

# Instellingsbesluit Commissie deskundigen vliegtuiggeluid 2003

15 mei 2003/Nr. HDJZ/LUV/2003-1089

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,  
Handelende in overeenstemming met de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;

Besluit:

## Artikel 1

Er is een Commissie deskundigen vliegtuiggeluid, hierna te noemen: de commissie.

## Artikel 2

1. De commissie bestaat uit de volgende leden:  
drs. H. Eversdijk, tevens voorzitter;  
dr. ir. B.M. Spee, Dutchspace;  
prof. ir. G.J.J. Ruijgrok, Faculteit Lucht- en Ruimtevaarttechniek Technische Universiteit Delft;  
prof. dr. J. Thoen, Laboratorium voor Akoestiek en Thermische Fysica, Katholieke Universiteit Leuven België,  
met als toegevoegd onderzoeker:  
ir. A.R. Eisses, TNO TPD, divisie geluid en trillingen.

2. De commissie is een onafhankelijke commissie van deskundigen die op basis van eigen kennis haar werkzaamheden verricht. Het staat de commissie vrij om kennis van derden aan te wenden voor zover dat voor de uitvoering van de werkzaamheden nodig is.

3. De commissie wordt ondersteund door een ambtelijk secretaris. De ambtelijk secretaris heeft tot taak de commissie met raad en daad bij de uitvoering van de werkzaamheden bij te staan en de coördinatie tussen de commissie enerzijds en de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer anderzijds te verzorgen.

4. De ambtelijk secretaris wordt door de commissie uitgenodigd voor de vergaderingen van de commissie.

## Artikel 3

1. De commissie heeft tot taak voor de luchthaven Schiphol:

a. Voor het gebied tussen de 35 Ke en 20 Ke contouren zoals aangegeven in bijlage 1 bij dit besluit en voor het gebied tussen de 26 dB(A) LAeq-nacht en 20 dB(A) LAeq-nachtcontouren zoals aangegeven in bijlage 2 bij dit besluit, voorstellen te formuleren voor een handhavingssysteem in aanvulling op het handhavingssysteem zoals neergelegd in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol, alsmede een beschrijving te geven van de voor- en nadelen van die voorstellen;

b. Voorstellen te formuleren om gebruik te maken van geluidsmetingen in de handhaving van de geluidbelasting, al dan niet in combinatie met berekening van de geluidbelasting, alsmede een beschrijving te geven van de voor- en nadelen van die voorstellen. Deze voorstellen hebben betrekking op:

- de in onderdeel a bedoelde voorstellen
- de handhavingpunten voor Lden en Lnight zoals vastgelegd in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol en bevatten ten minste een beschrijving van de benodigde meetsystemen en gegevensverwerkingssystemen, de meetlocaties, de wijze waarop grenswaarden kunnen worden bepaald voor de handhavingpunten in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol en het handhavingssysteem in het gebied bedoeld in onderdeel a, alsmede een kostenraming.

2. Voor het in het eerste lid bedoelde handhavingssysteem en het gebruik van geluidsmetingen in de handhaving gelden de volgende uitgangspunten:

- het systeem is juridisch handhaafbaar;
- het systeem is operationeel uitvoerbaar;
- de grenswaarden bedoeld in het eerste lid, onderdeel b, worden zo vastgesteld dat de overgang van berekenen naar meten dan wel naar een combinatie van meten en rekenen, de ontwikkelingsmogelijkheden van de

luchtvaart zal verkleinen noch verruimen.

3. De commissie heeft tot taak, op basis van de geluidbelastinggegevens over de jaren 2000 tot en met 2005, een evaluatie op te stellen over de overgang van Ke naar Lden en van LAeq-nacht naar Lnight. Voor de periode 2000 tot en met 2002 betreft dit de geluidbelastinggegevens in de netwerkpunten van de geluidzone van de Aanwijzing S4S2, bedoeld in het 'Handhavingvoorschrift Schiphol' zoals dat luidde op 19 februari 2003. Voor de periode 2003 tot en met 2005 betreft dit de geluidbelastinggegevens in de handhavingpunten zoals vastgelegd in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol.

## Artikel 4

1. De commissie rapporteert haar bevindingen omtrent de werkzaamheden, bedoeld in artikel 3, uitsluitend aan de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

2. De commissie rapporteert ten minste ieder kwartaal schriftelijk aan de Minister van Verkeer en Waterstaat en aan de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over de voortgang en de stand van zaken van de werkzaamheden, bedoeld in artikel 3. Daarbij worden gevoegd de verslagen van de besprekingen van de commissie.

## Artikel 5

Alvorens de werkzaamheden, bedoeld in artikel 3, uit te voeren, dient de commissie uiterlijk twee maanden na haar aantreden bij de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer ter goedkeuring een werkplan in, dat tenminste bevat:

- a. een beschrijving van de producten gekoppeld aan de werkzaamheden, bedoeld in artikel 3;
- b. het bij elk onderdeel van deze werkzaamheden behorende tijdspad;
- c. het voor elk onderdeel van deze

werkzaamheden benodigde onderzoek met een specificatie van door de commissie zelf uit te voeren onderzoek respectievelijk aan derden op te dragen onderzoek;

d. een kostenraming van de producten en het daarvoor benodigde onderzoek.

**Artikel 6**

Dit besluit treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin het wordt geplaatst en vervalt met ingang van 1 juli 2006.

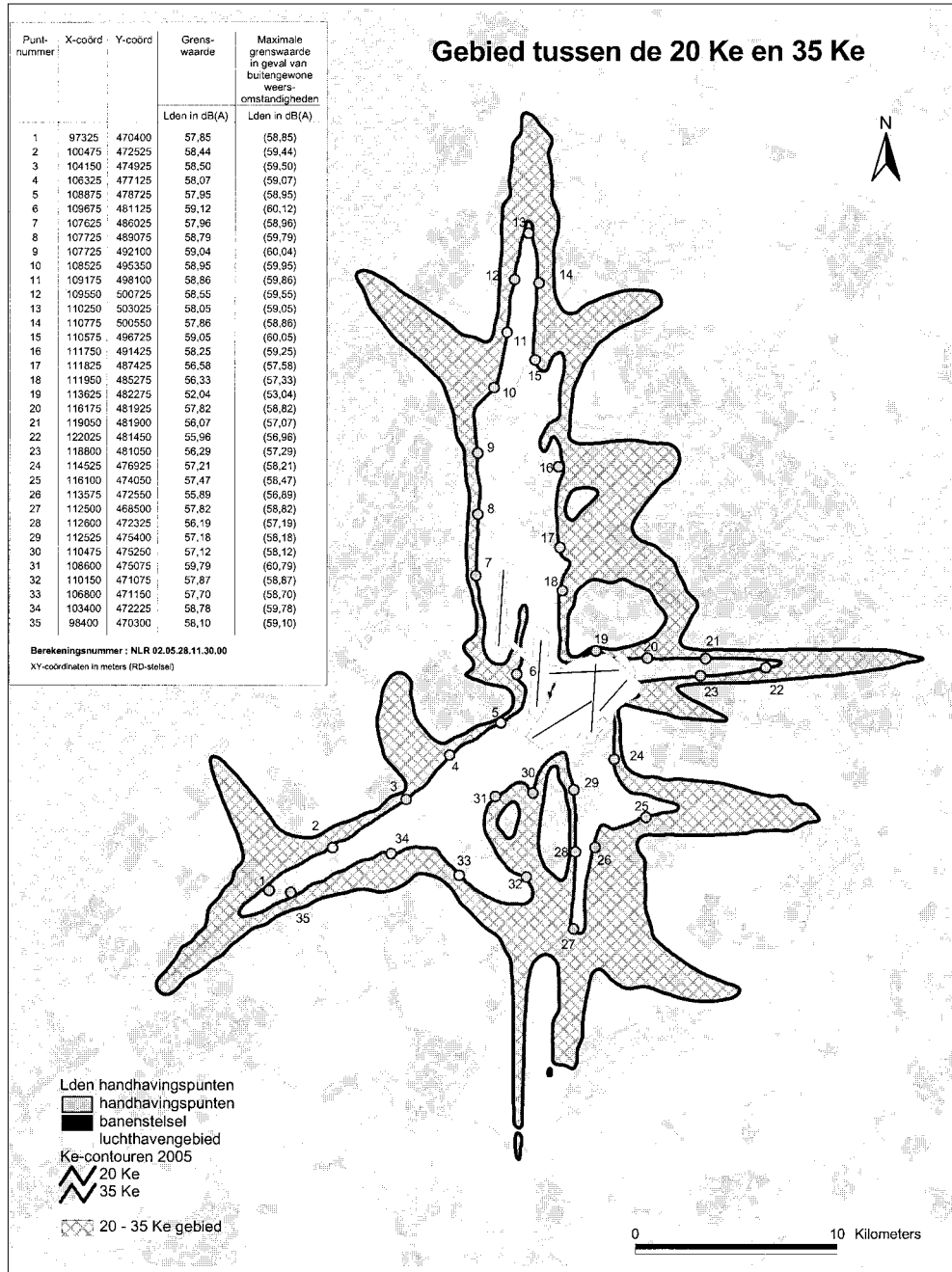
**Artikel 7**

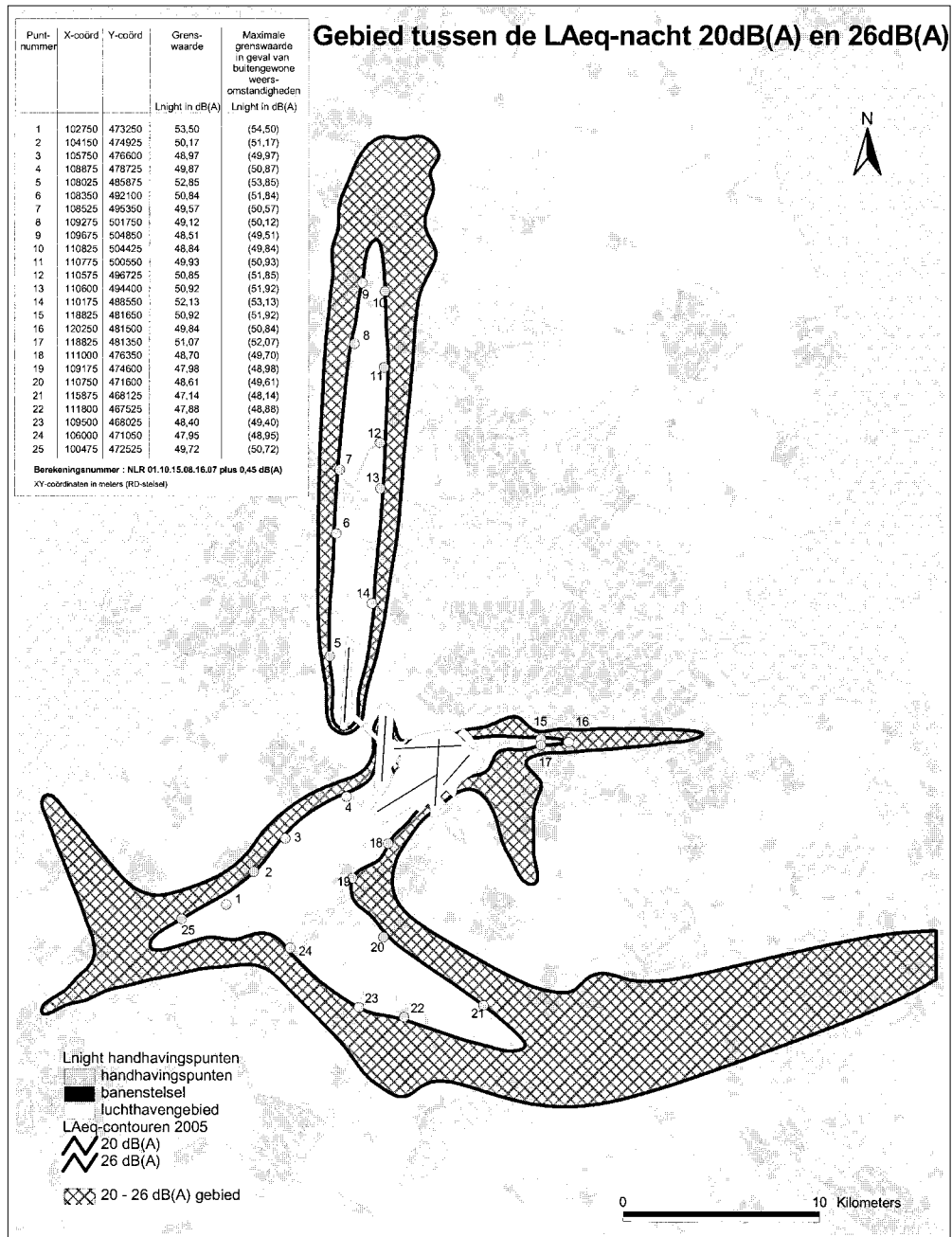
Dit besluit wordt aangehaald als: Instellingsbesluit Commissie deskundigen vliegtuiggeluid 2003.

Dit besluit zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,*  
*M.H. Schultz van Haegen.*

**Bijlage 1**





## Toelichting

Op 15 juni 2000 is het Instellingsbesluit Commissie deskundigen vliegtuiggeluid (Stcrt. 2000, 116) vastgesteld. Gelijktijdig zijn in een apart besluit de voorzitter en leden van de commissie benoemd. Aangezien deze voorzitter en leden in december 2002 hun werkzaamheden hebben neergelegd en een nieuwe commissie benoemd wordt, is dit aanleiding geweest ook het instellingsbesluit te actualiseren. In het onderhavige besluit zijn de onderdelen van het instellingsbesluit van 2000 die reeds afgerond zijn niet meer opgenomen. Daarnaast is de aanvullende opdracht opgenomen die eind 2001 aan de commissie is verstrekt. Onderstaand is achtergrondinformatie gegeven over de totstandkoming van de taken van de commissie zoals beschreven in dit besluit.

In december 1999 heeft het kabinet in de nota Toekomst nationale luchthaven (nota Tnl) de opzet van een nieuw stelsel voor milieunormen gepresenteerd. Deze nieuwe systematiek is verankerd in hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart (Stb. 2002, 374) en in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol en Luchthavenverkeerbesluit Schiphol. In de nota Tnl is ook aangekondigd, dat een onafhankelijke commissie van deskundigen op het gebied van vliegtuiggeluid over onderdelen van het nieuwe normenstelsel voor geluid zal adviseren.

Medio juni 2000 is de commissie ingesteld onder voorzitterschap van prof. dr. ir. A.J. Berkhout. De commissie heeft tot op heden een oordeel gegeven over de overgang van Ke naar Lden (in 2000 en 2001) en zij heeft een oordeel gegeven over het aantal en ligging van de handhavingpunten (in 2001). Twee andere taken van het instellingsbesluit 2000 resteren nog. Dit betreft een oordeel over de overgang van berekenen van de geluidbelasting naar meten, dan wel een combinatie van berekenen en meten en de evaluatie van de overgang van Ke naar Lden over de periode 2000 – 2005.

Eind 2001 is de opdracht van de commissie uitgebreid. Dit is in brieven aan de Tweede Kamer van 30 augustus, 7 september en 20 september 2001 verwoord. De commissie is gevraagd voorstellen te doen voor een handhavingssysteem voor het ‘buiten-

gebied’, dat wil zeggen het gebied tussen de 35 en 20 Ke contouren respectievelijk het gebied tussen de 26 dB(A) LAeq-nacht en 20 dB(A) LAeq-nacht contouren. Het gaat hierbij om een aanvulling op het huidige geluidsstelsel zoals dat in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol is vastgelegd. Dit omvat, kort samengevat:

- voor Lden 35 handhavingpunten op of nabij de 35 Ke-contour van het ‘grenswaardescenario’ voor Lden;
- voor Lnight 25 handhavingpunten gelegen op of nabij de 26 dB(A) LAeq-nachtcontour van het ‘grenswaardescenario’ voor Lnight;
- voor Lden en voor Lnight een grenswaarde voor het ‘totale volume van de geluidbelasting’(TVG).

De handhavingpunten liggen grotendeels in woongebieden. In elk van deze handhavingpunten geldt een grenswaarde voor de geluidbelasting. De grenswaarde in elk handhavingpunt en de grenswaarde voor het TVG zijn bepaald met behulp van het ‘grenswaardescenario’ voor Lden respectievelijk Lnight. Dit grenswaardescenario voldoet aan de bepalingen van (overgangs)artikel XII van de wet van 27 juni 2002 tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol (Stb. 374). Voor verdere details wordt verwezen naar het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol en de nota van toelichting daarbij.

Artikel 3, eerste lid onderdeel a, legt deze taken nu ook als het eerste onderdeel van de opdracht in dit besluit vast. ‘Het buitengebied’ voor Ke respectievelijk LAeq-nacht is in bijlage 1 en 2 bij dit besluit opgenomen. Dit zijn de contouren voor het grenswaardescenario, derhalve bepaald met dezelfde gegevens die zijn gebruikt voor de bepaling van de grenswaarden in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol.

Als tweede onderdeel van de opdracht is in onderdeel b van het eerste lid gevraagd ook te onderzoeken welke rol geluidsmetingen hierbij zouden kunnen spelen. Daarbij is ook tot uitdrukking gebracht, dat het wenselijk is er naar te streven dat de wijze van handhaven voor de handhavingpunten in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol en de handhaving in ‘het buitengebied’ op dezelfde wijze wordt uitgevoerd, dat wil zeg-

gen ofwel overal alleen berekenen ofwel overal alleen meten ofwel overal dezelfde combinatie van meten en rekenen.

Overgang van alleen het berekenen van de geluidbelasting, dat wil zeggen zonder dat daaraan rond Schiphol uitgevoerde geluidsmetingen ten grondslag liggen, naar een systematiek waarbij alleen of mede gebruik wordt gemaakt van geluidsmetingen, kan ook een andere methodiek voor het bepalen van de grenswaarden met zich meebrengen, waarop hieronder nader wordt ingegaan. Ook dit is hier tot uitdrukking gebracht.

Het tweede lid van artikel 3 somt de te hanteren uitgangspunten op. Het uitgangspunt dat de overgang van berekenen naar meten dan wel naar een combinatie van meten en rekenen, niet zal leiden tot meer dan wel minder ruimte voor de ontwikkelingsmogelijkheden van de luchtvaart op Schiphol, maakt hiervan overeenkomstig de Nota TNL deel uit.

Voor zover nu valt te overzien, zal dit vooral tot uitdrukking moeten komen in de grenswaarden die met behulp van geluidsmetingen worden gehandhaafd. Het is te verwachten dat er verschillen zullen zijn tussen de geluidsbelasting die alleen op basis van berekeningen wordt bepaald en de geluidsbelasting waarin geluidsmetingen een rol spelen. Bijvoorbeeld omdat in het berekeningsmodel noodzakelijkerwijs is uitgegaan van enkele internationaal vastgelegde standaardiseringen, zoals atmosferische condities op zeeniveau volgens de Internationale Standaardatmosfeer (dat wil zeggen luchtdruk 1013 hPa; luchtdichtheid 1,225 kg/m<sup>3</sup>; temperatuur 15° C; relatieve vochtigheid 70%; geen neerslag; vrijwel geen wind; geen temperatuurinversies), zie het berekeningsvoorschrift waarnaar in artikel 4.2.3, tweede lid, van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol wordt verwezen. In werkelijkheid zullen de atmosferische condities hiervan afwijken en bovendien sterk variabel zijn. Voor ‘een eerlijke’ handhaving op basis van alleen berekeningen spelen deze standaardiseringen geen rol, omdat bij het vaststellen van grenswaarden en in de handhaving daarvan hetzelfde berekeningsmodel – derhalve met dezelfde standaardiseringen – wordt gebruikt. Alleen de invoergegevens (hoeveel vliegtuigen, welke vliegtuigtypen, welke banen,

welke vliegroutes, enzovoorts) voor de berekening van de grenswaarden en in de handhaving verschillen van elkaar. De atmosferische condities hebben wel een significante invloed op geluidsmetingen. Het uitgangspunt is, dat de luchtvaartsector noch de omwonenden van deze niet te beïnvloeden factoren – en van mogelijk andere verschillen tussen meten en rekenen – nadeel zullen ondervinden. Vanzelfsprekend geldt ook de Wet luchtvaart. In dit kader is artikel 8.17, zevende lid van die wet relevant: ‘elk besluit, volgend op het eerste luchthavenverkeerbesluit, biedt een beschermingsniveau ten aanzien van externe veiligheid, geluidbelasting en lokale luchtverontreiniging, dat voor ieder van deze aspecten, gemiddeld op jaarbasis vastgesteld, per saldo gelijkwaardig is aan of beter is dan het niveau zoals dat geboden werd door het eerste besluit’.

Als derde onderdeel van de opdracht is de commissie in artikel 3, derde lid, tot slot gevraagd om op basis van gegevens omtrent de geluidsbelasting over de jaren 2000 tot en met 2005 een ex post evaluatie op te stellen over de overgang van Ke naar Lden en van LAeq-nacht naar Lnicht. Dit betreft deels het vierbanenstelsel en voor de gegevens vanaf 20 februari 2003 het banenstelsel met de Polderbaan. Omdat voor het vierbanenstelsel hiervoor benodigde elementen onderdeel zijn van het ‘Handhavingsvoorschrift Schiphol’ wordt daarnaar verwezen, hoewel dit inmiddels per 20 februari 2003 is ingetrokken. In concreto betreft dit de ligging van de netwerkpunten waarin voor het vierbanenstelsel de handhaving werd uitgevoerd en die zijn vastgelegd in de bijlage bij dat handhavingsvoorschrift. De waarden voor Ke en LAeq-nacht zijn voor de genoemde jaren beschikbaar, de waarden voor Lden en Lnicht kunnen in die punten worden berekend op basis van de beschikbare gegevens omtrent het vliegverkeer op Schiphol. Voor het vijfbanenstelsel zullen al deze waarden in de komende jaren worden bepaald. Deze evaluatie is onderdeel van een uitgebreid monitoring- en evaluatieprogramma inzake het nieuwe milieustelsel voor Schiphol, dat door de overheid zal worden uitgevoerd.

Bij brief van 2 april 2003 van de Staatssecretaris van Verkeer en

Waterstaat aan de Tweede en Eerste Kamer (DGL/03.U01208 en DGL/03.U01209), is bekend gemaakt wie de voorzitter en vice voorzitter van de commissie zijn. Daarin is ook een schets gegeven van de werkzaamheden van de commissie. Die zijn in dit besluit uitgewerkt. Zoals in de artikelen is verwoord, heeft de commissie een technisch-wetenschappelijke taak. Op basis daarvan zijn ook de leden van de commissie aangezocht. De commissie werkt ook primair vanuit haar eigen kennis, maar kan en mag zonedig buiten de commissie aanwezige kennis aanwenden bij het opstellen van haar voorstellen. Het Vacatiegeldenbesluit 1988 is van toepassing op deze commissie, waarbij vacatiegeld wordt toegekend conform artikel 2, onderdeel b, van de Regeling maximumbedragen vacatiegeld. Dit is in afzonderlijke beschikkingen met elk der leden formeel geregeld.

Het besluit legt in artikel 4 en 5 ook de relatie tussen de commissie en de opdrachtgevers, in casu de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, vast. Beiden zijn hierbij nauw bij betrokken, omdat de werkzaamheden van de commissie kunnen leiden tot een wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol, waarvoor beide ministers verantwoordelijk zijn.

Gelet op ervaringen in het verleden, zie bijvoorbeeld de brief van 24 april 2003 van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer over het derde advies van de voormalige commissie (DGL/03.U00476), is besloten de commissie te laten bijstaan door een ambtelijk secretaris, die goed bekend is met de materie en met de ontwikkelingen aan de kant van de opdrachtgevers. Niet om de commissie te beïnvloeden of te controleren, wel om de commissie met raad en daad bij te staan en om een goede afstemming tussen opdrachtgevers en commissie te bewerkstelligen alsmede om de commissie te voorzien van de meest actuele informatie die aan de kant van de overheid beschikbaar is. Bij dat laatste wordt bijvoorbeeld gedacht aan de resultaten van het uitgebreide monitoring- en evaluatieprogramma dat de komende jaren door de overheid inzake de luchthaven

Schiphol wordt uitgevoerd. De onafhankelijkheid van de commissie wordt hierdoor op geen enkele wijze aangetast, maar misverstanden kunnen tijdig worden gesignaleerd. De ambtelijk secretaris is vrij van last en ruggespraak. Met de voorzitter van de commissie is hierover overleg gepleegd.

De ambtelijk secretaris is overigens geen lid van de commissie en wordt dan ook niet genoemd in artikel 2, eerste lid.

Bij de beoordeling van het werkplan als bedoeld in artikel 5, zal nadrukkelijk ook gekeken worden naar het tijdsplan voor de uitvoering van de werkzaamheden. Deze planning zal zoveel mogelijk moeten zijn afgestemd op de evaluatie van het nieuwe stelsel in 2006 overeenkomstig de motie Baarda in de Eerste Kamer. Zowel de commissie als de overheid zullen zich fors moeten inspannen om deze planning zoveel als mogelijk is te realiseren.