



Ministerie van Infrastructuur en Milieu
DG Rijksluchtvaartdienst
T.a.v. dhr. L.W.J.M. Bergman
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

ons kenmerk
3052/OV
behandeld door
J. Lembrechts
doorkiesnummer
(030) 234 76 22

Datum: 23 februari 2017
Onderwerp: Implementatie Doc29

Geachte heer Bergman,

U heeft de Commissie voor de m.e.r. gevraagd te adviseren over de voorgestelde Nederlandse implementatie van de Europese methoden voor het berekenen van de geluidbelasting door vliegverkeer (hierna Doc29).¹ Met deze brief geeft de Commissie invulling aan uw verzoek.

Aanleiding

In juni 2016 heeft u de Commissie gevraagd zich uit te spreken over de plausibiliteit van de veronderstelde effecten van de geluidarmere start- en landingsprocedures waarop luchthaven Schiphol overgaat. Door de omgeving werd namelijk getwijfeld aan de positieve effecten van deze procedures. In augustus 2016 adviseerde de Commissie om de methoden aan te passen waarmee het effect van deze procedurewijzigingen op de hoogte en de verdeling van de geluidbelasting rond luchthaven Schiphol wordt berekend.²

Het advies was aanleiding voor de staatssecretaris om het volledige rekenvoorschrift voor het berekenen van de geluidbelasting van de luchthaven (hierna het NL-rekenvoorschrift) te laten

¹ ECAC.CEAC Doc 29. Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports (Fourth edition, adopted by DGCA/147 on 7 December 2016).

² De beheersing van de milieueffecten van de Nederlandse luchthavens is nagenoeg geheel gebaseerd op de uitkomsten van rekenmodellen. Vanuit het oogpunt van rechtszekerheid en van eenduidigheid in het beleid en de communicatie is het begrijpelijk dat die modellen niet onnodig worden aangepast. Het verklaart waarom het wettelijk rekenvoorschrift voor het berekenen van de geluidbelasting rond luchthaven Schiphol in de loop der jaren slechts deels is aangepast en nieuwe inzichten of actuelere gegevens niet systematisch zijn doorgevoerd. Omdat aan de hinder absolute grenzen worden gesteld, die grenzen gaandeweg dichterbij komen en de operatie op een steeds gedetailleerde niveau wordt gestuurd om de verdere ontwikkeling van het vliegverkeer en van de daaraan verbonden hinder te verantwoorden, is het onvermijdelijk dat ook steeds hogere eisen worden gesteld aan de accurate van een rekenmodel. Consistentie en accurate moeten dus steeds weer tegen elkaar worden afgewogen. De discutabele accurate van de effectschatting van het wijzigen van start- en landingsprocedures in combinatie met de forse consequenties van die wijzigingen voor de toekomstige groei van Schiphol waren voor de Commissie aanleiding om aan te bevelen dat deel van de methoden aan te passen.



aanpassen zodat het in overeenstemming is met de nieuwste aanbevelingen van de European Civil Aviation Conference.

Aanpak

De implementatie van Doc29 is voorbereid door een expert-groep met vertegenwoordigers van adviesbureaus, betrokken sectorpartijen en uw ministerie. Om zich een goed beeld te vormen van de voorgestelde implementatie heeft de Commissie de bijeenkomsten van deze expert-groep bijgewoond.³ Tijdens de bijeenkomsten zijn uitwerkingen voor de aspecten waar Doc29 keuzevrijheid laat, besproken en beoordeeld. Ze hebben voornamelijk betrekking op:

- de afleiding van vermogensprofielen, prestatiegegevens en geluidproductiegegevens;
- de indeling van vliegtuigen in vliegtuigklassen;
- de constructie en de toewijzing van start- en landingsprofielen;
- het al of niet in beschouwing nemen van de invloed van draaien om de lengteas.

De Commissie heeft het gepresenteerde materiaal en de overwegingen die bij het maken van de belangrijke keuzes een rol hebben gespeeld, besproken en beoordeeld.⁴ Hierna spreekt zij zich uit over de wijze waarop de implementatie van Doc29 is uitgewerkt.

Beoordeling

De keuze om het volledige NL-rekenvoorschrift in overeenstemming te brengen met de nieuwste Europese aanbevelingen leidt ertoe dat de berekende geluidbelasting meer overeenkomt met de belasting die in werkelijkheid optreedt. Meer specifiek leiden de voorgestelde aanpassingen ertoe dat:

- actuelere gegevens worden gebruikt voor de vliegtuigprestatie en het vliegtuiggeluid door gebruik van de ANP-database van Eurocontrol;
- voor toewijzen van kenmerken aan een toestel waarvoor in de database nog geen gegevens beschikbaar zijn, een eenduidig voorschrift is opgesteld en wordt gehanteerd;
- de start- en landingsprofielen meer gedifferentieerd zijn en daarbij meer in overeenstemming zijn gebracht met werkelijk gevlogen profielen;
- in de vermogensprofielen rekening wordt gehouden met het feit dat op Schiphol in een groot aantal gevallen niet met vol vermogen wordt gestart ('derated thrust');
- de invloed van draaien om de lengteas op de geluidbelasting in rekening wordt gebracht;
- de invloed van laterale demping is gebaseerd op recentere inzichten.

De Commissie waardeert het feit dat bij het afleiden van profielen, waar mogelijk, is gebruikgemaakt van gegevens die zijn afgeleid uit de dagelijkse praktijk op luchthaven Schiphol. Ze is van oordeel dat met deze implementatie de effecten van de invoering van het nieuwe stelsel voldoende in kaart kunnen worden gebracht.

³ Gijsjan van Blokland, als deskundige luchtvaartgeluid, en Johan Lembrechts, secretaris bij de Commissie voor de m.e.r.


⁴ NLR heeft de voorgestelde implementatie uitgewerkt en To70 heeft uitgevoerde analyses gecontroleerd.



De Commissie adviseert om:

- de inhoud en achtergrond van de wijzigingen in het NL-rekenmodel te documenteren om validatie van rekenresultaten mogelijk te maken, waaronder de resultaten van berekeningen die worden uitgevoerd in aanvulling op het MER voor het nieuwe normen- en handhavingstelsel;
- het toepassingsgebied van het rekenmodel af te bakenen en de gebruiker te vragen om de geschiktheid voor afwijkend gebruik te laten onderbouwen;
- te onderzoeken in hoeverre het vliegen van bochten gepaard gaat met wijzigingen in stuwkracht en in breder (internationaal) verband uit te werken hoe hiermee moet worden omgegaan;
- de communicatie over wijzigingen in contouren als gevolg van de actualisatie van het rekenmodel te baseren op voorbeelden die de effecten van deze actualisatie en de meerwaarde ervan zichtbaar maken;
- in een meetprogramma de verbeteringen in het rekenmodel te evalueren;
- de wijze van hanteren van het CDA-criterium uit de RMI te heroverwegen nu de landingsprofielen zijn gedifferentieerd;
- met enige regelmaat te toetsen of actualisatie van de rekenmethode wenselijk is en het resultaat van die toets expliciet te maken.

Met vriendelijke groet,



Mr. C. Th Smit
Voorzitter van de werkgroep
Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol