



Aan het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
T.a.v. dhr. M. G.J. Harbers, minister  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Datum: 14 januari 2022  
Kenmerk: 22-008-SP.3030  
Betreft: Werkwijzer luchtvaart specifieke maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's)

Geachte meneer Harbers,

In juli 2021 is de werkwijzer luchtvaart specifieke MKBA's gepubliceerd door de Rijksoverheid, vergezeld van een onderzoeksagenda. De werkwijzer is opgesteld door SEO economisch onderzoek in samenwerking met Decisio, TwynstraGudde en T070. Hierbij zijn 2 experts namens GGD GHOR Nederland geconsulteerd.

In genoemde werkwijzer wordt het volgende aanbevolen;

Aanbevelingen:

- Bepaal de effecten van geluidhinder bij voorkeur aan de hand van  $L_{den}$  en  $L_{night}$ . Hanteer daarbij 48 dB(A)  $L_{den}$  en 40 dB(A)  $L_{night}$  als drempelwaarden
- Zolang geen waarderingskengetallen beschikbaar zijn voor geluidsniveaus onder 50 dB(A)  $L_{den}$  en voor  $L_{night}$ , bepaal de effecten dan voor geluidsniveaus vanaf 50 dB(A)  $L_{den}$  en geef dit duidelijk aan.

In 2017 zijn door CE Delft<sup>1</sup> waarderingskengetallen opgesteld. In deze kentallen konden de nieuwe adviezen van de WHO nog niet verwerkt worden. De 'Environmental Noise Guidelines for the European Region' van de WHO<sup>2</sup> zijn een jaar na het verschijnen van de kentallen, in 2018 gepubliceerd. Om de gezondheidseffecten door blootstelling aan geluid van vliegverkeer zoveel mogelijk te beperken adviseert de WHO om de geluidsniveaus van vliegverkeer te reduceren tot onder de 45 dB  $L_{den}$ . Bij deze waarde bedraagt het percentage ernstig gehinderden 10%. Tevens adviseert de WHO de nachtelijke geluidsniveaus te reduceren tot onder de 40 dB  $L_{night}$ . Bij deze waarde bedraagt het percentage ernstig slaapverstoorden 11%. Dit betekent dat ook beneden de

---

<sup>1</sup> Handboek Milieuprijzen 2017, CE Delft

<sup>2</sup> WHO Environmental Noise Guidelines for the European Region, 2018

WHO advieswaarden ernstige hinder en slaapverstoring optreden en een gezondheidsrisico vormen voor inwoners van de gebieden waar het vliegverkeer zich concentreert.

In de werkwijzer wordt nu aangeraden om effecten op de gezondheid van geluidniveaus tussen 45-50 dB(A) niet in een MKBA te betrekken, tot waarderingskengetallen voor de Nederlandse situatie beschikbaar zijn.

Wij waarderen het dat gestart wordt met een onderzoeksagenda om tot kengetallen te komen die beter op de Nederlandse situatie toepasbaar zijn, maar betreuren het dat de negatieve effecten van vliegtuiggeluid op de gezondheid de komende jaren niet voldoende kunnen worden meegenomen bij het opstellen van MKBA's. Een (groot) deel van de geluidhinder wordt hierdoor niet (economisch) in beeld gebracht.

Als argument voor het niet monetariseren van een deel van de geluidhinder wordt in de werkwijzer aangegeven dat kengetallen voor de blootstelling aan 45-50 dB(A) niet beschikbaar zijn in het Handboek Milieuprijzen. Dat is in onze ogen niet terecht. Het Handboek baseert de kentallen voor geluidhinder vanaf 50 dB(A) op een vertaling naar de Nederlandse situatie van een Engels onderzoek<sup>3</sup>. Dit onderzoek bevat kengetallen voor de geluidbelasting vanaf 45 dB(A) (zie pagina 42, tabel A1.3). Deze kengetallen vanaf 45 dB(A) worden in Engeland overigens wel toegepast bij het opstellen van een MKBA voor zowel weg-, rail-, als vliegverkeer<sup>4</sup>.

Ons inziens zijn kentallen voor geluidhinder door blootstelling aan vliegtuiggeluid in de range 45-50 dB(A) niet in het Handboek milieuprijzen opgenomen omdat daar in 2017 nog geen behoefte aan was. Met het verschijnen van het aangepaste WHO advies is die behoefte er wel. Daarbij is het niet nodig om te wachten tot Nederlands onderzoek beschikbaar komt. De benodigde kentallen voor de range van 45-50 dB(A) zijn beschikbaar en kunnen vertaald worden naar de Nederlandse situatie middels dezelfde methodiek als gebruikt voor 50 dB(A) en hoger.

GGD GHOR Nederland doet daarom een dringende oproep om waarderingskengetallen voor geluidhinder vanaf 45 dB  $L_{den}$  toe te voegen aan de werkwijzer luchtvaart specifieke MKBA's.

Daarnaast wijzen wij u erop dat via hetzelfde Engelse onderzoek kengetallen voor het monetariseren van slaapverstoring beschikbaar zijn in het gebied vanaf 45 dB(A)  $L_{night}$ , en ook worden toegepast door de Britse overheid. Ook hiermee hoeft in Nederland niet te worden gewacht totdat de voorgestelde onderzoeksagenda over enkele jaren resultaat heeft opgeleverd.

Deze oproep is in lijn met de eerder ingebrachte zienswijze op de luchtvaartnota, (zie bijlage dd. 16 april 2019). Voor de werkwijzer MKBA vliegverkeer is verder van belang;

---

<sup>3</sup> DEFRA 2014,

[https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/380852/environmental-noise-valuation-impacts-PB14227.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/380852/environmental-noise-valuation-impacts-PB14227.pdf)

<sup>4</sup> The Green Book, central government guidance on appraisal and evaluation, HM Treasury.

<https://www.gov.uk/guidance/noise-pollution-economic-analysis>

- Slaapverstoring treedt op bij alle Nederlandse luchthavens, zowel bij de nationale luchthaven Schiphol als ook de regionale en militaire luchthavens, met name aan de randen van de nacht.
- Maak gebruik van de daadwerkelijke lokale gegevens over geluidhinder en slaapverstoring door het vliegverkeer, afkomstig van de gezondheidsmonitor van de GGD.

Met vriendelijke groet,



Ton Coenen  
Directeur GGD GHOR Nederland

