

## **Bijlage 6: MHG in het nieuwe handhavingstelsel**

### Aanleiding en gevolgd proces

- In het Aldersadvies van oktober 2008 is opgenomen dat na afloop van het gebruiksjaar de daadwerkelijke milieueffecten worden getoetst aan “aantalsnormen”, dat wil zeggen normen voor aantal zwaarbelaste huizen, aantal ernstig gehinderden, etc.
- De aantalsnormen die waren voorzien, zouden bepaald worden door de gelijkwaardigheidscriteria te verlagen met de in die criteria opgenomen meteotoeslag.
- Het is niet goed mogelijk gebleken om aantalsnormen eenduidig te bepalen zonder dat ofwel de bescherming ofwel de operationele ruimte wordt aangetast (en het dus niet meer gaat over 'gelijkwaardigheid').
- Gezien de moeilijkheden die het bepalen van aantalsnormen opleverde, is gezocht naar een alternatief waarmee hetzelfde doel bereikt kan worden.
- Tijdens de Alderstafel van 10 maart is door partijen de voorkeur uitgesproken voor het alternatief dat uitgaat van het achteraf handhaven op de Maximale Hoeveelheid Geluid (MHG) in combinatie met handhaving op de criteria van gelijkwaardigheid.
- Vervolgens is parallel aan het verdere onderzoek ten behoeve van de aantalsnormen een uitwerking gemaakt van de eigenschappen en de werking van het alternatief MHG met criteria voor gelijkwaardigheid.
- Tevens is een eerste onderzoek uitgevoerd om te bezien of het MHG voldoende eenduidig te bepalen is.

### Uitwerking eigenschappen MHG

- De MHG is de grenswaarde die gehanteerd wordt voor het Totale Volume van de Geluidbelasting (TVG), de totale geluidbelasting vanwege het vliegverkeer op Schiphol.
- Het TVG is ook onderdeel van het huidige stelsel.
- De MHG borgt dat er niet meer, met lawaaiiger vliegtuigtypes of op andere momenten (meer in de avond of nacht) wordt gevlogen dan wat mogelijk is binnen de eisen voor gelijkwaardige bescherming van de omgeving.
- De MHG voor het betreffende gebruiksjaar wordt vastgesteld rekening houdend met:
  - het verwachte verkeersbeeld op basis van het operationeel plan
  - de ruimte binnen de criteria voor gelijkwaardigheid
- MHG/TVG reageert op het aantal vliegtuigen, het type vliegtuigen en de verdeling van de vliegtuigbewegingen over het etmaal (dag – avond - nacht).
- MHG/TVG reageert niet op de verdeling van de geluidbelasting over de omgeving, waardoor MHG/TVG ook niet gevoelig is voor verandering in het baangebruik als gevolg van, bijvoorbeeld, het weer. In MHG/TVG zit dan ook geen meteotoeslag.
- De MHG wordt vastgesteld voor Lden en Lnight afzonderlijk, in regelgeving wordt vastgelegd hoe MHG/TVG moet worden berekend.
- In plaats van dat van de criteria de meteotoeslag wordt afgetrokken om de aantalsnormen te bepalen, zoals in het Aldersadvies van 2008 is beschreven, voorkomt in dit alternatief de MHG dat de meteotoeslag in de criteria kan worden “volgevoegen”.
- Vanzelfsprekend zal met het hanteren van het MHG worden vastgehouden aan de vereiste wettelijke bescherming en niet resulteren in meer of minder groeiruimte voor de luchtvaart..

### De werking van MHG in het stelsel

#### A. Voorafgaand aan een gebruiksjaar

- De sector stelt een operationeel plan (OP) op, op basis van het verwachte verkeersbeeld. Dit wordt getoetst aan de regels van het nieuwe stelsel (zoals de preferentievолgorde van de baancombinaties, het minimum aantal uur dat het verkeer op twee banen wordt afgehandeld, enzovoorts) en de criteria voor gelijkwaardigheid.
- Ten behoeve van de toets aan de criteria voor gelijkwaardigheid wordt in het OP becijferd wat de verwachte verdeling van het verkeer over de omgeving is, uitgaande van “gemiddeld weer”.
- Op basis van deze verwachting wordt, rekening houdend met veel voorkomende variaties in het weer door toepassing van de meteotoeslag, bepaald of aan de criteria voor

- gelijkwaardigheid wordt voldaan.
- Eis is, dat het OP aan de criteria voor gelijkwaardigheid voldoet (niet meer dan 12.300 woningen binnen de 58 dB(A) Lden contour, enzovoorts, zie “nota bene” hieronder).
- Als er ruimte is voor meer verkeer binnen de criteria voor gelijkwaardigheid dan volgens het verwachte verkeersbeeld in het OP, dan wordt het verkeer opgeschaald totdat één van de criteria knellend wordt.
- Tenslotte wordt op basis van die opschaling de waarde voor de Maximum Hoeveelheid Geluid (MHG) voor het betreffende gebruiksjaar bepaald.

Nota bene.

Voor geluid gelden vier gelijkwaardigheidscriteria, te weten maxima voor het aantal: woningen binnen de 58 dB(A) Lden contour; mensen ernstige hinder binnen de 48 dB(A) Lden contour; woningen binnen de 48 dB(A) Lnight contour en mensen slaapverstoring binnen de 40 dB(A) Lnight contour. De opschaling wordt zo uitgevoerd, dat voor het “meest krappe criterium” gelijkwaardigheid juist wordt bereikt (meestal het aantal woningen binnen de 58 dB(A) Lden contour). Er wordt dus niet opgeschaald voor elk van de vier criteria afzonderlijk.

B. Na afloop van een gebruiksjaar

Er wordt door de Inspectie van Verkeer en Waterstaat op basis van het werkelijk opgetreden verkeersbeeld gehandhaafd op de volgende onderdelen:

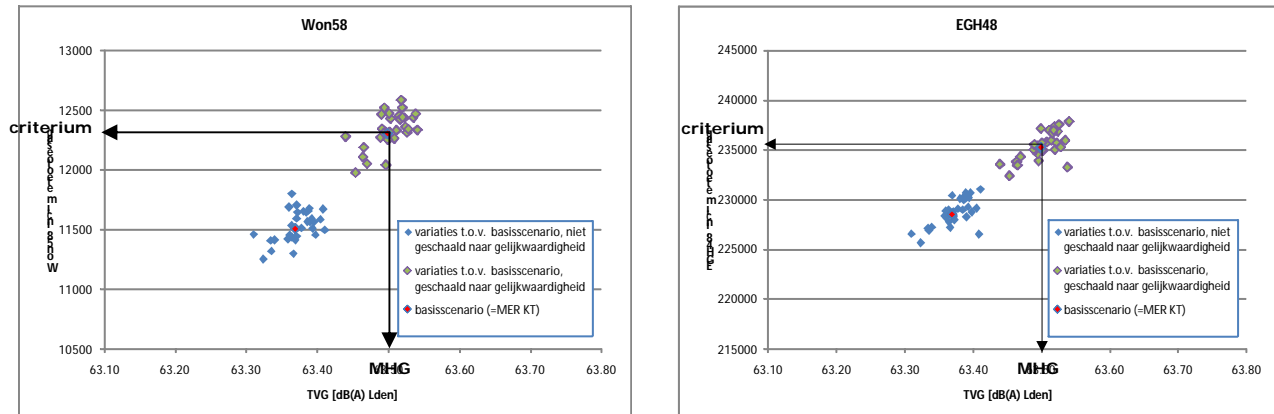
- De vastgelegde regels en normen (maximaal 510.000 vliegtuigbewegingen etmaal waarvan hoogstens 32.000 in de nacht en vroege ochtend, preferentietabel, aantal uur inzet twee banen, enzovoorts). Enkele normen worden op halfjaarbasis gehandhaafd, andere op jaarbasis.
- De MHG, dat wil zeggen dat er in het betreffende gebruiksjaar niet meer geluid mag zijn geproduceerd dan de voor dat gebruiksjaar vastgestelde MHG.
- De gelijkwaardigheidscriteria, dat wil zeggen toetsen of het aantal woningen binnen de 58 dB(A) Lden contour daadwerkelijk niet hoger was dan 12.300 (idem voor de andere gelijkwaardigheidscriteria).

#### Onderzoeksvraag

- Om te weten of het MHG in de praktijk ook werkbaar is. Moet inzicht worden verkregen in welke mate geldt:
  - als  $TVG = MHG$  wordt aan gelijkwaardigheid voldaan, en
  - als  $TVG > MHG$  wordt niet aan gelijkwaardigheid voldaan, en
  - als  $TVG < MHG$  wordt aan gelijkwaardigheid voldaan
- Dit onder de aannamen dat:
  - het verkeer wordt afgehandeld op de wijze zoals is verondersteld in het Operationeel Plan, het gaat dan om regels m.b.t de preferentievolvergorde, aantal banen in gebruik, routes, enz.
  - het prognosemodel ‘correct’ werkt
- To70 heeft hier onderzoek naar verricht.

#### Beeld dat ontstaat uit de onderzoeken

- Voor het onderzoek is gebruik gemaakt van het scenario van het MER uit 2007 met 31 varianten om afwijkingen in de praktijk ten opzichte van de dienstregeling te simuleren (het gaat dan om andere vliegtuigtypes, herkomst/bestemming, verdeling over de banen, verdeling binnen periode van de dag en aantallen bewegingen).
- Van deze scenario’s zijn vervolgens de milieueffecten (woningen binnen de 58dB(A) met meteomarge en ernstig gehinderden binnen de 48 dB(A)) bepaald en het TVG. Dezelfde scenario’s zijn tevens opgeschaald naar het eerst knellende criterium voor gelijkwaardigheid (in dit geval 12.300 woningen binnen de 58 dB(A)). Dit levert de onderstaande figuren op:



- Deze figuren laten de correlatie zien tussen Won58 incl. meteomarge en het TVG.
- Uit de figuren is te concluderen dat er een goede relatie is gevonden tussen MHG en de criteria voor de gelijkwaardigheid (incl. meteotoeslag), waarbij:
- Een hoger TVG in de meeste gevallen ook leidt tot een hoger aantal Won58 en een hoger aantal ernstig gehinderden.
- Handhaving via het MHG op het voldoen aan gelijkwaardigheid mogelijk is met een nauwkeurigheid van circa 200 woningen voor het aantal woningen 58 dB en circa 1.000 ernstig gehinderden voor het aantal ernstig gehinderden 48 dB

#### Conclusies

- Uit de uitwerking en het uitgevoerde onderzoek naar MHG kan worden geconcludeerd dat het MHG afdoende bescherming biedt indien:
  - Het vliegen volgens de regels in het experiment mogelijk en handhaafbaar blijkt.
  - Het voorspellende model (DAISY) de praktijk dicht genoeg benadert.
- De experts zien, gegeven de uitkomst van de onderzoeken naar het bepalen van aantalsnormen (deze kunnen niet eenduidig en zonder grote bandbreedte worden bepaald), de MHG als een alternatieve oplossing.
- Stichting Natuur en Milieu ziet MHG als een 'second best' optie nu aantalsnormen niet mogelijk blijken. SNM steunt de toepassing van MHG als dit positief naar voren komt uit onderzoek (door bijvoorbeeld meer uitgebreide scenariostudie's) naar de effecten op onder andere afdoende bescherming van het buitengebied.
- Er zijn mogelijkheden om met behulp van de MHG te komen tot een stelsel dat tegemoet komt aan de gestelde eis van gelijkwaardige milieubescherming. De experts geven daarbij als aandachtspunt dat de MHG één van de onderdelen is van het nieuwe stelsel en jaarlijks en op een rekenkundige wijze zal moeten worden vastgesteld en gehandhaafd en dat dit een bepaalde complexiteit met zich meebrengt. Ook de uitlegbaarheid van dit stelsel is daarom een aandachtspunt.
- Over het achteraf toetsen van de gerealiseerde geluidbelasting op de criteria voor gelijkwaardigheid hebben de experts aangegeven dat dit mogelijk is, maar dat deze criteria niet snel knellend zullen zijn en dus niet verwacht mag worden dat hier snel een aanvullende sturende werking van uit gaat.