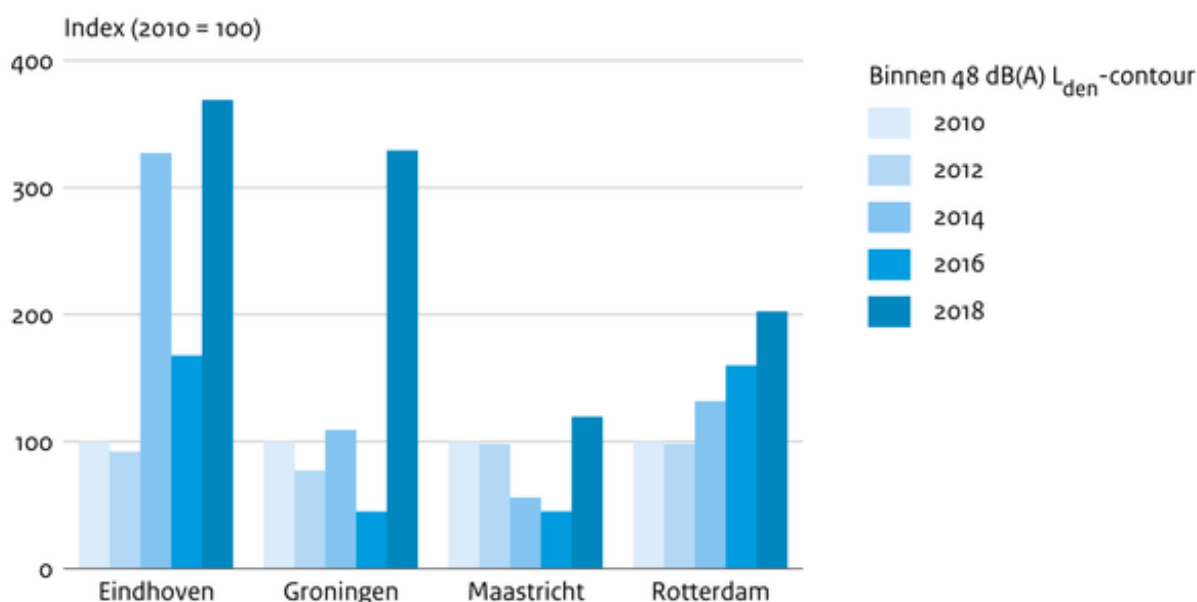
Geluidhinder en woningbouw rond regionale luchthavens, 2010 - 2018

Indicator | 29 september 2020

U bekijkt op dit moment een archiefversie van deze indicator. De actuele indicatorversie met recentere gegevens kunt u via deze [link](#) [1] bekijken.

Rond de vier grote regionale luchthavens van Groningen, Maastricht, Eindhoven en Rotterdam is de ernstige hinder de afgelopen twee jaar aanzienlijk toegenomen en hoger dan in 2010. Het aantal vliegbewegingen door het handelsverkeer is tussen 2016 en 2018 toegenomen op Groningen (79 procent), Maastricht (53 procent) en Eindhoven (20 procent). Binnen de contouren waarvoor geldt dat het bevoegd gezag de ruimtelijke ontwikkeling moet afwegen in relatie tot het gebruik van de luchthaven, is de fluctuatie in het aantal woningen beperkt.

Ernstige geluidshinder rond regionale luchthavens



Bron: NLR, CBS, PBL

PBL/jul20
www.clo.nl/nl216204

- [Download figuur](#) [2]
- [Download data \(xlsx\)](#) [3]
- [Download data \(ods\)](#) [4]

Geluidhinder rond regionale luchthavens

De regionale luchthavens bij Groningen, Lelystad, Rotterdam, Eindhoven en Maastricht zijn van nationale betekenis. Dit betekent dat het Rijk hiervoor het bevoegde gezag is. De Wet luchtvaart bepaalt dat deze luchthavens een luchthavenbesluit moeten hebben, waarin o.a. regels worden gesteld voor de bestemming en het gebruik van de grond rond de luchthaven. Het Besluit Burgerluchthavens (BBL, 2016) geeft nadere detaillering van die regels. Voor Eindhoven, als militaire basis met medegebruik van burgerluchtvaart, is het Besluit Militaire Luchthavens (BML, 2015) bepalend. Voor Lelystad is het luchthavenbesluit op 1 april 2015 in werking getreden. Voor

Groningen, Rotterdam en Maastricht zijn nog geen luchthavenbesluiten van kracht. Voor Eindhoven is het luchthavenbesluit op 1 november 2014 van kracht geworden. De beperkingengebieden voor deze luchthaven wijken af van de burgerluchthavens, zowel in de gebruikte geluidsmaat (Ke i.p.v. Lden) als in de beperkingen die voor die gebieden zijn vastgelegd.

Het beleid voor geluid rondom de regionale luchthavens wijkt af van dat rond Schiphol. In de luchthavenbesluiten voor de regionale luchthavens zijn geen gelijkwaardigheidscriteria opgenomen voor geluidsoverlast, zoals in het nieuwe normen- en handhavingstelsel wel het geval is voor Schiphol. De geluidsruijtte voor de regionale luchthavens is in de luchthavenbesluiten vastgelegd in de vorm van handhavingpunten met grenswaarden bij de baankoppen en op of nabij de 56 dB(A) Lden-geluidscontour in de bebouwde omgeving. Voor deze monitor wordt de ontwikkeling van de ernstige hinder binnen de 48 dB(A) Lden-contouren rond de regionale luchthavens gevolgd. Hiervoor wordt dus dezelfde contourwaarde gehanteerd als voor de ernstige hinder bij Schiphol. Daarnaast worden beperkingengebieden voor geluid vastgesteld: 70 Lden en 56 Lden. En ook wordt een afwegingsgebied voor provincie/gemeente vastgelegd: 48 Lden.

Voor alle vier de regionale luchthavens geldt dat de ernstige hinder de afgelopen twee jaar aanzienlijk is toegenomen en hoger is dan in 2010. Het aantal vliegbewegingen door het handelsverkeer is tussen 2016 en 2018 toegenomen bij Groningen (79 procent), Maastricht (53 procent) en Eindhoven (20 procent). De geluidscontour van 48 dB(A) Lden bij deze luchthavens is daardoor groter geworden en over meer bewoonde gebieden komen te liggen. Bij Groningen is het aantal ernstig gehinderden niet zo groot, waardoor de uitbreiding van de contour boven bewoonde gebieden een relatief grote invloed op het aantal gehinderden heeft. Dit verklaart de sterke stijging tussen 2016 en 2018. Bij Rotterdam is het aantal vliegbewegingen met 8 procent gedaald, maar het aandeel grotere toestellen is toegenomen. Daarnaast trad er een lichte verschuiving op in landingsrichting, waardoor het aantal landingen uit het zuiden toenam. Door deze factoren werd de geluidscontour naar het zuiden groter en kwam die over meer woningen te liggen, waardoor de hinder rond de luchthaven toenam.

Woningbouw rond regionale luchthavens

Net als bij Schiphol worden bij de regionale luchthavens naast beperkingen aan het luchtverkeer tevens beperkingen gesteld aan de ruimtelijke ontwikkelingen in de directe omgeving van de luchthaven. Het besluit Burgerluchthavens en het besluit Militaire luchthavens bevatten normen gerelateerd aan contouren voor geluid en externe veiligheid. Binnen de contouren worden beperkingen gesteld aan ruimtelijke ontwikkelingen. In de luchthavenbesluiten voor de regionale luchthavens moeten deze contouren worden opgenomen.

Binnen de 70 dB(A) Lden-contour mogen in principe geen woningen liggen. Binnen de 56 dB(A) Lden-contour is nieuwbouw van woningen niet toegestaan behoudens nader omschreven uitzonderingen. Binnen de contour van 48 Lden gelden geen ruimtelijke beperkingen, maar moet het bevoegd gezag de ruimtelijke ontwikkeling afwegen in relatie tot het gebruik van de luchthaven. Dit komt erop neer dat provincies en gemeenten ruimtelijk beleid voeren waarmee binnen dit gebied ongewenste ruimtelijke ontwikkelingen onder de aan- en uitvliegroutes worden voorkomen. Voor Eindhoven, als militaire luchthaven met medegebruik van burgerluchtverkeer, geldt een 35 Ke-contour. De geluidsmaat 35 Ke komt ongeveer overeen met 56 á 58 Lden.

De hier genoemde contouren zijn vaste (planologische) contouren, gebaseerd op de toegestane hoeveelheid luchtverkeer op de luchthavens. Dit in tegenstelling tot de contouren in de vorige paragraaf, die het resultaat zijn van het werkelijke luchtverkeer dat heeft plaatsgevonden en daardoor jaarlijks kan veranderen. Deze variabele contouren zijn kleiner dan de vaste contouren, zolang de hoeveelheid luchtverkeer nog niet de maximaal toegestane hoeveelheid bereikt heeft. De luchthaven Rotterdam bijvoorbeeld komt in de buurt van het maximum, de luchthaven Maastricht is daar verder vanaf. Dit verklaart waarom het aantal ernstig gehinderden (dat afgeleid wordt van de jaarlijkse 48 Lden-contour) bij Maastricht veel kleiner is dan bij Rotterdam, ondanks dat het aantal woningen binnen de vaste 48 Lden-contour vergelijkbaar is (zie tabel).

Ontwikkeling van het aantal woningen binnen de planologische contouren van de regionale luchthavens

	56 Lden-contour					48 Lden-contour				
	2010	2012	2014	2016	2018	2010	2012	2014	2016	2018
Groningen	32	33	28	27	27	760	761	759	760	763
Maastricht	2709	2688	2691	2788	2801	22694	22631	22945	23136	23271
Rotterdam	303	297	296	299	301	20192	20538	20560	20596	20636
	35Ke-contour									
Eindhoven ¹	54	54	54	53	54					

¹ De contour bij Eindhoven (militaire luchthaven met medegebruik van burgerluchtverkeer) is vastgesteld voor het burgerluchtverkeer.

Het aantal woningen rond de regionale luchthavens is tussen 2010 en 2018 in het algemeen weinig toegenomen. In de onmiddellijke nabijheid van de luchthavens (binnen de 70-Lden-contour) liggen geen woningen. Binnen de 48 Lden-contouren van Maastricht en Rotterdam en de 56 Lden-contour van Maastricht is een stijgende trend in het aantal woningen te zien.

Referenties

- BBL (2016). Besluit burgerluchthavens: <http://wetten.overheid.nl/BWBR0026525/2016-07-01> [5]
- BML (2015). Besluit militaire luchthavens: <http://wetten.overheid.nl/BWBR0025302/2015-07-01> [6]
- Notitie Uitgangspunten en resultaten van werkzaamheden t.b.v. Monitoring luchtvaartdata 2018, d.d. 7 mei 2020. Rapportage van Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) aan PBL
- Breugelmans, O.R.P. (2005), De relatie tussen vliegtuiggeluid en zelfgerapporteerde ernstige hinder en ernstige slaapverstoring in Nederland: Uitkomst van de Gezondheidskundige Evaluatie Schiphol, Bilthoven: RIVM.

Relevante informatie

Technische toelichting

Naam van het gegeven

Ernstige hinder en ernstige slaapverstoring rond regionale luchthavens

Omschrijving

Trend van de ernstige hinder en ernstige slaapverstoring door vliegtuiggeluid rond regionale luchthavens 2010 - 2018

Verantwoordelijk instituut

Planbureau voor de Leefomgeving (PBL)

Berekeningswijze

De geluidberekeningen zijn uitgevoerd door NLR volgens de in de RBML voorgeschreven methodiek. Hierin is een maaswijdte van 100 meter toegepast. De in de berekeningen gebruikte verkeersgegevens (aantallen bewegingen en type vliegtuig) zijn gebaseerd op de registraties van het actuele verkeer per kalenderjaar. Voor de vliegbanen zijn in de berekeningen gemodelleerde routes gebruikt. De berekeningen van Lden geluidbelasting zijn uitgevoerd met de Lden tool (versie 3 update 68).

Telling inwoners: CBS, Structuurtelling Gemeentelijke Basisadministratie (GBA).

De ernstige geluidhinder is berekend door PBL binnen de 48 dB(A) Lden-contour.

De hinder en slaapverstoring zijn berekend met de dosis-effectrelaties uit de Gezondheidskundige Evaluatie Schiphol (Breugelmans, 2005).

De Lden (Engels: Level day-evening-night) is een maat om de geluidsbelasting door omgevingslawaai uit te drukken. Met ingang van 2004 werd het gebruik van de Lden in alle Europese landen verplicht. Dit hing samen met de implementatie van de Europese Richtlijn Omgevingslawaai (bron: Wikipedia).

Geografisch verdeling

Gebieden rond de luchthavens bij Groningen, Rotterdam, Eindhoven en Maastricht.

Verschijningsfrequentie

2 jaar

Opmerking

Voor Eindhoven is het militaire verkeer buiten beschouwing gelaten. Voor Lelystad is groot vliegverkeer t/m 2016 nog niet aan de orde.

Betrouwbaarheids codering

Geluidbelasting: modelberekening

Telling inwoners: schatting gebaseerd op een groot aantal (zeer accurate) metingen, waarbij representativiteit van de gegevens vrijwel volledig is

Referentie van deze webpagina

CBS, PBL, RIVM, WUR (2020). [Geluidhinder en woningbouw rond regionale luchthavens, 2010 - 2018](#) [7] (indicator 2162, versie 04 , 29 september 2020). www.clo.nl. Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), Den Haag; PBL Planbureau voor de Leefomgeving, Den Haag; RIVM Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu, Bilthoven; en Wageningen University and Research, Wageningen.

Bron-URL: <https://www.clo.nl/indicatoren/nl216204>

Links

[1] <https://www.clo.nl/indicatoren/nl2162>

-
- [2] https://www.clo.nl/sites/default/files/infographics/2162_003g_clo_04_nl.png
 - [3] <https://www.clo.nl/sites/default/files/datasets/c-2162-003g-clo-04-nl.xlsx>
 - [4] <https://www.clo.nl/sites/default/files/datasets/c-2162-003g-clo-04-nl.ods>
 - [5] <http://wetten.overheid.nl/BWBR0026525/2016-07-01>
 - [6] <http://wetten.overheid.nl/BWBR0025302/2015-07-01>
 - [7] <https://www.clo.nl/indicatoren/nl216204>