



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS)

Bestuurskern

Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol

Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Ons kenmerk

IENW/BSK-2024/122221

Uw kenmerk

u-24.004

Datum 22 april 2024
Betreft Appreciatie advies Maatschappelijke Raad Schiphol
inzake Gebruiksprognose Schiphol 2024

Geachte voorzitter, geachte leden van de Maatschappelijke Raad Schiphol,

Op 9 februari 2024 heb ik uw advies ontvangen inzake de Gebruiksprognose Schiphol voor het gebruiksjaar 2024. Ik wil de Maatschappelijke Raad Schiphol hartelijk bedanken voor het uitbrengen van het advies.

In deze brief wordt uiteengezet hoe ik uw advies apprecieer en hoe het vervolgproces eruitziet voor wat betreft de Gebruiksprognose voor het gebruiksjaar 2025.

Advies Maatschappelijke Raad Schiphol

De MRS heeft in haar reactie van 9 februari 2024 aangegeven de Gebruiksprognose als een relevant document te waarderen voor omwonenden van Schiphol. Het rapport geeft hen een indicatie van de geluidsbelasting die zij in het komende gebruiksjaar kunnen verwachten. De MRS ziet haar rol dan ook in het kritisch meelesen en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: ministerie) te adviseren over zowel de kwaliteit van de informatievoorziening als over de onderbouwing van de toets om te voldoen aan de gelijkwaardigheidscriteria (prognose).

De door Schiphol gepresenteerde informatie wordt door de MRS als te abstract ervaren. De adviezen van de MRS zijn met name bedoeld om het document door te ontwikkelen waardoor de (praktische) informatie, vooral voor omwonenden, in waarde toeneemt en de verwachte *lokale* geluidsbelasting meer inzichtelijk wordt.

De MRS noemt een aantal elementen om bovengenoemde doorontwikkeling te realiseren, gericht op waardetoevoeging:

1. Opnemen verwachte geluidsbelasting in *alle* 60 handhavingspunten (etmaal en nacht);
2. Digitaal ontsluiten verwachte *lokale* geluidsbelasting;
3. Ontwikkelen andere akoestische hinderindicatoren;
4. Actualiseren woningbestand;
5. Historisch vergelijken met NRM-rekenmethode;
6. Onweersbuien en wijzigingen preferentie baangebruik, aangeven impact op secundair baangebruik;

7. Vergelijking maken WHO-advieswaarden;
8. Gevolgen zuidelijker verkeer (Oekraïne) en baanonderhoud beter inzichtelijk maken.

Bestuurskern
Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol

Datum
22 april 2024

Ons kenmerk
IENW/BSK-2024/122221

Appreciatie advies

Het ministerie is van mening dat een doorontwikkeling van het document belangrijk is. Het is wenselijk om informatiewaarde toe te voegen aan dit document, hierdoor krijgt het meer betekenis voor omwonenden. Het doel is om meer inzicht te geven in de geprognosticeerde geluidsbelasting in de eigen leefomgeving in het komende gebruiksjaar van Schiphol. Hiermee wordt verder invulling gegeven aan het advies van Van Geel (2020) waarin wordt gesteld dat "het essentieel is dat informatie over Schiphol en omgeving transparant, centraal vindbaar, begrijpelijk en compleet is."

Om de informatie voor omwonenden minder abstract te maken zou het voorstel om de verwachte geluidsbelasting op alle bestaande handhavingspunten (etmaal én nacht) in het document op te nemen, wenselijk zijn. Deze aanbeveling, naast de door de MRS genoemde digitale ontsluiting op lokaal niveau, zal het ministerie samen met Schiphol onderzoeken, en met de MRS uitwerken in de werkgroep evaluatie en monitoring. Het ministerie vindt het belangrijk dat omwonenden zo volledig mogelijk worden voorzien van de meest relevante informatie omtrent verwachte geluidsbelasting, baangebruik, etc.

De wens van de MRS om andere akoestische hinderindicatoren te ontwikkelen wordt door mij gedeeld. Deze ontwikkeling is echter nog niet zo ver. Het ministerie volgt deze ontwikkeling om te kijken naar wat er in de toekomst mogelijk is.

Rekenmethodiek(en)

Voor de Gebruiksprognose 2024 (GP24) heeft Schiphol gebruik gemaakt van de meest actuele berekeningsmethode om geluidbelastingen, en daarmee de contouren, vast te stellen (Doc29). Deze berekeningsmethode wordt algemeen gezien als een verbetering van het Nederlands Rekenmodel (NRM) om de geluidbelasting rondom Schiphol te bepalen. Dit rekenmodel wordt toegepast door Schiphol om te toetsen of de verwachte geluidsbelasting binnen de gelijkwaardigheidscriteria (GWC) blijft. De MRS stelt hierbij dat Schiphol criteria toepast die zijn gebaseerd op een gedateerd woningbestand en beveelt aan om het meest actuele woningbestand te hanteren.

Het ministerie deelt de aanbeveling om een actueel woningbestand te hanteren en heeft geconstateerd dat Schiphol in de Gebruiksprognose 2024 GWC-criteria heeft gehanteerd waarin de woningsituatie van 2005 nog niet is geactualiseerd. Deze actualisatie van de woningsituatie heeft in 2018 plaatsgevonden. Er is inmiddels navraag gedaan bij Schiphol, wij zullen u hierover op korte termijn informeren.

In de ontwerp-Regeling Milieu Informatie (RMI) zijn de eisen opgenomen waaraan de Gebruiksprognose dient te voldoen voor zowel externe veiligheid als geluid voor het bepalen van aantallen woningen, ernstig gehinderden en -slaapverstoorden in EV en geluidcontouren. Het ministerie wijst erop dat in deze ontwerp-RMI wordt verwezen naar "Woningenbestand Schiphol 2018" (zie bijlage 8 annexen 8C en 8D). Hier dient dus in principe gebruik van gemaakt te worden. Het ministerie zal zich inzetten om in de komende jaren een nóg actueler woningbestand in de GWC te laten opnemen.

De aanbeveling om de gelijkwaardigheidscriteria ook te toetsen met het NRM-model en de evaluatie van de GP ook met dit verouderde rekenmodel uit te voeren (in verband met historische vergelijkbaarheid), wordt niet overgenomen. De verplichting om een gebruiksprognose op te stellen is onderdeel van het NNHS en is geen verplichting onder het vigerende LVB. Met de Gebruiksprognose wordt nagegaan of het verkeer in het komende jaar binnen de wettelijke kaders van het NNHS blijft. Zoals bekend hebben handhavingspunten in het NNHS geen betekenis meer, deze hoeven dan ook niet in een Gebruiksprognose te worden getoetst. Enige jaren geleden heeft Schiphol besloten om voor de geluidberekeningen in de Gebruiksprognose over te stappen op het rekenmodel Doc29. Dit verbeterde model was al eerder toegepast voor het MER Schiphol én meegenomen in een herziening van de gelijkwaardigheidscriteria.

Bestuurskern
Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol

Datum
22 april 2024

Ons kenmerk
IENW/BSK-2024/122221

De MRS vraagt daarnaast om *waakzaamheid* van het ministerie ten aanzien van wijzigingen binnen de NNHS-methodiek. Het ministerie deelt de mening van de MRS dat dergelijke wijzigingen in MRS-verband besproken moeten worden. Door de grote druk op het proces is dit soms moeizaam (bijvoorbeeld in verband met de transitie van Omgevingsraad Schiphol (ORS) naar MRS en de verschillende procedures rondom de Experimenteerregeling), maar het ministerie streeft ernaar om voorgestelde wijzigingen vooraf te laten beoordelen door de MRS en deelt het streven om de impact voor omwonenden zo helder mogelijk te maken.

Ten aanzien van de uitzonderingsgrond 'onweersbuien' wijs ik u er graag op dat dit punt al eerder met de MRS is besproken, hierover is inmiddels een aanbeveling in de evaluatie van de RMI Schiphol opgenomen. De door de MRS in haar advies genoemde preferentiewijziging in baangebruik vloeit voort uit een advies over veiligheid van het Integral Safety Management System (ISMS) en is daarom ook opgenomen in de Experimenteerregeling. Het ministerie verwacht overigens dat deze wijziging zal leiden tot minder inzet op de Aalsmeerbaan en per saldo tot minder hinder.

Reactie op de overige punten uit het advies

Hoe het kabinet met de WHO-advieswaarde omgaat staat in de reactie van het kabinet 'Doorwerking WHO-richtlijnen geluid'.¹ Het huidige geluidaanvalgebied loopt tot de 48dB-contour. Hier zijn ook gelijkwaardigheidscriteria op gebaseerd, evenals handhaving. Het ministerie kan op dit moment nog geen inhoudelijke reactie geven op het advies van de MRS om de blootstelling aan vliegtuiggeluid *boven* de WHO-richtlijnen te presenteren.

De oorlog in Oekraïne heeft gevolgen voor het vliegverkeer en het routegebruik. De gevolgen voor het routegebruik zijn door Schiphol goed uitgelegd in de Gebruiksprognose. Naast baanonderhoud wordt de aanhoudende oorlog genoemd als voorbeeld dat impact heeft op het baangebruik. Schiphol geeft aan dat er een verschuiving zal optreden van het gebruik van uitvliegroutes (Standard Instrument Departure Routes, oftewel SID's): in plaats van noordelijke uitvliegroutes wordt nu meer zuidelijk gevlogen. Dit heeft een verschuiving van de verwachte geluidbelasting tot gevolg (en deze is ook meegenomen in de berekeningen). De MRS stelt dat in de Gebruiksprognose geen inzichten worden gegeven in de gevolgen ervan op het secundaire baangebruik op Schiphol. Het ministerie neemt hierover contact op met Schiphol.

¹ Kamerstukken II, 2022-2023, 29383, nr. 404

Het ministerie heeft u uitvoerig antwoord gegeven op uw advies inzake de 'Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2024'. Deze reactie zal ik in deze brief niet herhalen. Komend jaar, in 2025, vindt er groot onderhoud plaats aan de Buitenveldertbaan. Uw advies heeft er mede toe geleid dat de minister inmiddels heeft besloten dat er niet meer kan worden uitgegaan dat voor groot baanonderhoud vervangende grenswaarden of vrijstellingen worden verleend zonder passende mitigerende maatregelen.

Bestuurskern
Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol

Datum
22 april 2024

Ons kenmerk
IENW/BSK-2024/122221

De MRS heeft volgens het ministerie zeker een punt als zij stelt dat de GP24 de impact van het groot baanonderhoud onvoldoende weergeeft. Het ministerie wijst de MRS erop dat Schiphol voor het baanonderhoud een Informatiedocument voor de omgeving opstelt waarin de impact van het onderhoud op de omgeving wordt beschreven en doorberekend in geluidbelasting op handhavingspunten. In fasering is het soms lastig om het Informatiedocument Groot Baanonderhoud (GBO) en de Gebruiksprognose te combineren. Het ministerie streeft ernaar om de realisatie van het Informatiedocument zo snel als mogelijk te laten publiceren door Schiphol, zodat deze informatie kan worden opgenomen en verwerkt in de Gebruiksprognose. We gaan in gesprek met Schiphol om de door u genoemde toetsing van de gelijkwaardigheidscriteria incl. baanonderhoud eventueel ook in dit document te laten plaatsvinden.

We kijken uit naar de verdere samenwerking met de MRS op diverse bovengenoemde punten.

Hoogachtend,

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
namens deze,

Directeur Programma Omgeving Luchthaven Schiphol