



## Notitie

Datum:	27 mei 2024	Project:	Stichting Advisering Regionale Luchthavens (ABReL)
Uw kenmerk:	-	Locatie:	Nieuwegein
Ons kenmerk:	N009_01_065452aa	Betreft:	Consultatie invoering Doc 29/NORAH
Versie:	01		

### Inleiding

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wil in de Regeling burgerluchthavens de voorgeschreven bepalingsmethoden van de Lden-geluidbelasting aanpassen. Op dit moment wordt vliegtuiggeluid en helikoptergeluid bepaald met het Nederlandse Rekenmodel (NRM). Dit wordt vervangen door de Europese bepalingsmethoden Doc 29 (voor vliegtuiggeluid) en NORAH (voor helikoptergeluid). De wijziging is van invloed op:

- Het vaststellen van de grenswaarden van de geluidbelasting in handhavingpunten in luchthavenbesluiten en -regelingen.
- Het handhaven van deze grenswaarden.
- Het vaststellen van beperkingengebieden in luchthavenbesluiten.

De wijziging heeft geen betrekking op de relatie tussen de berekende geluidbelasting en de ondervonden hinder. De wijziging betreft alleen de wijze van berekenen en het beter bepalen van geluid in dB.

### Analyse

Met de vervanging van het NRM door Doc 29/NORAH wordt een verbetering in de berekeningswijze van luchtvaartgeluid nagestreefd. Belangrijk is om daarbij te onderkennen dat het gaat om de bepaling van geluidbelasting en dat de discrepantie tussen meten en rekenen en de ervaren hinder, hiermee niet wordt geadresseerd. De wijziging heeft alleen betrekking op het beperkte domein van het rekenen. Daar waar door omwonenden bij herhaling geconstateerd werd en wordt dat de geluidbelasting de ondervonden hinder niet goed voorspelt, moet worden geconcludeerd, dat dit punt buiten de scope van de wijziging van de regeling valt. Desondanks zijn er wel onderdelen waarop het mogelijk is om aan die tekortkomingen iets te doen en verbeteringen aan te brengen. In deze notitie zal hier puntsgewijs aandacht aan worden besteed.

### Aandachtspunten invoering nieuwe berekeningsmethode

Door de CRO-bewonersvertegenwoordigers bij de Regionale Luchthavens van nationaal belang worden de volgende opmerkingen geplaatst bij de voorgestelde wijziging van de regeling Burgerluchthavens:

### **1. NRM en Doc 29**

De voorgestelde wijziging van de rekensystematiek heeft tot doel om te komen tot een verbetering door de invoering van Doc 29 in plaats van de Nederlandse Reken Methodiek (NRM). In de toelichting op de wijziging ontbreekt echter een duidelijke analyse van de verbeteringen die met de invoering van Doc 29 worden bereikt. Het verdient aanbeveling die analyse alsnog toe te voegen.

### **2. Het gebruik van Modelroutes**

In de voorgestelde berekeningswijze wordt uitgegaan van de vastgestelde modelroutes. Inmiddels is bij het onderzoek van de DCMR naar de meldingen van overlast van vliegtuigen bij RTHA geconstateerd, dat die routes weliswaar zijn vastgesteld, maar dat daarvan op grote schaal wordt afgeweken met toestemming van LVNL. Eenvoudig gezegd, kan een piloot overal vliegen waar hij maar wil als hij daarvoor toestemming krijgt van LVNL. En omdat hinder op de grond voor LVNL geen onderdeel vormt van het afwegingskader bij haar beoordeling van de begeleiding van een vlucht, is het gebruik van modelroutes een eerste opmaat voor een onjuiste geluidberekening.

### **3. De toepassing van correctiefactoren**

In de wijziging wordt op verschillende plaatsen gesproken over een correctiefactor. In het PAMV-traject is gebleken, dat de gemeten geluidbelasting van vliegtuiggeluid in de praktijk hoger uitvalt dan de berekende waarde. Daarnaast wordt in de systematiek geen oplossing aangedragen voor de breed geformuleerde klacht van bewoners, dat er aandacht moet zijn voor piek geluid. Vliegtuigen veroorzaken een kortstondige sterke stijging van het geluidniveau, die als zeer hinderlijk wordt ervaren. Het wegmasseren van deze pieken via de berekening van een jaarlijks gemiddelde geluidwaarde is een van de aanwijsbare oorzaken van de sterk afwijkende hinderbeleving ten opzichte van de berekende geluidwaarde.

Om aan bovenstaande tekortkomingen tegemoet te komen, stellen wij voor om in het rekenvoorschrift voor te schrijven dat bij de berekening van de geluidbelasting een correctiefactor moet worden toegepast. Deze is gericht op het corrigeren voor te lage berekende waarden. Daartoe zou in de berekening een gemiddelde correctiefactor voor alle soorten van vliegtuiggeluid moeten worden meegenomen.

Daarnaast zijn er specifieke toestellen/motorconfiguraties die bovenmatig veel hinder veroorzaken. Om dit effect te mitigeren, zou een 2<sup>e</sup> correctiefactor moeten worden geïntroduceerd die maakt dat vliegtuigen met bijvoorbeeld een extreem hoge geluidproductie (zoals de 747-400 bij MAA) en dus meer dan gemiddeld bijdragen aan de geluidhinder, extra doorwegen in de geluidberekening. Ten behoeve van de inzichtelijkheid van het rekensysteem moet het toepassen van de correctiefactoren vooralsnog tot deze beperkt blijven.

Verder moet er aandacht zijn voor het feit, dat bepaalde soorten van vliegtuiggeluid (tonaal karakter) meer hinder veroorzaken dan andere. Bij de bepaling van de correctiefactoren moet hiermee rekening worden gehouden.

#### **4. De dagindeling**

Er wordt in de voorgestelde wijziging uitgegaan van de gebruikelijke dagindeling met straffactoren. Bij herhaling is er vanuit de bewonersvertegenwoordigers op gewezen, dat in het systeem geen “perverse prikkels” mogen zijn om de activiteiten zo in te richten, dat daardoor onevenredig veel hinder/overlast wordt veroorzaakt. Daarbij is aangegeven, dat het systeem waarbij de dag slechts in drie perioden is ingedeeld (dag, avond en nacht) met een bepaalde straffactor verder moet worden gedifferentieerd waarbij de overgang zo moet zijn ingericht, dat de huidige concentraties van vliegbewegingen in de vroege ochtend en late avond worden voorkomen. In de voorgenomen wijziging zien we daar niets van terug.

#### **5. Controlemeting**

Belangrijk voor het draagvlak van een nieuwe berekeningswijze bij niet deskundigen (alhoewel sommige bewonersvertegenwoordigers zonder meer als deskundig kunnen worden gekwalificeerd) is de controleerbaarheid van de berekende resultaten middels een controlemeting achteraf. Ook hiermee wordt bij deze wijziging niets gedaan hetgeen wij als een gemiste kans zien. Verder verdient het aanbeveling om de controleerbaarheid van de data van de invoerset en (tussentijdse) wijzigingen daarin bij de berekeningen begrijpelijk voor omwonenden vorm te geven. Nu is het een technische “zwarte doos”, die alleen voor technisch specialisten begrijpelijk is.

#### **6. Meteo-toeslag**

Een volgend aandachtspunt betreft de Meteo-toeslag. In het systeem blijft een meteo-toeslag van 20% te verdelen over de banen van een luchthaven onverkort gehandhaafd. Vanuit de bewonersvertegenwoordigers bestaan er tegen deze praktijk grote bezwaren. Bij sommige luchthavens wordt deze meteo-toeslag gebruikt om het op grond van de berekende geluidruimte aantal vliegtuigbewegingen met 20% op te hogen. Bij RTHA wordt het aantal op grond van de berekende waarden bepaalde van 16.000 vliegtuigbewegingen aan het begin van ieder gebruiksjaar tot iets meer dan 20.000 (groot handelsverkeer) opgehoogd. Voor een dergelijk aantal wordt ook meteen het aantal slots uitgegeven. In 2023 leidde dit tot een ernstige situatie, waarbij de luchthaven dreigde de opgelegde grenswaarden met meer dan de toegestane meteo-toeslag te overschrijden, hetgeen voor de toezichthouder ILT aanleiding was om te dreigen met maatregelen.

De bewonersvertegenwoordigers zijn niet a priori tegen het hanteren van een meteo-toeslag, maar wel tegen het misbruik daarvan door op voorhand het aantal vluchten dat op grond van de berekende geluidruimte mag worden afgewikkeld te vergroten. Een meteo-toeslag mag alleen gebruikt worden als de omstandigheden waartoe zij is ingesteld, zich in de praktijk daadwerkelijk voordoen. De toepassing van de Meteo-toeslag mag dus leiden tot verschuiving in vliegtuigbewegingen, maar niet tot het vergroten van het totale aantal vliegtuigbewegingen.

### **Conclusie**

De voorgestelde wijziging zal in zijn huidige presentatie voor velen klinken als “oude wijn in nieuwe zakken”. In de overleggen die bewonersvertegenwoordigers de afgelopen periode met het Ministerie van I&W hebben mogen voeren, is wel de indruk ontstaan dat het bevoegd gezag, het ministerie van I&W, serieus van zins is om de belangen van de omgeving beter in balans te brengen met die van de luchtvaart. Het is dan ook belangrijk om bij de verdere procedure rondom deze wijziging goed inzichtelijk te maken hoe deze past in het alomvattende streven om te komen tot een vermindering van de hinder door vliegtuiggeluid.