

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. mevrouw C. van Nieuwenhuizen, minister
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

**Situatie geluidbelasting Lden
in handhavingspunten
gebruiksjaar 2018**

Drs. B.I. Otto
Executive Vice President & COO
+31 (0)20 - 6012112

29 augustus 2018
BO.2018.027

Geachte mevrouw van Nieuwenhuizen, geachte heer Alders,

Met deze brief informeer ik u over de huidige geluidbelasting bij een aantal Lden handhavingspunten. Op één handhavingspunt bedraagt de geluidbelasting ondertussen meer dan de grenswaarde. Op een drietal handhavingspunten bedraagt de geluidbelasting Lden meer dan het tijdevenredig gemiddelde.

Het betreft Lden handhavingspunten 19, 20, 25 en 30 waarvan het capaciteitsverbruik tot en met 12 augustus 2018 respectievelijk 81,7%, 103,9%, 80,1 en 88,6% bedraagt. De geluidbelasting op tijdsevenredige basis bedraagt 78,1%. De resterende geluidsruimte van genoemde punten is naar verwachting onvoldoende om het verkeer tot het einde van het gebruiksjaar af te kunnen handelen met toepassing van de regels van het Nieuw Normen en Handhavingstelsel (NNHS). Daarbij speelt mee dat de grenswaarden sinds 2008 niet zijn geactualiseerd vanwege de afspraak in het Aldersadvies om de regels van het NNHS (strikt preferentieel baangebruik) te volgen vooruitlopend op een definitieve verankering hiervan in de wet- en regelgeving. Door het uitblijven van actualisatie(s) van grenswaarden zijn de huidige grenswaarden niet passend bij de huidige verkeersafhandeling.

De geluidbelasting van handhavingspunt 20 wordt voornamelijk beïnvloed door landingen op de Oostbaan (22) en starts van de Buitenveldertbaan (27). De geluidbelasting van handhavingspunten 19 en 25 worden voornamelijk beïnvloed door startend verkeer vanaf de Aalsmeerbaan (18L). De geluidbelasting op handhavingspunt 30 wordt voornamelijk beïnvloed door landend verkeer op de Zwanenburgbaan (36C) en startend verkeer vanaf de Kaagbaan (24).

Naast het uitblijven van actualisatie(s) van grenswaarden binnen de huidige regelgeving, speelt een aantal aspecten een rol bij de hoge verbruikspersentages op de genoemde handhavingspunten:

- Door het (ong geplande) onderhoud van de Polderbaan dit gebruiksjaar is meer verkeer vertrokken van de secundaire banen.
- Het helikopterverkeer (politiehelikopter) heeft in de vliegoperatie inmiddels een significante bijdrage aan de geluidbelasting. In het grenswaardescenario was hiervoor geen voorziening opgenomen.
- De aanhoudende noorderwind in de maanden juni en juli heeft gezorgd voor meer noordelijk baangebruik.

Volgens het vigerende stelsel met handhavingspunten heeft de sector de zorgplicht om overschrijdingen van grenswaarden te voorkomen. De sector heeft de mogelijkheid (gehad) om met stuurmaatregelen dreigende overschrijdingen van grenswaarden af te wenden door het verkeer naar andere banen te verplaatsen, waar nog wel voldoende geluidsruimte was, of bepaalde banen tijdelijk niet beschikbaar te stellen. Met de Alderstafel (thans: Omgevingsraad) is echter afgesproken dat vooruitlopend op de definitieve verankering van het NNHS in wet- en regelgeving, het verkeer wordt afgehandeld in lijn de regels van het NNHS en dat de sector geen stuurmaatregelen neemt. Daarmee zou immers worden afgeweken van regel 1 (het volgen van de afgesproken baanpreferentietabel) van het NNHS.

Op dit moment is het slechts met zeer ingrijpende maatregelen mogelijk om de geluidbelasting Lden in de genoemde handhavingspunten te beïnvloeden. Deze maatregelen leiden mogelijk tot afwijkingen van één of meerdere regels van het NNHS en hebben naar verwachting ernstige gevolgen voor de normale bedrijfsvoering van Schiphol. De sector heeft ook nu geen sturing overwogen en handelt hiermee conform afspraak uit het Aldersadvies.

De afgelopen jaren is er structureel sprake geweest van een overschrijding van één of meerdere handhavingspunten. De Inspectie Leefomgeving en Transport heeft dat na afloop van de gebruiksjaren 2014 tot en met 2017 in haar handhavingsrapportages ook geconstateerd. De Inspectie heeft tevens vastgesteld dat alle overschrijdingen die zich in deze gebruiksjaren hebben voorgedaan, het gevolg waren van het vliegen volgens de regels van het NNHS.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
ROYAL SCHIPHOL GROUP

B.I. Otto
Executive Vice President & COO

c.c. Omgevingsraad Schiphol, t.a.v. de heer H. Alders