



Aan Minister van IenW

nota

Actualiseren appendices Nederlands Rekenmodel (NRM)

TER BESLISSING

Datum

7 juni 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/170855

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol
Cl. LVB

Beslistermijn

14 juni 2024

Aanleiding

Schiphol heeft in augustus 2023 IenW schriftelijk verzocht een actualisatie uit te (laten) voeren van de appendices behorende bij het Nederlands Rekenmodel (NRM). U bent hier eerder per nota over geïnformeerd (IENW/BSK-2023/266287). De dilemma's die rondom dit verzoek spelen zijn besproken tijdens de staf LVB van 5 oktober 2023.

Tijdens de staf is afgesproken om nader uit te zoeken welke acties noodzakelijk zijn voor actualisatie, welke varianten mogelijk zijn en hoe de verschillende belanghebbenden tegen het vraagstuk aankijken. De reactie van de MRS heeft lang op zich laten wachten, maar is inmiddels bekend. Met deze nota wordt u geadviseerd over het vervolg.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd te besluiten om:

- De appendices van het NRM op dit moment niet te actualiseren.
- Mocht de Hoge Raad in cassatie in de rechtszaak rondom het beëindigen van het anticiperend handhaven/de experimenteerregeling (anders dan de conclusie van de Advocaat-Generaal) uitspreken dat het zonder het doorlopen van de balanced approach procedure toegestaan is te stoppen met anticiperend handhaven en de experimenteerregeling vast te stellen, dan wordt u geadviseerd bij de afweging van de vervolgstappen de optie van actualisatie opnieuw mee te wegen.

Kernpunten

- Schiphol heeft in augustus 2023 om een actualisatie van de NRM-appendices verzocht (laatste update in 2014). Zij denken daarbij ook aan het toevoegen van een 5de (stillere) geluidsklasse welke meer representatief is voor de meest recente toestellen. Deze worden bij het berekenen van de geluidbelasting op dit moment bij oudere toestellen in de bestaande klassen ingedeeld.
- IenW kan niet zelf de appendices actualiseren. Tot op heden is dit in opdracht van IenW door het NLR uitgevoerd. Ten aanzien van de inhoud kwam uit gesprekken met NLR naar voren dat er grofweg drie varianten zijn:
 1. Geluidcategorie 5 licht toevoeging: alle toestellen die niet in de huidige appendices staan worden mogelijk in deze nieuwe geluidsklasse 5 ingedeeld.

2. Geluidcategorie 5 volledig toevoeging: optie 1 + toestellen die bij de laatste update (2014) zijn ingedeeld in bestaande categorieën, worden opnieuw beoordeeld en ingedeeld.
 3. Groot onderhoud appendices: de appendices worden geheel herzien. Grenswaarden LVB, experimenteerregeling en gelijkwaardigheid zullen na deze update waarschijnlijk herzien moeten worden, omdat dan immers ook de representatieve toestellen waarop deze gebaseerd zijn veranderen.
- Voor alle opties geldt dat NLR weinig capaciteit heeft. De doorlooptijd van opties 1 en 2 worden geschat op ongeveer 3 maanden. Voor optie 3 is de totale omvang minder goed in beeld en daarmee de doorlooptijd (inschatting: zeker 6 maanden). Vermoedelijk vergt optie 3 een wijziging van het LVB omdat de criteria voor gelijkwaardigheid ook moeten worden geactualiseerd.
 - Inhoudelijk is het logisch en wenselijk om bij vigerende modellen te rekenen met zo actueel en accuraat mogelijke gegevens. Aan de andere kant zou een eenzijdige actualisatie van de appendices ervoor zorgen dat enkel de berekening van de feitelijke geluidbelasting verandert. Zonder ook de normering voor de luchthaven (grenswaarden in handhavingspunten en gelijkwaardigheidscriteria) opnieuw te berekenen aan de hand van de nieuwe appendices, leidt dit de facto alleen tot meer (lokale) geluidsruimte voor de sector. De vraag is of dit redelijk is, ook gezien de uitspraak in de RBV-rechtszaak. Gezien deze uitspraak is het overigens ook ingewikkeld om slechts één element van het model (de appendices) te actualiseren in plaats van een gehele herziening (inclusief bijvoorbeeld blootstelling-responsrelatie en de gehele modellering).
 - De vraag daarbovenop is of het op dit moment relevant is om de appendices van het NRM te actualiseren, gezien:
 1. De spoed waarmee het LVB Schiphol wordt gewijzigd om opvolging te geven aan het vonnis in de RBV-rechtszaak. Hiermee wordt Doc29 als rekenmethode verankerd als vervanger van het NRM. De relevantie van NRM en daarmee een update van de appendices vervalt hiermee.
 2. Een totale revisie van de appendices of het NRM (inclusief normering) ook een LVB-wijziging vergt, terwijl bij de volgende LVB-wijziging Doc29 wordt verankerd.
 3. De conclusie van de Advocaat-Generaal (AG) in de aanloop naar de cassatie-uitspraak in de rechtszaak rondom het beëindigen van het anticiperend handhaven/de experimenteerregeling. De AG concludeert dat het anticiperend handhaven niet mag worden beëindigd zonder de balanced approach procedure te doorlopen. De relevantie van de update van de appendices onder het anticiperend handhaven is beperkter dan bij de experimenteerregeling (of bij handhaving van het LVB 2008).
 - U wordt daarom geadviseerd om de NRM-appendices op dit moment niet te actualiseren.
 - Mocht de Hoge Raad zich – anders dan de AG – uitspreken dat het zonder het doorlopen van de balanced approach procedure toegestaan is te stoppen met anticiperend handhaven en de experimenteerregeling vast te stellen, dan wordt u geadviseerd opnieuw een actualisatie mee te nemen bij de afweging van de vervolgstappen.

Datum

7 juni 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/170855

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol
Cl. LVB

Aan

Minister van IenW

Bijlage(n)

3

Krachtenveld

- Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen zijn groot voorstander om de appendices te actualiseren, omdat daarmee de berekeningen van de geluidbelasting in NRM zo actueel mogelijk zijn. De redenering is dat zolang het NRM het vigerende geluidberekeningsmodel is, een update van de appendices ervoor zorgt dat de berekening van de geluidbelasting goed aansluit bij de praktijk. Delta Airlines en Airlines 4 America hebben vorig jaar zelfs een brief gestuurd, waarin zij aangeven dat zij juridische stappen zullen ondernemen, als het ministerie besluit niet tot actualisatie over te gaan. Op de reactiebrief van het ministerie is vooralsnog niets vernomen; vermoedelijk komt dit door het opschorten van spoor 1 waardoor de actualisatie minder urgent is voor hen (onder het anticiperend handhaven mogen grenswaarden immers overschreden worden als voldaan wordt aan de regels voor strikt preferentieel baangebruik). De luchtvaartmaatschappijen hebben de voorkeur voor optie 2.
- De Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) laat in haar advies d.d. 31 mei 2024 weten aanpassing van de NRM-appendices niet te kunnen steunen. Het advies luidt: "Het rekenmodel presenteert structureel een onderschatting van de werkelijke geluidsbelasting en aanpassing van de appendices versterkt die onderschatting. De MRS vindt daarbij dat die berekende ruimte *niet* tot groei van de luchtvaart mag leiden. Dat leidt ontegenzeggelijk tot meer hinder voor de omgeving." In de Raad is door MKB Amsterdam een minderheidsstandpunt ingenomen. Vanuit het uitgangspunt dat het wenselijk is om met zo actueel mogelijke gegevens te rekenen, wordt aanpassing van de NRM-appendices door MKB Amsterdam gesteund op voorwaarde dat alle gebruikte cijfers in het model actueel zijn.

Datum

7 juni 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/170855

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol
Cl. LVB

Aan

Minister van IenW

Bijlage(n)

3

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Bijlagen

| Volgnummer | Naam | Informatie |
|------------|---|---|
| 1. | Informatienota verzoek Schiphol actualisatie appendices NRM | Nota waarmee de minister is geïnformeerd over het verzoek van Schiphol om de appendices van het NRM te (laten) actualiseren |
| 2. | Presentatie staf LVB Schiphol over dilemma's verzoek actualisatie NRM | Slides zoals aan de minister gepresenteerd tijdens LVB Schiphol stafoverleg op 5 oktober 2023 |
| 3. | MRS-advies actualiseren appendices NRM | Advies van de MRS |