

Luid, maar duidelijk rapport CDV, 15 januari 2006, 107 pagina's
Kader en opmerkingen GP; vijf pagina's; 8 februari 2006.

Handhavingsysteem in het buitengebied rond Schiphol; Geluidsmetingen voor handhaving;
Geluidsmetingen voor informatie.

Voorwoord: De overheid moet er voor zorgen dat het gekozen handhavingsysteem goed en zorgvuldig wordt uitgevoerd en ook goed en zorgvuldig wordt uitgelegd aan de betrokken partijen, zodat iedereen weet wat de spelregels zijn. Schiphol kan niet onbeperkt groeien en de mensen die in de wijde omgeving van Schiphol wonen zullen last van vliegtuiglawaai blijven houden. Samenwerking binnen een democratie moet plaatsvinden op basis van gecontroleerd vertrouwen. Op dit moment is er meer sprake van georganiseerd wantrouwen tussen omwonenden(platforms) en de luchtvaartsector. Dát is de patstelling die moet worden doorbroken.

Samenvatting: **Het gaat om voorstellen te formuleren voor een handhavingsysteem voor het buitengebied.** De commissie stelt voor om in samenwerking met deskundige partijen een programma uit te werken **voor de realisatie van een methode die meten en rekenen combineert en waarmee de geluidbelasting kan worden bepaald.** Nu staat in de toelichting bij de Wet Luchtvaart wel het doel van de maatregelen, te weten: "terugdringen van de geluidsbelasting tot binnen de grenswaarden", maar niet is beschreven hoe dat wordt bereikt. **Het programma moet ook aangeven hoe en op welke termijn de inspanningen ter verbetering van het rekenmodel gerealiseerd kunnen worden.** Belangrijk daarbij is een goede afstemming met de activiteiten binnen de Europese Unie om in 2012 te komen tot een Europese rekenmethode. Het model dat Nederland gebruikt zal moeten passen binnen de kaders die de EU na 2012 aan haar lidstaten voorschrijft. Stel systeem wel handhaven (resultaat verplichting). De sector als geheel wordt afgerekend en beloond op het resultaat van de inspanningen om stiller te vliegen. Niet handhaven maar afspraken maken (geeft een inspanningsverplichting). **De commissie beveelt wel handhaven aan.** Weer geluidszones invoeren. **Werken met handhavingpunten en grenswaarden (Lden). Harde en handhaafbare grenswaarden die bescherming bieden aan omwonenden van Schiphol en hún woonomgeving.** Voor wat betreft de regels voor het gebruik van het luchtruim, geeft de commissie in overweging door terzake deskundigen – waaronder deskundigen op het gebied van luchtverkeerleiding – te laten onderzoeken of de huidige regels in het LVB met de vele uitzonderingen daarop, kunnen en moeten worden aangescherpt of dat die in hun huidige vorm wellicht helemaal kunnen vervallen. Voorwaarden voor overschrijding grenswaarden/flexibiliteit voor de sector. Kiezen van optie.

In het LVB geldt geen enkele wettelijke begrenzing van de geluidbelasting in het buitengebied, waar dit in het 'oude' PKB stelsel wel het geval was. Voorstel nu weer een handhavingsysteem in te stellen. Dit kost de sector flexibiliteit. TVG zonder handhavingpunten, beschermd niemand. Grenswaarden met flexibiliteittoeslag. Politiek bepaald de grenzen. Voor informatiebehoefte aan omwonenden zijn metingen niet strikt noodzakelijk.

Inleiding. In bijlage I is het instellingsbesluit van de commissie opgenomen met daarin de opdrachten. Onderdeel d (ex post evaluatie van de overgang van Ke naar Lden en LAeq-nacht naar Lnight) komt in een later te publiceren rapport aan de orde.

Pag.3 **Deel I: Handhavingsysteem in het buitengebied.** Het buitengebied (volgens LVB tussen 35Ke en 20KE-contour) is in het CDV rapport niet begrensd tot het 20Ke-contour. Bij

aanpassing van het LVB, bijvoorbeeld in het kader van de evaluatievoorstellen, zal ook het uitgebreide buitengebied van toepassing zijn. De sector mag de grenzen helemaal opvullen, maar mag ze niet overschrijden. **De inspectie (IVW) controleert dat.** Bij overschrijding wordt ingegrepen. Dit is in de Wet luchtvaart en het LVB vastgelegd. 'Den Haag' legt de grenzen. Pag.5 In essentie is de geluidbelasting het aantal vliegtuigen maal het gemiddelde geluid per vliegtuig. De gebruikte maat is Lden (day-evening-night level). Vliegtuigen in de nacht tellen 10 maal zo zwaar mee dan vluchten overdag en gedurende de avond. **CDV adviseert de overheid om duidelijkheid te geven over de inhoud van maatregelen die bij overschrijding van een grenswaarde worden genomen. Over het aantal vliegtuigen dat past binnen de geluidsgrenzen is niets vastgelegd. Het gaat hier om de resultaatverplichting (een prikkel voor de sector om alle mogelijke innovaties die leiden tot stiller vliegen ook daadwerkelijk toe te passen) .**

Pag.6 Het aantal nachtvluchten was in 2002 12.700. Voor 2005 wordt circa 20.000 vliegtuigbewegingen verwacht. Mogelijkheid van niet handhaven, bijvoorbeeld het voorstel tot groei van 600.000 vliegtuigbewegingen. Dit is voor geluid een inspanningsverplichting en geen resultaat verplichting.

Pag.7 Naar de mening van CDV bieden harde en handhaafbare grenzen voor de hoeveelheid geluid de beste garantie dat omwonenden van Schiphol niet aan te veel geluid worden blootgesteld. CDV stelt voor weer geluidbelastingcontouren in te voeren zoals ook in het oude PKB-stelsel golden, maar nu Lden- en niet meer Ke-contouren zoals in de PKB.

Pag.8 Veel mensen vinden de formule waarmee Lden moet worden berekend ingewikkeld. Een vermindering van 3dB(A) leidt tot een verdubbeling van het aantal vliegtuigbewegingen.

Wellicht zal meer bekendheid hiervan bijdragen tot meer begrip van de problematiek.

Pag.15/19 Naast de grenswaarden in de handhavingpunten, geldt in LVB ook een grenswaarde voor het 'totale volume van de geluidsbelasting', afgekort als TVG. Het doel van TVG is een grens te stellen aan de totale hoeveelheid geluid rond Schiphol, ongeacht waar dit optreedt.

Het kenmerk van TVG is, dat het volstrekt onafhankelijk is van de verdeling van het vliegverkeer over de omgeving van Schiphol. Die verdeling komt alleen tot uitdrukking in de handhavingpunten. (Griese: **Het nu-2011 voorgestelde MHG is nog slechter !**)TVG is alleen afhankelijk van het aantal vliegtuigen, het tijdstip van aankomst of vertrek (vanwege de weegfactoren voor dag-avond-nacht in Lden) en het geluid dat de afzonderlijke vliegtuigen maken. **CDV is van mening dat TVG uit het oogpunt van bescherming tegen geluid geen zinvolle aanvulling is op grenswaarden in handhavingpunten.** Alleen handhaven op de nu geldende regels zonder ook te handhaven op grenzen voor de hoeveelheid geluid, zal naar de mening van de commissie minder bescherming voor de omwonenden van Schiphol bieden dan wanneer wel grenzen voor het geluid gelden.

In het oude PKB stelsel vormden contouren de formele grenzen voor het geluid. **Daarbuiten mocht de geluidsbelasting nergens hoger zijn dan 35KE.** Griese: **De volgende zin klopt niet :Binnen de zone gold geen enkele begrenzing van het geluid.** Thans is er alleen wettelijke bescherming in de 35 handhavingpunten en **nergens anders.**

Pag.20 De nieuwe contour is de 58db(A)Lden contour (deze is gelijk gesteld aan de oude 35KE contour). **Deze uitspraak is echter nergens in formele regelgeving of normstelling verankerd, noch in de Wet luchtvaart, noch in het LVB. Ze variëren overigens van 52 tot 60 dB.** **Noch afgezien van het gegeven dat de waarde van 58 getalsmatig niet equivalent is met 35KE.** In het LVB zijn contouren bewust afgeschaft. Handhaven is alleen mogelijk in afzonderlijke punten. Voor Lden zijn er 35 en voor Lnight 25 handhavingpunten. Door

principiële methodische verschillen kunnen meetresultaten niet worden getoetst aan de berekende grenswaarden. (Griese:????)

Pag.21/24 De invoergegevens voor het vaststellen van grenswaarden worden door de sector op basis van prognoses bepaald. **Hoe dat gebeurt, is geheel overgelaten aan de sector; daarvoor bestaan geen voorschriften.** Door de EU wordt gewerkt aan een uniform rekenmodel voor Lden en Lnight. Rekenen heeft enkele voordelen boven meten. Met berekeningen kan het geluid op elke willekeurige plek worden bepaald, resultaten van metingen gelden uitsluitend voor de plek waar wordt gemeten. Handhavingpunten in het buitengebied, waarin de grenswaarde gelijk is aan de grenswaarde in het dichtsbijgelegen handhavingpunt is vervallen omdat bij deze aanpak teveel van het toeval afhangt. Griese: **BLRS vindt dat Meten in samenhang met rekenen moet, TER VALIDATIE VAN DE BEREKENINGEN** Geen handhavingpunten in het buitengebied, maar alleen een grens aan het totale volume over het buitengebied vergelijkbaar met TVG in het LVB. **Ook deze mogelijkheid is door de commissie afgewezen omdat het de omwonenden van Schiphol geen aanvullende bescherming biedt en ook geen duidelijkheid geeft over hoeveel geluid zij individueel kunnen verwachten. Griese DWZ GEEN LOCALE Bescherming**

Pag.25/26 Voor het nieuwe buitengebied is uitgegaan van extra handhavingpunten met in elk punt een grenswaarde waarin een flexibiliteittoeslag is opgenomen. Door de politiek zijn hierbij twee besluiten nodig: hoe groot is deze toeslag en onder welke voorwaarden mag die worden gebruikt. *Voor voorbeeld zie tekst.* Er is ook een meteotoeslag van ruim 20% van het aantal vliegtuigen in het grenswaardenscenario. Bovendien bestaat er nog een toeslag voor buitengewone weersomstandigheden van ten hoogste 1 dB. Dit betekent circa 25% extra vliegtuigen.

Volgens de commissie moet deze bepaling ook voor het buitengebied gelden.

Pag.27/29 Daarnaast heb je nog omstandigheden als bijvoorbeeld groot baanonderhoud. Dit heeft geen consequenties voor TVG. In een onderzoek zijn in aanvulling op de 35 handhavingpunten in het LVB 95 punten in het buitengebied gebruikt. De commissie doet geen enkele uitspraak over het aantal punten in het buitengebied of de ligging van de punten.

Pag.30/35 *CDV doet in feite twee voorstellen. Eén waarbij wordt uitgegaan van aparte handhavingpunten met iedere eigen grenswaarden. De ander waarbij één grenswaarde wordt gehanteerd voor het gehele buitengebied. Dit tweede voorstel is m.i. ongunstig voor omwonenden die onder een in- en/of uitvliegroute wonen. Bovendien zal deze buitenwaarde waarschijnlijk een relatief (te) hoge geluidsgrens hebben. In het voorbeeld wordt 50 +1 (flexibiliteittoeslag)=51dB genoemd. Ik ben voorstander van het eerste voorstel waarbij, neem ik aan, bij de vaststelling van de eigen grenswaarden rekening wordt gehouden met wel of geen bebouwing.*

Het effect op het totaal aantal vliegtuigbewegingen is niet in te schatten. Opmerkelijk wordt hier niets gezegd over de mogelijkheid van parallel baangebruik. Of zelfs drie banengebruik (N-Z, straks zelfs 4; wat m.i. nergens ter wereld voorkomt; grootheidswaanzin). Bij het tweede voorstel zijn overschrijdingen van de afzonderlijke handhavingpunten berekend van 4,2 tot 7,7dB. Neerkomend op 2,6 tot 5,9 maal zoveel vliegtuigen. Een flexibiliteittoeslag van 25% is in feite een maximum. Daarboven moet men zich afvragen of het nog wel zin heeft grenswaarden in het buitengebied vast te stellen. 50% betekent immers al 1,75dB(A)Lden.

Pag.39/42 **Deel II: Geluidsmetingen voor handhaving.** Reeds in 1998 was het wantrouwen tegen het systeem van handhaving al groot. Er werden en worden ingewikkelde rekenpartijen

uitgevoerd die nauwelijks te doorgronden zijn en waarvan de uitkomsten gemakkelijk **kunnen worden gemanipuleerd**. De (on)nauwkeurigheid en de eenduidigheid van meetresultaten is cruciaal voor het advies van de commissie over meten voor handhaving. Door omgevingsgeluid is meten niet altijd nauwkeurig. In het instellingsbesluit van de commissie staat een belangrijke randvoorwaarde: de overgang van berekenen naar meten dan wel naar een combinatie van meten en rekenen zal de ontwikkelingsmogelijkheden van de luchtvaart verkleinen noch verruimen. **GRIESE: Dat valt te bezien !**

(Bij voorbaat wordt de sector al veiliggesteld. Daar gaan we weer. Fouten uit het verleden worden achteraf gesanctioneerd en niet gecorrigeerd. Bij een eventuele nieuwe methode van rekenen en meten kunnen de bewoners vrees ik opnieuw gemakkelijk worden gepakt door ingewikkelde berekeningen en te ruime marges.

(Zie mijn opmerkingen bij het rapport Schone lucht.) Het werkelijke vliegtuiggeluid wordt zo goed als mogelijk is berekend en/of gemeten. Bij berekenen wordt in principe uitgegaan van het totale geluid per (vliegend) vliegtuig. (Het geluid aan de grond (op het platform en tijdens het taxiën) wordt niet meegeteld, wel dat bij het werkelijk starten en uitrijden bij landen.) Hoeveel het geluid is bij een handhavingpunt wordt daarvan afgeleid. Aan de hand daarvan wordt de grenswaarde per handhavingpunt bepaald, uitgedrukt in Lden en Lnight.

NB Griese :

Uit onderzoek is gebleken dat met de huidige technische mogelijkheden metingen kunnen worden uitgevoerd met een nauwkeurigheidsmarge van 1dB(A). Dit wordt als zeer nauwkeurig aangemerkt. Hierbij dient men zich wel te realiseren dat 1 dB(A) in de geluidbelasting Lden gelijk staat aan 25% meer of minder vliegbewegingen. Binnen de 20KE contour wordt er gemeten vanaf niveau 65 dB(A). Niveaus die lager liggen worden niet meegeteld. Op plaatsen buiten de contour van 20KE zoals *Castricum* wordt ook hinder ondervonden bij niveaus lager dan 65 dB(A). Deze zijn moeilijker te meten. *Vliegtuiggeluid beneden 65dB(A) wordt wel meegenomen bij het berekenen van grenswaarden in de handhavingpunten?*

Pag.44/54 Berekenen en meten van vliegtuiggeluid. Het geluidsniveau gedurende de tijdsduur van elke passage wordt bepaald (geluidsexpositieniveau). Het model wordt zowel gebruikt voor prognoses van de geluidbelasting in de toekomst als voor het vaststellen van de geluidbelasting in het verleden, welke laatste met behulp van met radar vastgelegde vliegpaden geprojecteerd op de grond. Daarbij wordt rekening gehouden met het type vliegtuig alsmede welke vliegprocedure is gevolgd. Bovendien wordt de tijd vastgelegd aangezien 's avonds en 's nachts zwaarder meetelt dan overdag. Ook de vlieghoogte telt mee. Geregeld vindt er onderzoek plaats tussen berekend en gemeten geluid. Ook CDV heeft dit laten doen.

Verbeteringen zijn mogelijk en wordt aanbevolen.

Pag.55/59 Oorzaken van verschillen bij meten. De gemiddelde verschillen bedragen wel meer dan 10 dB(A) *eventgeluid*. Stoorgeluid is een grote factor. Bij metingen onder toezicht zijn veel storingen te achterhalen. Weersomstandigheden, stoorgeluid, niet goed werkende

apparatuur, regelmatige ijking, elevaties spelen o.a. een rol. Correcties voor NOMOS-metposten lopen uiteen tussen +6 en -6dB(A). Bij berekeningen zijn gemodelleerde vliegprocedures en prestatietabellen vastgelegd. Een elevatiehoek van 10 graden kan een verschil geven van 5dB(A).

Pag.60/62 Waarom meten voor de handhaving. De handhaving is nu alleen gebaseerd op berekeningen. Het is een stelsel van afspraken waarbij één van die afspraken is hoe het geluid bij de handhaving moet worden vastgesteld. Het stellen van de grenswaarden en de controle gebeuren daarbij op dezelfde manier. Meetresultaten zijn minder eenduidig. Daardoor zijn meetresultaten moeilijker voorspelbaar en zou een systeem op basis van metingen in de praktijk minder goed hanteerbaar kunnen zijn dan het huidige systeem van berekenen.

Toch is het volgens de commissie vanuit het oogpunt van transparantie en duidelijkheid naar omwonenden gewenst dat de geluidbelasting waarop wordt gehandhaafd zo goed mogelijk overeenkomt met de werkelijkheid en dat er metingen worden uitgevoerd om dit te bewerkstelligen. Mogelijkheden zijn: Directe metingen in die punten waar een grenswaarde geldt en metingen ten behoeve van het bewaken en verbeteren van de kwaliteit van de berekeningen. De praktijk is niet eenvoudig doch de moeite waard omdat dit kan bijdragen tot meer vertrouwen in het systeem van handhaving.

Griese: Inmiddels zijn metingen erg nauwkeurig ; NB. Al in 2006 Geluidmonitot RIVM ! : Via Luistervink meetpunten! En volgens RIVM geschikt voor handhaving)

Pag.63 Advies. Meten en rekenen. Een dergelijk systeem bestaat niet en zal dus nog moeten worden ontwikkeld. Afstemming met activiteiten binnen de EU om in 2012 te komen met een Europese rekenmethode is belangrijk. (GRIESE NB Bestaat wel :Luistervink , zie RIVM ! Bovendien EU meetprocedures liggen totaal op hun gat...anno 2011 !)

Pag.67/69. **III Geluidsmetingen voor informatie.** Op de resultaten van geluidsmetingen voor handhaving wordt de sector afgerekend, want die worden gebruikt om te controleren of grenswaarden al dan niet zijn overschreden. Voor informatievoorziening is dit dus heel anders. Thans zijn reeds NOMOS-online en Geluidsniveaunet-online beschikbaar met informatie over actuele dB. Behoeften zijn: (Griese: Ook LUISTERVINK DAT ALS BESTE UIT ONDERZOEK KOMT !1. info over geluid op lange termijn; 2. info over handhaving. van geluid; 3. geluid op korte termijn (wat kan ik de komende dagen verwachten). Info kan leiden tot meer irritatie. Het licht voor de hand dat een onafhankelijke instantie info verstrekt en garant staat voor de kwaliteit ervan. Internet lijkt een goed medium te zijn.

Pag.73 Bijlage 1. Instellingsbesluit van CDV.

Pag.78 Bijlage 2. Toepassing geluidsmetingen vliegveld London Heathrow. Er staan 10 meetposten op 6,5km van de baan met grenswaarden voor het meten van alleen startende vliegtuigen. Er geldt geen grenswaarde voor landingen. Overdag mag het geluid L_{Amax} niet hoger zijn dan 94dB(A) en 's nachts niet hoger dan 87dB(A). Als een vliegtuig start met rugwind wordt een aantal dB(A) van het gemeten geluidsniveau afgetrokken. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen vliegtuigtypen. De grenswaarde is afgestemd op het lawaaiigste vliegtuigtype. **Daar maken ze het dus nog bonter**

Pag.79/80 Bijlage 3. Criteria voor grenswaarden en dosis-effectrelaties Lden en Ln_{night}. Voorbeeld: binnen de 20dB(A)L_{Aeq}-nachtcontour maximaal 39.000 mensen die slaapverstoring ondervinden. Dit zijn uiteraard criteria voor de grenswaarden maar niet de grenswaarden zelf. De grenswaarden zijn de op basis van die criteria berekende waarden voor Lden en Ln_{night} in de handhavingpunten en voor TVG.

Pag.81/88 Bijlage 4. Onderzoek geluidbelasting in het buitengebied. In een onderzoek zijn 95 handhaving-/berekeningpunten in het buitengebied toegevoegd. Daar zijn grenswaarden aan gesteld op dezelfde manier als voor de bestaande 35 handhavingpunten. Er is uitgegaan van 495.000 vliegbewegingen en gevarieerd in routes en banen (gematigde variaties). Bij opschaling waarbij alle grenswaarden werden opgevuld kwam het aantal vliegtuigbewegingen op 530.000 (7% meer). 1dB meer of minder betekend 25% meer of minder vliegtuigen in dat ene handhavinggebied.

Pag.89/90 Bijlage 5: Technische aanbevelingen voor geluidsmetingen voor informatie. Voor de meting en evaluatie van vliegtuiggeluid bestaat een internationale standaard: ISO 3891-1987(E) 'Procedure for describing aircraft noise heard on the ground'. De ontwerptekst voor een nieuwe standaard (Acoustics-unattended monitoring of aircraft noise in the vicinity of airports) is ISO/CD 20906, d.d. 28.04.2003. Dit document moet een belangrijke rol spelen bij de ontwikkeling van een meetsysteem voor vliegtuiggeluid.