

# Schiphol

## Aan

Ministerie van Binnenlandse Zaken en  
Koninkrijksrelaties  
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Zienswijze Ontwerp-  
aanvullingsregeling geluid  
Omgevingswet

## Kopie aan:

M.J.T. van der Meer

DEFINITIEF  
17 juli 2020

## Inleiding

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties bereiden de ontwerp-Aanvullingsregeling geluid Omgevingswet voor. Deze ontwerp-regeling is een uitwerking van het Aanvullingsbesluit geluid Omgevingswet. Met de ontwerp-regeling worden onder meer de rekenregels voor het geluid van wegen, spoorwegen en industrieterreinen geïntegreerd in het stelsel van de Omgevingswet. Deze concept aanvullingsregeling is nu in consultatie gebracht.

Royal Schiphol Group (RSG) maakt graag gebruik van de gelegenheid om een zienswijze te geven op de ontwerp-aanvullingsregeling. RSG is zich er goed van bewust dat geluid een grote invloed heeft op de hinderbeleving van omwonenden en daarmee op de kwaliteit van de leefomgeving. Wij zijn gehouden om jaarlijks een prognose te geven van het gebruik van de luchthaven en de effecten op de leefomgeving: de Gebruiksprognose. Daarnaast zijn we gehouden aan het opstellen van een milieueffectrapportage (MER) als technisch inhoudelijke onderbouwing van Luchthavenverkeersbesluiten (LVB's). In beide documenten worden de berekeningen uitgevoerd volgens de geluidsstandaard ECAC Doc29.

Tevens zet Schiphol zich, in nauwe samenwerking met de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en met steun van de luchtvaartmaatschappijen, in om de geluidshinder door het vliegverkeer in de omgeving van de luchthaven te beperken en zo de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Dat doen we door hinder beperkende procedures en maatregelen zowel nu als in de toekomst toe te passen. Een overzicht hiervan is te vinden op [www.minderhinderschiphol.nl](http://www.minderhinderschiphol.nl).

Ten aanzien van het voorstel: in algemene zin vinden wij het positief dat er zorgvuldig en in samenhang met andere geluidsbronnen wordt gekeken naar de effecten van geluid op de leefkwaliteit in de omgeving. Onze zorgen richten zich met name op de reproduceerbaarheid van de gebruikte formule, het beeld over de leefomgeving en een mogelijke tegenstrijdigheid tussen de wet Luchtvaart en de Omgevingswet. Hierna lichten wij een en ander nader toe:

## Bevindingen vanuit Schiphol

### **1. Formule niet reproduceerbaar.**

Het is op basis van de beschikbare informatie moeilijk te beoordelen of de omgerekende dosis-effectrelatie in de omrekening goed is uitgevoerd.

In de regeling is bepaald hoe het gecumuleerde geluid berekend wordt. De gehanteerde rekenmethode wordt beschreven in artikel 3.7 van de Omgevingsregeling. Dit artikel geeft voor elke geluidsbron een formule weer voor de omrekening naar een geluidbelasting door wegverkeer die evenveel hinder veroorzaakt. Hierbij is voor luchtvaartgeluid "een geactualiseerde dosis-effect relatie" bepaald, omgerekend vanuit de "GES 2002 Schiphol-curve". Onduidelijk is met welke methodiek de uiteindelijke formule precies tot stand is gekomen. De omrekenformule is daardoor niet te controleren en reproduceerbaar. Wel wordt er in de toelichting benoemd dat het aantal ernstig gehinderden met een kwadratische functie "zo goed mogelijk" is ingepast. Afgezien van deze passage is er onvoldoende bekend over de precieze totstandkoming van de formule om goed te kunnen beoordelen of dit correct is uitgevoerd.

### **2. Uitkomsten bieden geen vertrouwen**

De effecten van het geluid worden anders ingeschat en komen niet overeen met de resultaten van hinderbelevingsonderzoeken in de omgeving. Door de omrekening en bijbehorende kwalificatie worden gebieden met lage geluidbelasting, die in normaliter buiten beschouwing gelaten worden, nu ineens als matig/ slecht beoordeeld.

Indien ervan uitgegaan wordt dat de omrekening van de dosis-effectrelatie correct is uitgevoerd, resulteert dit in een relatief hoge bijdrage van luchtvaartgeluid in het cumulatieve geluid. Wij vragen ons af hoe het mogelijk kan zijn dat er door de omrekening het luchtvaartverkeer in sommige gevallen 18 dB zwaarder meeweegt dan wegverkeer bij het optreden van een gelijke hoeveelheid geluid (feitelijke decibellen). Daarnaast heeft onderzoek van RIVM en CBS<sup>1</sup> aangetoond dat "wegverkeer met afstand de belangrijkste oorzaak is van hinder door trillingen". Luchtvaart komt in dit onderzoek uit op plaats drie, na burenlawaai.

Praktisch gezien betekent dit dat een groot deel van bestaande woonwijken in de drie provincies rondom Schiphol als (zeer) slecht of matig worden beoordeeld. Deze omvang komt niet overeen met de resultaten van hinderbelevingsonderzoeken<sup>2</sup> en de signalen die wij uit onze omgeving opvangen.

### **3. Wet Luchtvaart en Omgevingswet lijken tegenstrijdig**

De voorgestelde formule van de Omgevingswet lijkt strijdig te zijn met andere wetgeving. Het is naar onze mening onwenselijk en niet uitlegbaar dat de eveneens geldende wetgeving op andere conclusies uitkomt m.b.t. de hinderbeleving.

Het 48 dB Lden-gebied van de luchtvaart wordt met de omrekenformule vergeleken met 64 dB wegverkeer, wat gekwalificeerd wordt als "tamelijk slecht". Het 41 dB Lden-gebied, dat in de normeringen in de Wet Luchtvaart niet beschouwd wordt, is equivalent aan 56 dB wegverkeer, oftewel ondergrens matig. Vanuit de Wet Luchtvaart wordt normaliter gerekend tot 48 dB Lden, grotendeels omdat de modelnauwkeurigheid in dit buitengebied door geluidsexperts niet

---

<sup>1</sup> <https://www.cbs.nl/nl-nl/deelnemers-enquetes/deelnemers-enquetes/personen/onderzoek/lopend/onderzoek-beleving-woonomgeving>

<sup>2</sup> <https://www.omgevingsraadschiphol.nl/wp-content/uploads/2017/06/Rapportage-Hinderbelevingsonderzoek-2017.pdf>

toereikend en representatief geacht wordt. Daarbovenop volgt uit de GES 2002 dosis-effectrelatie dat de ernstige hinder in gebieden onder de 48 dB Lden vrij laag ligt (minder dan 5%). Het is daarom opmerkelijk te noemen dat bijvoorbeeld het 41 dB Lden-gebied uit de luchtvaart in deze ontwerp-aanvullingsregeling als tamelijk slecht wordt gelabeld. Het lijkt daarom dat de voorgestelde rekenmethodiek in de Omgevingswet dan ook strijdig is met de rekenmethodiek in de Wet Luchtvaart.

Wij zien uit naar de beantwoording van de diverse zienswijzen. Gegeven het belang dat wij hechten aan de hinderbeleving van omwonenden en daarmee aan de kwaliteit van leven in onze omgeving, als ook de expertise die wij in de loop der jaren hierover hebben opgebouwd, zijn wij graag bereid onze zienswijze in een nader gesprek toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Martijn van der Meer  
Manager Stakeholder Strategy & Development  
Royal Schiphol Group