

## BELEVINGSONDERZOEK VLIEGVELD EINDHOVEN: 2<sup>e</sup> METING 2014 met vergelijkende analyse 1<sup>e</sup> meting 2012 Concept versie GGD 27-5-15

Dit onderzoek is een vervolg op het belevingsonderzoek van begin 2012 (dat ging over de hinder in het voorgaande jaar, 2011). Net als toen zijn vragenlijsten uitgezet bij ruim 18.000 inwoners in de regio rond het vliegveld. Het doel van de belevingsonderzoeken is om vast te stellen wat de invloed is van het militaire vliegverkeer en het toenemende burgervliegverkeer in de periode 2012-2014 op de hinderbeleving van omwonenden. Het onderzoek is uitgevoerd door de GGD Brabant-Zuidoost in opdracht van de omliggende gemeenten. Hieraan ligt een advies van de Alderstafel uit 2010 ten grondslag.

De belangrijkste conclusies uit deze vergelijking zijn:

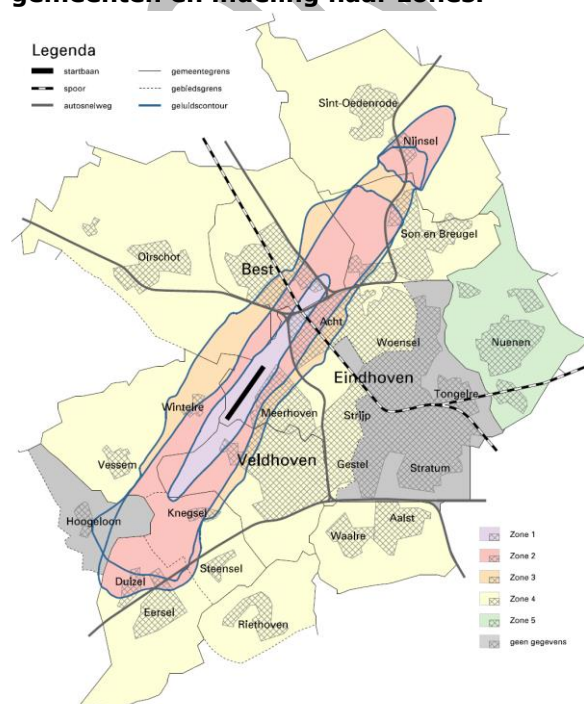
**Conclusie 1:** Beide belevingsonderzoeken (eerste meting in 2012 en tweede meting in 2014) maken een goede schatting mogelijk van de verandering in hinderbeleving van omwonenden in relatie tot het vliegveld in Eindhoven.

**Conclusie 2:** De ervaren ernstige hinder, slaapverstoring en bezorgdheid door vliegverkeer is in de regio rond vliegveld Eindhoven toegenomen tussen 2012 en 2014. In de zones die het dichtst bij het vliegveld en de aanvliegroutes liggen (zones 1, 2 en 3) is het aandeel bewoners met ernstige hinder, slaapverstoring en bezorgdheid door deze bronnen het grootst. Daarbij is vooral in zones 2 en 3 het aandeel ernstig gehinderden toegenomen ten opzichte van de eerste meting in 2012. In zone 1 is een zelfde trend zichtbaar, echter deze is niet in alle gevallen statistisch aantoonbaar omdat het een kleine groep respondenten betreft. Ook meer bewoners uit het grotere gebied rondom het vliegveld (vooral zone 4) ervaren meer ernstige hinder van het vliegverkeer. Doordat in zone 4 relatief veel burgers wonen, gaat het hier in absolute cijfers ook om het grootste aantal ernstig gehinderden.

### Toelichting

De effecten van het toegenomen vliegverkeer en de toegenomen geluidbelasting op de ervaren hinder en beleving van omwonenden zijn in beeld gebracht met twee belevingsonderzoeken: één in 2012 en één in 2014. De belangrijkste resultaten van deze onderzoeken staan in tabel 1. Daarbij zijn de resultaten getoond aan de hand van een reeds in het eerste belevingsonderzoek gedefinieerde zone-indeling. Zie figuur 1.

**Figuur 1. Overzicht betrokken gemeenten en indeling naar zones.**



De gebruikte zone-indeling is als volgt:

- Zone 1: Het gebied binnen de bestaande 20 Ke geluidscoutour per 2010
- Zone 2: Het gebied tussen zone 1 en de te verwachten 20 Ke geluidscoutour in 2020 na uitvoering van de Business Case (toekomstige geluidbelasting)
- Zone 3: Het gebied tussen zone 2 en de oorspronkelijk geplande 20 Ke geluidscoutour wanneer Planalternatief 2 uit de MER studie uit 2006 zou zijn uitgevoerd (in dit plan was de beschikbare geluidruimte voor de luchthaven groter; dit plan is echter vervangen door de Business Case)
- Zone 4: Het gebied buiten zone 3
- Zone 5: Referentie gemeente (niet belast met vliegverkeer van/naar vliegveld Eindhoven): Neunen.

**Tabel 1: Overzicht van de belangrijkste belevingsaspecten onderzocht in de regio rond vliegveld Eindhoven voor 2012 en 2014, weergegeven voor het totale gebied en per zone.**

	Totaal		zone 1		zone 2		zone 3		zone 4		zone 5	
	2012	2014	2012	2014	2012	2014	2012	2014	2012	2014	2012	2014
Inwoners 18+ (aantal)	201.096	203.708	220	182	7.813	8.131	10.825	11.388	164.691	165.887	17.547	18.120
Respondenten 18+ (aantal)	9.531	8.232	106	105	1.833	1.540	1.676	1.732	5.419	4.402	497	453
<b>Vliegverkeer</b>												
Ernstige geluidhinder (%)	<b>8</b>	<b>11</b>	70	78	39	42	<b>22</b>	<b>29</b>	<b>7</b>	<b>9</b>	2	4
Ernstige geurhinder (%)	<b>2</b>	<b>3</b>	47	49	<b>11</b>	<b>15</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	2	2	0,3	0,7
Ernstige hinder stof, roet of rook (%)	<b>2</b>	<b>3</b>	50	56	<b>12</b>	<b>16</b>	<b>5</b>	<b>9</b>	2	2	0,2	0,7
Ernstige trillinghinder (%)	3	3	51	58	14	17	6	8	2	3	0,7	0,8
Ernstig slaapverstoord (%)	<b>3</b>	<b>4</b>	42	54	<b>13</b>	<b>19</b>	<b>6</b>	<b>11</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	0,8	1
Verwacht achteruitgang m.b.t. milieusituatie door vliegverkeer in komende jaar (%)	<b>15</b>	<b>24</b>	75	78	<b>41</b>	<b>51</b>	<b>28</b>	<b>41</b>	<b>14</b>	<b>22</b>	<b>7</b>	<b>15</b>
Erg bezorgd veiligheid door wonen onder aanvliegroute (%)	<b>12</b>	<b>15</b>	79	83	50	51	<b>26</b>	<b>32</b>	<b>10</b>	<b>12</b>	5	6
Erg bezorgd gezondheid – geluid (%)	<b>17</b>	<b>19</b>	74	83	44	48	<b>31</b>	<b>37</b>	16	17	8	9
Erg bezorgd gezondheid – luchtverontreiniging/ geur (%)	13	13	72	73	35	37	24	26	12	12	5	5
<b>Vliegveld (grondgebonden activiteiten)</b>												
Ernstige geluidhinder (%)	3	4	49	49	11	13	<b>8</b>	<b>15</b>	3	3	0,1	0,0
Ernstige geurhinder (%)	1	1	35	35	4	4	<b>3</b>	<b>5</b>	0,9	0,9	0,2	0,0
Ernstige hinder stof, roet of rook (%)	1	1	32	27	4	5	<b>3</b>	<b>4</b>	0,8	0,9	0,0	0,0
Ernstige trillinghinder (%)	1	1	33	26	4	4	<b>3</b>	<b>5</b>	1	0,9	0,0	0,0
Ernstig slaapverstoord (%)	1	2	29	24	4	5	<b>4</b>	<b>7</b>	0,9	1	0,0	0,0
Erg bezorgd veiligheid – vliegveld (%)	<b>15</b>	<b>17</b>	74	81	44	47	36	39	<b>13</b>	<b>16</b>	2	1
<b>Overig</b>												
Goede ervaren gezondheid (%)	88	88	86	91	90	90	90	89	87	88	89	88
Positieve houding t.o.v. vliegveld (%)	61	63	15	11	41	44	53	55	61	64	66	70

'**vetgedrukte getallen**' betekenen dat er een statistisch aantoonbaar ('significant') verschil is tussen de resultaten uit 2014 en 2012

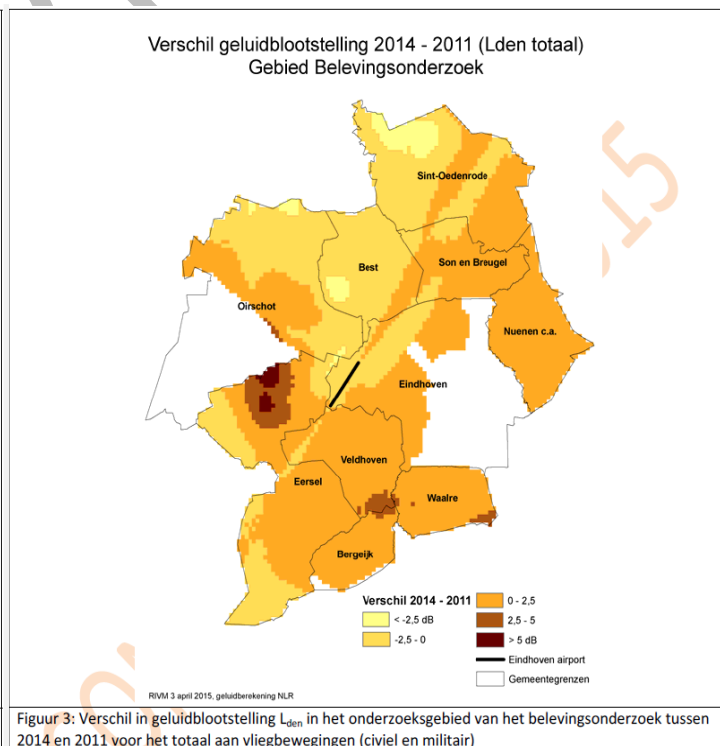
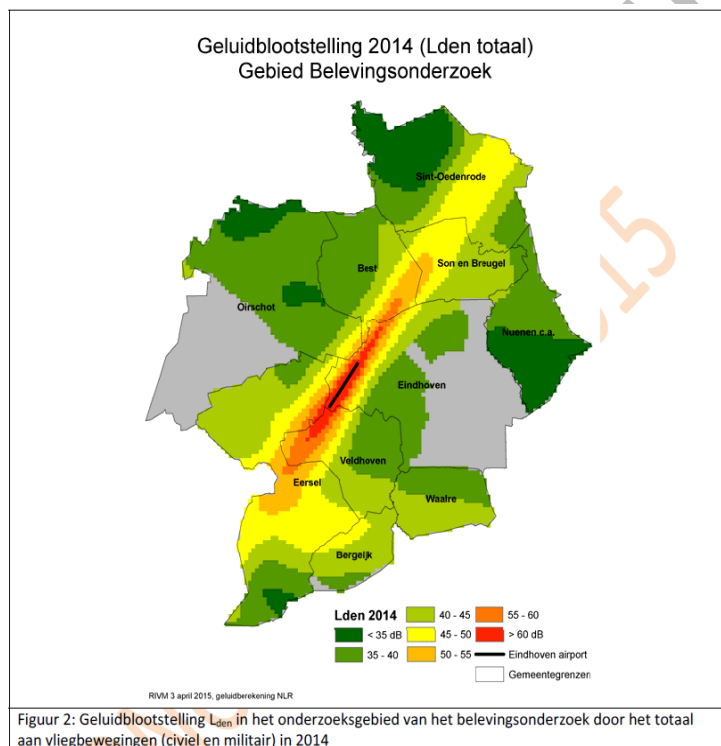
## Blootstelling

Op advies van de Alderstafel in 2010 heeft het kabinet eind 2010 besloten dat het aantal burgervliegbevingen van en naar vliegveld Eindhoven in twee fases toeneemt met in totaal 25.000 extra vliegbewegingen in 2020 bovenop het in 2009 reeds vergunde aantal van 18.050. In 2014 zijn 29.131 burgervluchten uitgevoerd. Deze uitbreidingsplannen voor de burgerluchtvaart van vliegveld Eindhoven, betekenen een toename aan geluidbelasting van vliegverkeer voor omwonenden. Daarnaast blijkt uit cijfers van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium dat eveneens de geluidblootstelling in de woonomgeving door militaire vluchten is toegenomen tussen 2011 en 2014. De blootstelling aan geluid van beide bronnen samen is weergegeven in tabel 2 en figuur 3. Daaruit blijkt dat in de tien omliggende gemeenten<sup>1</sup> sinds 2011 vooral een toename te zien is in het aantal mensen met een blootstelling tussen 40-45 dB(A) Lden en een afname in de blootstellingscategorie lager dan 35 dB(A) Lden. Deze verschuiving in geluidblootstelling leidt naar verwachting tot een toename van het aantal (ernstig) gehinderden en slaapverstoorden (dat is met beide belevingsonderzoeken nader geduid).

**Tabel 2: Verdeling van de blootstelling aan geluid van vliegverkeer (burger en militair) over de bevolking in het onderzoeksgebied in 2011 en 2014, afgerond op tientallen.**

Geluidblootstelling Lden Totaal	Inwoners 2011 (0-99+ jr)	% totale populatie	Inwoners 2014 (0-99+ jr)	% totale populatie	Absoluut verschil 2014-2011	% verschil 2014-2011
< 35	38430	15,0	26350	10,3	-12080	-4,7
35 - 40	154520	60,2	156910	61,1	2390	0,9
40 - 45	45740	17,8	54930	21,4	9190	3,6
45 - 50	16840	6,6	17050	6,6	210	0,1
50 - 55	820	0,3	990	0,4	170	0,1
55 - 60	200	0,1	310	0,1	110	0,0
> 60	50	0,0	60	0,0	10	0,0

De geluidbelasting door het totaal vliegverkeer (burger en militair) in 2014 en het verschil tussen 2011 en 2014 is weergegeven in figuren 2 en 3.



<sup>1</sup> Het onderzoeksgebied betreft: Bergeijk (alleen kern Riethoven), Best, Eersel, Eindhoven (alleen wijken Meerhoven, Halve Maan, Achtse Molen, Aanshot, Ontginning en Gestelse Ontginning), Oirschot (kern Oirschot en Spoordonk), Sint-Oedenrode, Son en Breugel, Veldhoven, Waalre, Nuenen.

## Hinder

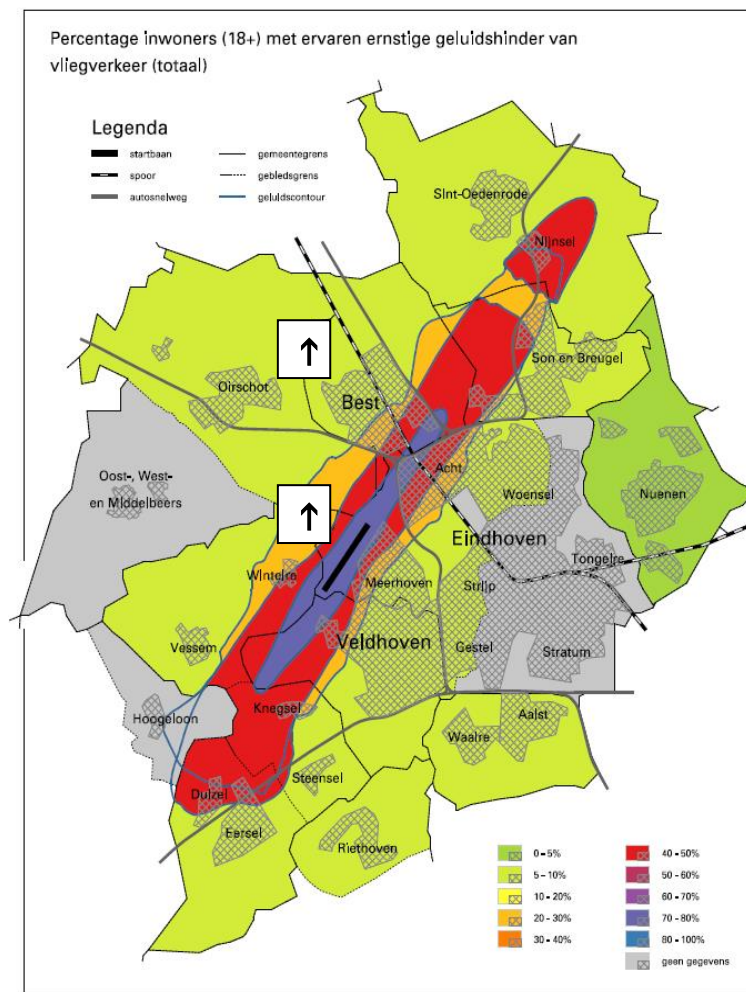
### Geluidhinder door vliegverkeer

Met de groei van het aantal vliegbewegingen is in het hele onderzoeksgebied de omvang van de ervaren geluidhinder ook toegenomen. In 2012 gaf 8% van de inwoners aan ernstige geluidhinder te ervaren door luchtverkeer, burger- en militair vliegverkeer samen. In 2014 was dit, na correctie voor seizoensinvloeden, 10%.

Er zijn grote verschillen zichtbaar tussen de zones, met een kleiner aandeel gehinderden onder bewoners die verder van het vliegveld en de aanvliegeroutes wonen.

De toename in ernstige geluidhinder is vooral zichtbaar in de zones 3 en 4. In zone 1 zien we eveneens een toename in ernstige geluidhinder; dit verschil is echter niet statistisch aantoonbaar. De ervaren ernstige geluidhinder van totaal vliegverkeer is weergegeven in figuur 3.

**Figuur 3.**



'r' betekent een statistisch aantoonbare toename ten opzichte van de eerste meting in 2012. Het gebied Oost-, West- en Middelbeers is in deze kaart grijs gekleurd, omdat voor dit gebied geen gegevens zijn van 2012 en eventuele verschillen ten opzichte van 2014 niet geduid kunnen worden.

Het percentage ernstige geluidgehinderden is het hoogste in zones 1-3 (78%, resp. 42% en 29%); het absoluut aantal ernstig gehinderden is echter het hoogst in zone 4, omdat daar relatief veel meer mensen wonen. Het absoluut aantal ernstig geluidgehinderden door totaal vliegverkeer in 2014 is in zone 1 minder dan 200, in zone 2 circa 3.400, in zone 3 circa 3.300, in zone 4 circa 15.300 en in zone 5 circa 700 op een totaal van ruim 208.000 inwoners van 18 jaar en ouder in het onderzoeksgebied<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> Gezien de selectieve non-respons in dit onderzoek en een (kleine) vertekening door het gewijzigde moment in het jaar waarop het tweede belevingsonderzoek is uitgevoerd ten opzichte van het eerste belevingsonderzoek,

### Geluidhinder door grondgebonden activiteiten

Het percentage omwonenden dat ernstige geluidhinder ervaart door de grondgebonden activiteiten op het vliegveld is in de totale groep (zone 1-5) niet toegenomen ten opzichte van 2012. In zone 3 is het percentage ernstig gehinderden door geluid van grondgebonden activiteiten wel significant toegenomen ten opzichte van 2012 (van 8% naar 15%). Zie tabel 1.

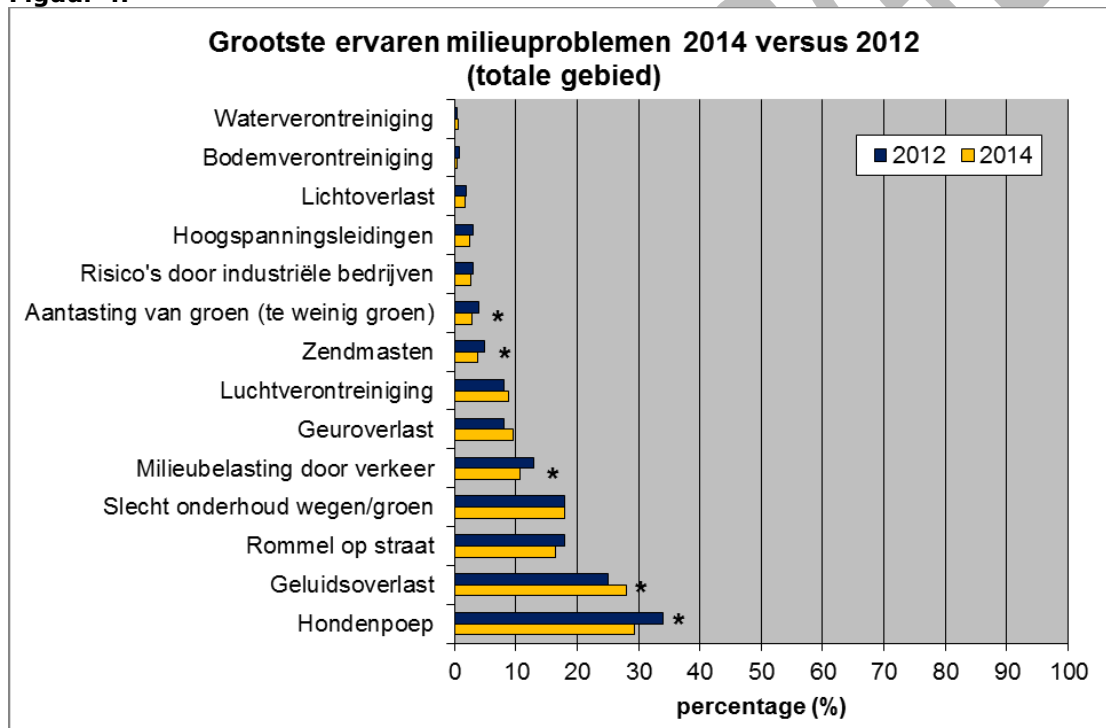
### Hinder van geur, stof, trillingen ten gevolge van vliegverkeer en grondgebonden activiteiten

Het percentage omwonenden dat ernstige geurhinder en ernstige stofhinder ervaart door vliegverkeer is toegenomen, vooral in zones 2 en 3. Zie ook tabel 1. Voor het totale onderzoeksgebied is geen toename van ernstige trillingshinder door vliegverkeer gevonden. De ernstige hinder die omwonenden ervaren van geur, stof/roet/rook of trillingen door de *grondgebonden activiteiten* op het vliegveld, is in de totale groep (zone 1-5) voor al deze aspecten niet toegenomen ten opzichte van 2012. Op zone-niveau geldt dat in zone 3 de ervaren ernstige hinder door zowel geur, stof/roet/rook als trillingen wel statistisch aantoonbaar is toegenomen ten opzichte van 2012 (van 3% naar 4-5%).

### Hinder in perspectief

Geluidsoverlast in het algemeen (los van een specifieke bron in de woonomgeving) wordt ervaren als het op één na grootste milieuprobleem in de woonomgeving (geselecteerd door 28% van de bewoners). Bij het eerste belevingsonderzoek stond dit item ook op de tweede plaats. Zie figuur 4.

**Figuur 4.**



\* Statistisch aantoonbaar verschil tussen metingen 2012 en 2014

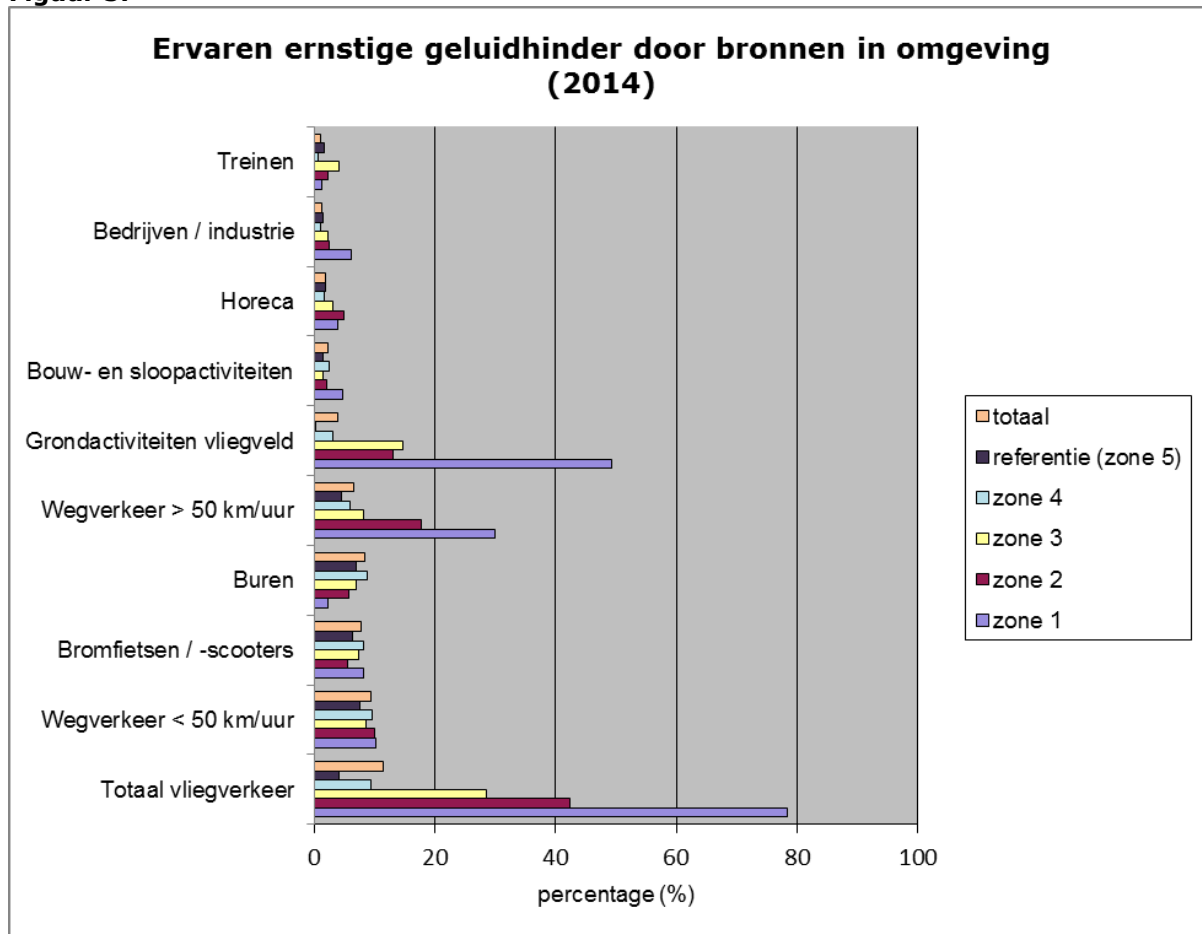
In de zones 1 t/m 3 staat geluidsoverlast bovenaan in de top 3 waarbij respectievelijk 94%, 53% en 41% van de mensen dit aangeven in 2014. In de zones 1, 3 en 4 is dit item in 2014 significant vaker aangekruist dan in 2012.

Figuur 5 laat voor het totale onderzoeksgebied en per zone het percentage mensen zien dat ernstige geluidhinder ervaart door verschillende geluidbronnen, waar onder het vliegveld en vliegverkeer.

---

moeten deze getallen beschouwd worden als een indicatie voor het absoluut aantal gehinderden per zone. Exacte getallen zijn niet te noemen.

**Figuur 5.**



Uit figuur 5 blijkt dat in 2014, net als in 2012, vliegverkeer en wegverkeer de belangrijkste bronnen van ernstige geluidhinder zijn. Militair vliegverkeer zorgt bij 14%, burgervliegverkeer bij 11% en wegverkeer (<50 km/h) bij 9% van de inwoners voor ernstige geluidhinder.

De percentages ernstige hinder door geluid van vliegverkeer (totaal, burger, militair) zijn toegenomen ten opzichte van 2012 (zie tabel 1). Voor de overige bronnen, op burens na, is geen toename in de ervaren ernstige geluidhinder te zien voor de totale groep inwoners.

### **Slaapverstoring**

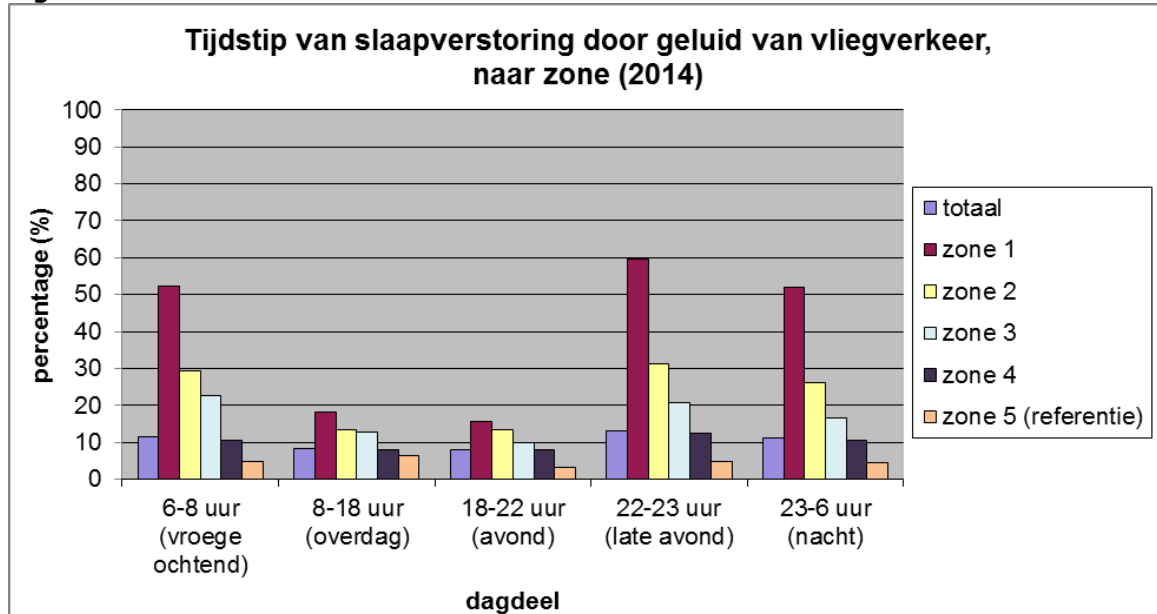
Het percentage bewoners in het totale onderzoeksgebied dat ernstige slaapverstoring ervaart door geluid van alle vliegverkeer bij elkaar (burger en militair vliegverkeer) is tussen 2012 en 2014 toegenomen van 3% naar 4%. Een toename is vooral zichtbaar in zones 2-4. Zie tabel 1.

Er is ook gevraagd naar de frequentie van slaapverstoring door geluid van vliegverkeer. In totaal geeft 30% van de bewoners uit het totale onderzoeksgebied aan één of meerdere keren in het afgelopen jaar in de slaap te zijn gestoord door geluid van vliegverkeer (burger en militair); 10% ervaart wekelijks slaapverstoring door deze bron en 3% dagelijks. Bewoners uit de zones die het dichtst bij het vliegveld en de aanvliegeroutes liggen, ervaren het vaakst slaapverstoring.

Daarnaast is gevraagd naar het tijdstip op de dag waarop de meeste slaapverstoring door geluid van vliegverkeer plaatsvindt. De resultaten staan in figuur 6.



**Figuur 6.**



Uit figuur 6 blijkt dat slaapverstoring het meeste aangegeven wordt in de periode 22:00-23:00 uur, gevolgd door de periode 6:00-8:00 uur. Dit zijn de tijdstippen waarop 'inslapen' en 'ontwaken' voor veel mensen plaatsvinden. De openingstijden van het burgervliegveld overlappen (deels) met deze tijdstippen: burgervluchten vinden plaats tussen 07:00 en 23:00 uur, met uitzondering van de in het luchthavenbesluit maximaal toegestane 8 landingen tussen 23:00 en 00:00 uur. Militaire vluchten zijn niet aan deze tijden gebonden en mogen (indien nodig) ook 's nachts plaatsvinden.

### **Veiligheid**

Vijftien procent van de bewoners in het totale onderzoeksgebied is ernstig bezorgd over de eigen veiligheid met betrekking tot wonen onder de aanvliegeroutes en 17% is ernstig bezorgd over de eigen veiligheid met betrekking tot wonen in de buurt van een vliegveld. Deze percentages zijn toegenomen ten opzichte van 2012 (in 2012: 12% respectievelijk 15%). De bezorgdheid is het grootst in de zones die het dichtst bij het vliegveld en de aanvliegeroutes liggen.

### **Gezondheid**

De overgrote meerderheid van de bewoners ervaart de eigen gezondheid als goed tot uitstekend (88%). Dat is niet veranderd ten opzichte van de eerste meting in 2012. De ervaren gezondheid verschilt niet significant tussen de zones. De bewoners die het dichtst bij het vliegveld en de aanvliegeroutes wonen (zone 1 t/m 3) schrijven wel vaker gezondheidsklachten toe aan milieuaspecten ten gevolge van het vliegverkeer en zijn ook vaker bezorgd over hun gezondheid vanwege deze bron, dan bewoners die relatief verder weg wonen (zone 4 en 5). Het percentage bewoners dat zich ernstige zorgen maakt over het risico op gezondheidsklachten door geluid van vliegverkeer in de omgeving is toegenomen (voor de totale onderzoeksgroep van 17% in 2012 naar 19% in 2014).

### **Houding, vertrouwen, toekomstverwachting**

Net als in 2012 heeft iets meer dan de helft van de bewoners, ondanks het toegenomen vliegverkeer en toegenomen ervaren hinder, een positieve houding ten opzichte van vliegveld Eindhoven. Net als in 2012 vindt een overgrote meerderheid dat de regio trots mag zijn op het vliegveld (78% in 2014 versus 76% in 2012). Wel verwachten bewoners vaker dan in 2012 dat de milieusituatie met betrekking tot het vliegverkeer in het komende jaar verder zal verslechteren. Over het algemeen scoren bewoners in zones die dicht bij het vliegveld en de aanvliegeroutes wonen minder gunstig op de 'overige belevingsfactoren' (onder andere houding, toekomstverwachting, vertrouwen, bezorgdheid) dan bewoners die verder weg wonen.

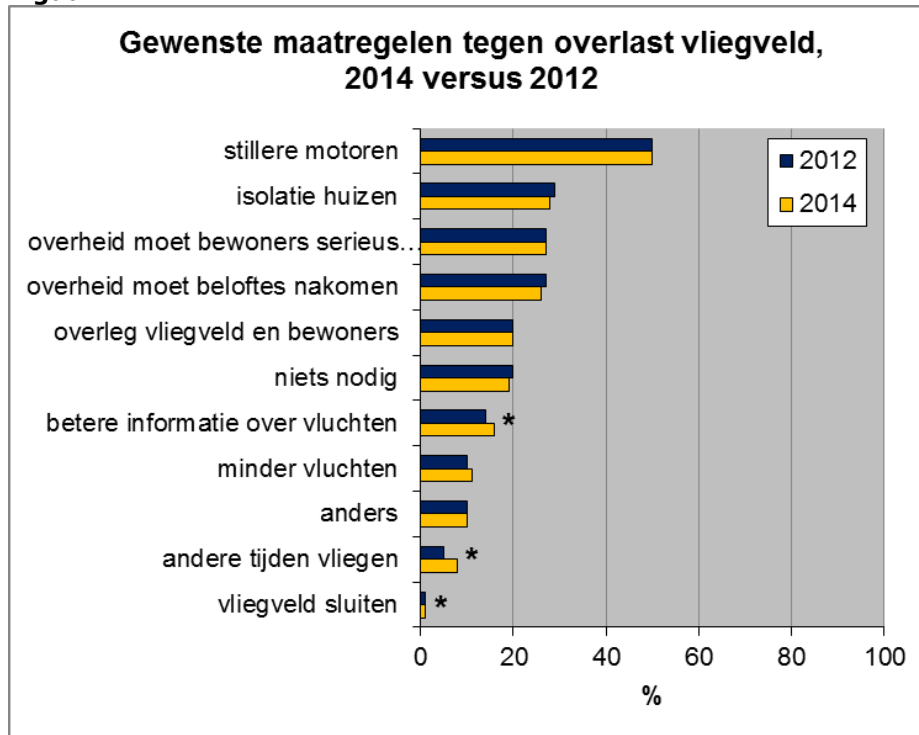
### **Gewenste oplossingen**

Volgens bewoners kan, net als in 2012, de overlast van het vliegveld het beste worden vermindert door gebruik van stillere motoren, isolatie van huizen en een overheid die bewoners serieus neemt en haar beloftes nakomt. Zie figuur 7.

Binnen de verschillende zones zijn wel enkele nuanceverschillen: zo hebben bewoners uit zones 1 en 2 ook relatief vaak de optie 'minder vluchten' geselecteerd.

Vaker dan in 2012 wordt aangegeven dat de overlast door het vliegveld verminderd kan worden door op andere tijden te vliegen. Bewoners uit zone 4 geven vaker dan in 2012 aan dat zij betere informatie wensen over wanneer gevlogen wordt.

**Figuur 7**



\* Statistisch aantoonbaar verschil tussen metingen 2012 en 2014

### Woontevredenheid

De tevredenheid met de woonomgeving is nog steeds hoog maar enigszins afgenomen vooral in zone 1. Tevredenheid met de woning is licht toegenomen. Meer mensen zijn van mening dat de milieukwaliteit van hun leefomgeving achteruit is gegaan en in de toekomst nog meer achteruit zal gaan.

### Verschillen tussen zones

Duidelijk is dat voor hinder en diverse overige belevingsfactoren de resultaten negatiever zijn voor de zones die het dichtst bij het vliegveld en de aanvliegroutes liggen (zone 1-3), dan voor de zones die verder weg liggen (4 en 5). Dat geldt zowel voor het eerste belevingsonderzoek in 2012 als voor het tweede in 2014.

Voor veel onderzochte belevingsaspecten zijn de percentages in 2014 gestegen (dat betekent: de beleving van meer mensen is negatiever geworden) dan in 2012. Daarbij is die toename/verslechtering veelal significant voor de zones 2 t/m 4. In zone 1 wijzen de resultaten voor onder andere ervaren hinder en slaapverstoring ook consequent in de richting van een verslechtering, maar de verschillen zijn vaak niet statistisch significant. Vanwege de kleine onderzoeksgroep in deze zone is er een grotere spreiding rond de gevonden hinderpercentages. Hierdoor is er onvoldoende zekerheid dat de ogenschijnlijke verschillen tussen de eerste en de tweede meting ook daadwerkelijk verschillen zijn.

### Verschillen militair en burger vliegverkeer

De verschillen in ervaren (ernstige) hinder door burger vliegverkeer enerzijds en militair vliegverkeer anderzijds wijzen in de richting van (iets) meer ervaren hinder door militair vliegverkeer. Dit geldt voor de hinderaspecten geluid, geur, trilling en slaapverstoring. Een zelfde patroon was zichtbaar in 2012.

Ook voor burgervliegtuigen en militaire vliegtuigen geldt dat in de zones het dichtst bij het vliegveld en de aanvliegroutes (zones 1 t/m 3) méér mensen ernstige hinder ervaren dan in de zones verder weg (zones 4 en 5). De onderlinge hinderbeleving van deze bronnen verschilt tussen zones. Zo ervaren in zones 3 en 4 circa 33% méér mensen ernstige geluidhinder door militair

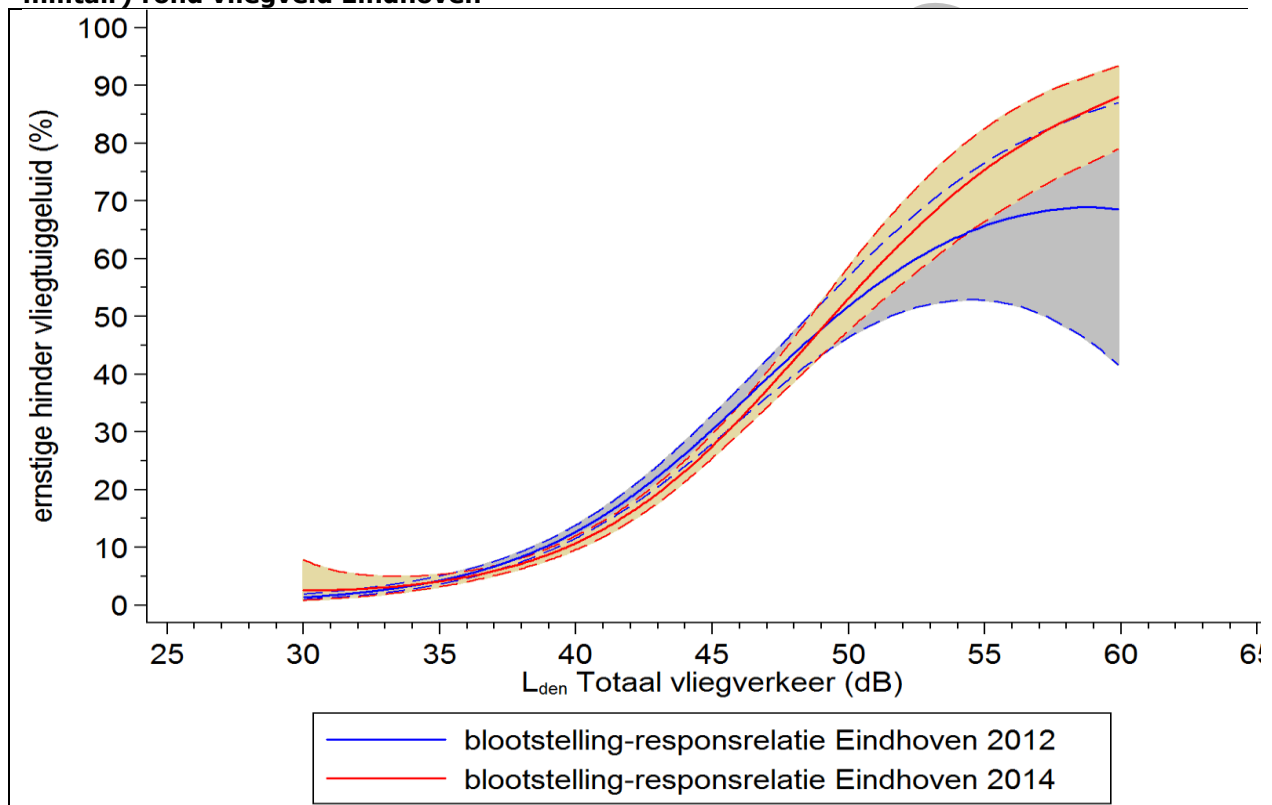


vliegverkeer dan door burger vliegverkeer; in de overige zones is geen statistisch aantoonbaar verschil zichtbaar in ernstige geluidhinder tussen beide type vliegtuigen.

### Blootstelling – respons relatie bij het geluid van vliegverkeer

Verwacht wordt dat de hinder in de toekomst toeneemt als gevolg van het verder oplopend aantal vluchten en de daarmee samenhangende stijgende geluidbelasting in de woonomgeving. Met de resultaten van dit belevingsonderzoek heeft het RIVM in opdracht van de GGD een blootstelling-respons relatie voor vliegveld Eindhoven opgesteld. Hiermee geven de regiogemeenten en overige betrokken partijen uitwerking aan één van de aan de Alderstafel vastgestelde acties op basis van aanbevelingen uit het eerste belevingsonderzoek. Zie figuur 8. Deze figuur toont de mate van de ervaren ernstige geluidhinder van totaal vliegverkeer (burger en militair) onder inwoners in gebieden met een bepaalde geluidblootstelling.

**Figuur 8. Blootstelling respons relaties van het verwachte percentage ernstig gehinderden bij blootstelling aan geluid ( $L_{den}$ ) van totaal vliegverkeer (burger en militair) rond vliegveld Eindhoven**



Met behulp van de gegevens voor de blootstelling – respons relatie is het mogelijk om ernstige hinder als gevolg van toegenomen vliegverkeer (in de toekomst) te schatten specifiek voor de lokale situatie rondom het vliegveld in Eindhoven. Daarvoor is ook de toekomstige geschatte geluidblootstelling en de bevolkingsomvang nodig.

### Aanbevelingen

Onderstaande aanbevelingen aan de bij het vliegveld in Eindhoven betrokken partijen zijn gericht op zowel de verbetering van de fysieke leefomgeving, als op bevorderen van kwaliteit van leven en mentaal welbevinden van burgers. Dit vanuit de aanname dat in de komende jaren het aantal burgervluchten verder zal toenemen (van 28.900 in 2014 tot circa 43.000 in 2020) en daarmee ook de invloed op de beleving en gezondheid van omwonenden.

- Eén van de mogelijkheden om hinder (beleving) en slaapverstoring van bewoners te reduceren is het beperken van de blootstelling aan geluid van vliegveld en vliegverkeer.
  - Betrek daarin de wensen van bewoners. Bewoners noemen de volgende maatregelen in volgorde van aflopende gewenstheid: stillere motoren, isolatie huizen, minder vluchten, andere tijden vliegen en vliegveld sluiten. Zie figuur 7.
  - Daarnaast is het belangrijk om:

- Niet alleen maatregelen te treffen tegen geluidbelasting van het burgervliegverkeer (zoals de hinderbeperkende maatregelen die zijn afgesproken aan Alderstafel), maar ook van het militair vliegverkeer.
  - Maatregelen te nemen tegen grondgebonden geluid van het vliegveld.
  - Aanbrengen van passende geluidisolatie in woningen en scholen met relatief hoge geluidsbelasting (in een groter gebied dan 35 Ke zone waarin dit reeds wettelijk verplicht is voor woningen).
- De hinderbeleving met betrekking tot het vliegveld en vliegverkeer wordt bepaald door méér factoren dan enkel de werkelijke blootstelling aan bijvoorbeeld geluid en geur; ook bijvoorbeeld houding, bezorgdheid, verwachtingen en vertrouwen in betrokken partijen spelen daarbij een rol. Zie tevens figuur 7. Maak van die wetenschap gebruik om de beleving te verbeteren. Denk daarbij aan het verder onder de aandacht brengen van de website [www.samenopdehoogte.nl](http://www.samenopdehoogte.nl) onder inwoners van het effectgebied (zone 1-5 en verder) en gemakkelijk vindbare informatie over het vliegveld op de gemeentelijke website. Ook aanvulling van deze website met gegevens over militaire vluchten is wenselijk. Dit biedt bewoners duidelijke informatie over de vliegbewegingen in hun leefomgeving en een mogelijkheid tot indienen van klachten of meldingen. Ook kan verder het gesprek aangegaan worden met burgers over wat zij van de overheid (Rijk, Provincie, Gemeente) verwachten en hoe het komt dat een deel van de bewoners het gevoel heeft dat de overheid haar beloftes niet nakomt.
  - Overweeg aanvullend om compensatiemaatregelen te treffen (die geen betrekking hebben op [beleving van] het vliegveld en vliegverkeer) om de gezondheid van bewoners in het meest (geluid)belaste gebied of het gebied met de meeste (geluid)hinder te bevorderen. Daarbij valt te denken aan het inrichten van een openbare ruimte die uitnodigt tot beweging, sport, spel, ontspanning en opdoen van sociale contacten, bijvoorbeeld door toepassing van meer (functioneel) groen in de woonomgeving. Dit soort plannen dienen altijd in overleg met lokale bewoners te worden opgesteld, zodat hun wensen daarin optimaal meegenomen kunnen worden.
  - Blijf de hinderbeleving van omwonenden structureel volgen in de tijd (monitoren), zodat ook bij nieuwe beleidvorming in de toekomst de beleving van omwonenden kan worden meegenomen in de afwegingen. Neem daarbij een groter gebied in beschouwing dan bij deze belevingsonderzoeken is gedaan, omdat de invloedssfeer van het vliegveld groter blijkt te zijn. Overweeg voor vervolgonderzoek aan te sluiten bij bestaande middelen en mogelijkheden, bijvoorbeeld de vierjaarlijkse GGD-Gezondheidsmonitor.