

commissie  deskundigen vliegtuiggeluid
eenduidigheid in meten en berekenen

Drs. H. Eversdijk (voorzitter)
Dr. ir. B. M. Spee (vice-voorzitter)
Prof. Ir. G.J.J. Ruijgrok
Prof. Dr. J.T.T. Thoen
Ir. A.R. Eisses

Drs. G.J. Cerfontaine
President & CEO Schiphol Group
Postbus 7501
1118 ZG Schiphol

Datum	Bijlage(n)
3 maart 2006	---
Ons kenmerk	Uw kenmerk
CDV03.br63	122
Onderwerp	
Reactie op CDV rapport "Luid, maar duidelijk"	

Geachte heer Cerfontaine,

Hartelijk dank voor uw brief van 3 februari als reactie op het 15 januari gepubliceerde rapport "Luid, maar duidelijk" van mijn commissie. Op enkele onderdelen van uw brief ga ik hieronder in.

Vooraf het volgende. Hoewel dat niet met zoveel woorden in uw brief staat, ga ik er vanuit dat deze is geschreven mede namens alle sectorpartijen.

Werkwijze van de commissie

Allereerst geef ik u een korte schets van de aanpak die mijn commissie in haar rapport heeft gevolgd.

Zoals u terecht stelt, heeft mijn commissie zich strikt gehouden aan haar opdracht. Voor het buitengebied houdt die opdracht in om in aanvulling op het LVB voorstellen te doen voor handhaving in dat buitengebied. De opdracht vroeg niet om een beschouwing van de werking van het LVB, want daarvoor is het programma Evaluatie Schipholbeleid het geëigende gremium. Onze opdracht geeft uitwerking aan de op pagina 3 van ons rapport geciteerde uitspraak van de staatssecretaris van V&W en de staatssecretaris van VROM in de toelichting bij het LVB, dat het handhavingstelsel zal worden uitgebreid tot ook het buitengebied.

Wij zijn binnen het kader van onze opdracht uitgegaan van onze expertise, te weten expertise over vliegtuiggeluid. Dáár gaat ons rapport dan ook over, dát is in het rapport uitgewerkt. Allerlei andere ideeën, die wellicht op het eerste gezicht erg "innovatief" ogen maar die buiten de expertise van mijn commissie liggen, hebben we bewust buiten beschouwing gelaten. We hebben ons een enkel 'zijstapje' veroorloofd, bijvoorbeeld over handhaven op basis van alleen aantallen vliegtuigen per gebied rond Schiphol in paragraaf 2.3.5 van ons rapport en over de geldende regels voor het gebruik van het luchtruim rondom Schiphol in paragraaf 2.3.10. Maar daarbij hebben we steeds gesteld, dat dergelijke ideeën zouden moeten worden uitgewerkt door mensen met expertise over dit soort zaken, in de gegeven voorbeelden expertise op het gebied van verkeersleiding.

Naar mijn mening is de discussie over Schiphol niet langer gebaat bij allerlei op het eerste gezicht wellicht aansprekende ideeën, die echter niet door terzake deskundigen zijn uitgewerkt of op hun uitvoerbaarheid zijn getoetst.

In paragraaf 2.3 van ons rapport is een aantal mogelijkheden beschreven voor maten voor de hoe-

veelheid geluid en zijn de voor- en nadelen daarvan in beeld gebracht. Daaronder, naast het Lden bepaald over een heel jaar dat in het LVB is toegepast, ook Lden per maand of per dag; het LAmax van afzonderlijke vliegtuigen; de maat NA70 (dat wil zeggen het aantal malen dat een LAmax van 70 dB(A) of hoger optreedt); enzovoort. Tevens zijn daarin mogelijkheden beschreven voor handhaving op basis van die maten. De conclusie daarbij is, dat alle maten die op één of andere manier rekening houden met het geluid dat de vliegtuigen veroorzaken, noodzakelijkerwijs moeten worden gehandhaafd in afzonderlijke handhavingpunten, zie paragraaf 3.2 op pagina 20 van ons rapport. Waar u dat in uw brief afdoet met slechts “doorgekopieerd vanuit het bestaande principe”, gaat u voorbij aan dit harde technische feit. Die punten kunnen zijn gerelateerd aan een geluidzone als lijn op een landkaart, zoals bijvoorbeeld in het ‘oude’ PKB-stelsel, of op een andere wijze worden bepaald, zoals in het LVB en in het ‘buitengebied’. In hoofdstuk 4 van ons rapport is een uitwerking gegeven van een handhavingssysteem in het buitengebied aan de hand van Lden over een heel jaar, maar die aanpak kan ook worden toegepast voor andere maten voor de hoeveelheid geluid, zoals is gememoreerd aan het begin van hoofdstuk 4.

Tevens loopt als rode draad door ons rapport, dat het aan ‘de politiek’ en niet aan een onafhankelijke commissie als de onze is om hierover, mede op basis van onze voorstellen, keuzen te maken.

Maat voor de hoeveelheid geluid

U stelt dat het u niet duidelijk is waarop de conclusie in ons rapport dat “*het toepassen van grenswaarden uitgedrukt in de maat Lden, bepaald over een heel jaar en gehandhaafd in de omgeving van Schiphol, een goede en eenvoudige manier is om te voldoen aan het gestelde uitgangspunt, te weten “harde en handhaafbare grenswaarden die bescherming bieden aan omwonenden van Schiphol in hún woonomgeving”* is gebaseerd en dat het LAmax van afzonderlijke vliegtuigen hiervoor beter zou zijn.

De voor- en nadelen van Lden over een heel jaar zijn beschreven in paragraaf 2.3.1 van ons rapport. Ik kan mij niet voorstellen dat die onduidelijk zijn. Iets anders is het, als u het daar wellicht niet mee eens bent.

U poneert de stelling, dat de maat Lden - het geluid van alle vliegtuigen gezamenlijk - slecht aansluit bij de hinderbeleving en dat het piekgeluidsniveau LAmax van afzonderlijke vliegtuigen dat beter zou doen. Zoals in ons rapport is aangegeven, heeft mijn commissie geen systematisch onderzoek gedaan naar de hinderbeleving rondom Schiphol en daarvoor ook geen opdracht gekregen. In het RIVM-rapport “Het milieu rond Schiphol, 1990-2010”, dat wel gebruik maakt van recent systematisch onderzoek rond Schiphol, kan ik geen aanwijzingen vinden die uw stelling onderschrijven. Gelet op de stelligheid waarmee u uw stelling poneert, bestaat er kennelijk ook systematisch onderzoek naar de hinderbeleving rond Schiphol, dat uw stelling wel bevestigt. Naar mijn mening zou het voor de hand liggen, dat onderzoek dan ook openbaar te maken.

Voor uw ten onrechte geuite verwijt dat in ons rapport te weinig aandacht is geschonken aan het gebruik van alleen het LAmax van elk vliegtuig afzonderlijk als grens voor de hoeveelheid geluid, zonder daarin ook het aantal vliegtuigen te betrekken, verwijs ik korthedshalve naar de voor- en nadelen van deze maat die zijn beschreven in paragraaf 2.3.4 op pagina 11 en 12 van ons rapport. U bent, blijkens diverse uitlatingen in uw brief, voorstander van het gebruik van dit LAmax als grens voor het geluid. Welnu, wat ligt dan meer voor de hand dan dat u die mogelijkheid dan zelf ook echt uitwerkt, inclusief de problemen die mijn commissie ziet ten aanzien van bijvoorbeeld het stellen van grenswaarden zoals in de genoemde paragraaf van het ons rapport is beschreven? Die uitwerking zal dan de elementen kunnen bevatten die ook in ons rapport aan de orde zijn gesteld, te weten: wat betekent dit voor de bescherming van de omwonenden van Schiphol en wat betekent dit voor de luchtvaartsector.

Handhavingstelsysteem in het buitengebied

Zoals u terecht in uw brief stelt, spreekt het vanzelf dat naast de gevolgen voor de omwonenden van Schiphol ook de gevolgen voor de sector van een handhavingstelsysteem in het buitengebied in beeld moeten komen. Dat heeft mijn commissie dan ook gedaan in paragraaf 4.5.2 op pagina 32 van ons rapport. Om daar een nader en concreter beeld van te krijgen, dienen eerst de “getallen” te worden ingevuld; te weten de hoogte van de flexibiliteittoeslag en de voorwaarde waaronder de “bovenste grenswaarde” mag worden opgevuld. Voorts dient bekend te zijn hoeveel handhavingpunten in het buitengebied liggen en waar die liggen. Het heeft geen enkele zin hiervoor berekeningen uit te voeren op basis van allerlei veronderstellingen over deze zaken, omdat het aantal mogelijkheden dan letterlijk oneindig groot is.

Bij de vraag wat dit zou betekenen voor de “mainport” doet zich een niet onbelangrijk praktisch probleem voor, namelijk dat er nog geen concreet toetsbare en algemeen geaccepteerde definitie voor het begrip “mainport” is.

U stelt dat mijn commissie alleen heeft gekeken naar de flexibiliteit voor de sector en geen aandacht schenkt aan flexibiliteit voor de CROS. Dat is onjuist. In paragraaf 4.5.6 is beschreven welke onderwerpen de CROS in dit kader zelf heeft aangedragen. Met als conclusie dat wat de CROS hierover voorstelt, technisch altijd kan worden gerealiseerd, omdat dit met procedurele zaken te maken heeft die uitvoerbaar zijn ongeacht de vraag of en zo ja welke systematiek voor een handhavingstelsysteem in het buitengebied zou gaan gelden.

Geluidmetingen voor handhaving

In deel II van ons rapport is op grond van het uitgevoerde onderzoek geconcludeerd, dat het op dit moment niet mogelijk is om grenzen voor de hoeveelheid vliegtuiggeluid op een verantwoorde manier te handhaven op basis van alleen geluidmetingen. Wel ziet mijn commissie mogelijkheden om met behulp van geluidmetingen de berekeningsmethodiek te verbeteren.

Blijkens uw brief onderschrijft u deze conclusie voor een maat waarin zowel het geluid van de vliegtuigen als het aantal vliegtuigen een rol speelt, zoals bijvoorbeeld bij Lden het geval is. U poneert tevens de stelling, dat de technische bezwaren tegen “meten voor handhaving” niet spelen als alleen wordt gehandhaafd op het geluid van afzonderlijke vliegtuigen, uitgedrukt in L_{Amax}.

Dit laatste is volstrekt onjuist. Zoals weergegeven in paragraaf 2.1 van ons rapport, bestaat een handhavingstelsysteem uit drie elementen: het stellen van grenswaarden voor de hoeveelheid geluid; controleren of die grenswaarden al dan niet zijn overschreden; maatregelen nemen als de grenswaarden wel zijn overschreden. Uit ons onderzoek blijkt, dat vooral het “controleren of de grenswaarden al dan niet zijn overschreden” niet op verantwoorde wijze door alleen geluidmetingen mogelijk is. Voor de vele redenen hiervoor verwijs ik kortheidshalve naar deel II van ons rapport en de achtergrondinformatie daarbij in het rapport “Onderzoek naar verschillen tussen gemeten en berekend vliegtuiggeluid” van NLR, TNO en CDV. Als er voor dit aspect al een verschil is aan te geven tussen handhaven op basis van een maat voor de geluidbelasting zoals Lden en een maat voor het geluid van afzonderlijke vliegtuigen zoals L_{Amax}, dan valt dat ten nadele van L_{Amax} uit. Immers de kans dat onjuistheden in metingen van Lden over een heel jaar elkaar gedeeltelijk compenseren is wel aanwezig, terwijl dat bij het handhaven op basis van L_{Amax} per vliegtuig niet mogelijk is.

Tenslotte ligt het voor de hand, dat als mijn commissie negatief adviseert over alleen meten voor handhaving, zij zich ook niet buigt over de vraag hoe een meetsysteem dat wél deze manier van meten uitvoert er uit zou moeten zien en evenmin uitwerkt hoe dan de grenswaarden zouden moeten worden bepaald.

Geluidmetingen voor informatie

Uw opmerking dat mijn commissie zich voor wat betreft dit onderwerp beperkt tot technische aanbevelingen over de wijze waarop dit soort metingen zou kunnen worden uitgevoerd is onjuist. Deel III van ons rapport stelt heel concreet voor dat eerst zou moeten worden nagegaan of de bestaande meetnetten voor geluidmetingen voor informatie kunnen worden gebruikt alvorens te besluiten hiervoor een heel nieuw meetnet te maken. Dit advies is mede ingegeven door de ook in uw brief terecht uitgesproken wens om op zo kort mogelijke termijn over de resultaten van dit soort metingen te kunnen beschikken. Het is evident, dat door het gebruik van bestaande meetnetten - als die daarvoor geschikt zijn - veel eerder resultaten beschikbaar zijn dan wanneer hiervoor een nieuw meetnet zou moeten worden opgezet, hetgeen vaak een proces van vele jaren is.

Ten slotte

Op diverse plaatsen in uw brief beticht u mijn commissie van 'eenzijdigheid'. Ik wijs die aantijging volstrekt van de hand. Voorzover dat binnen de expertise van mijn commissie ligt, zijn met name in het onderdeel over het handhavingssysteem in het buitengebied de consequenties voor alle betrokkenen, te weten de omwonenden van Schiphol en de luchtvaartsector, op een verantwoorde en evenwichtige manier in beeld gebracht.

U verwijt ons voorts dat, hoewel wij aangeven dat wij niet de vele 'verbetervoorstellen' die zijn ingediend in het kader van de Evaluatie Schipholbeleid behandelen, wij negatieve opmerkingen maken over uw rapport "Werken aan de toekomst van Schiphol en de regio" maar geen aandacht besteden aan de andere ruim 680 'verbetervoorstellen'.

Ook dit verwijt is onjuist en ik vind dat verwijt ook een beetje merkwaardig.

Onjuist, omdat wij geen negatieve opmerkingen maken over uw rapport. De aanpak die daarin staat, te weten niet handhaven op formeel vastgelegde grenzen voor de hoeveelheid geluid waarbij de groeimogelijkheden voor de sector direct afhankelijk zijn van de vraag in hoeverre de sector "stil vliegt" maar uitgaande van een groei tot 600.000 vliegtuigbewegingen alleen niet wettelijk vastgelegde afspraken maken om de nadelige effecten te beperken, schetsen wij als mogelijkheid voor een alternatief beleid, onder het ook in ons rapport genoemde motto "het kan ook anders". Met daarbij als conclusie dat zo'n beleid naar de mening van mijn commissie minder zekerheid aan omwonenden van Schiphol biedt ten aanzien van de hoeveelheid geluid waaraan zij kunnen worden blootgesteld dan wanneer wel wordt gehandhaafd op harde grenzen voor het geluid.

Merkwaardig, omdat u uw rapport nadrukkelijk aan mijn commissie heeft overhandigd, juist om uw alternatief richting mijn commissie over het voetlicht te brengen. Het zou dan tenminste onhoffelijk jegens u zijn geweest als wij hier géén aandacht aan zouden hebben geschonken.

Indien u over ons rapport en over deze correspondentie een gesprek met ons zou willen hebben, zijn wij daartoe gaarne bereid.

Zoals gebruikelijk, zullen zowel uw brief als het voorliggend antwoord daarop, op de website van mijn commissie openbaar worden gemaakt.

Hoogachtend,

De voorzitter van de CDV 2003

(was getekend)

Drs. H. Eversdijk