

Bijlage 4: Verwachte lokale geluidseffecten

In deze bijlage is een inschatting gegeven van de lokale effecten van het nieuwe stelsel ten opzichte van het huidige stelsel. Deze worden veroorzaakt door het overgaan van geluidpreferentieel baangebruik op basis van grenswaarden naar 'strikt' geluidpreferentieel baangebruik op basis van te handhaven regels hierover in het nieuwe stelsel. Meer specifiek gaat het hierbij om de keuze voor noordelijk preferentieel baangebruik voor het gehele jaar en de regels voor het vastleggen van een minimale inzet van twee banen (2+1-1), de verdeling van het verkeer over twee landingsbanen en de gemaximeerde inzet van de vierde baan. Hierbij wordt opgemerkt dat het om kleine verschuivingen van de geluidbelasting gaat. Deze verschuivingen passen binnen de huidige grenswaarden (en daarmee ook binnen de criteria voor gelijkwaardigheid).

Aangezien het exact modelleren van deze effecten complex en slechts beperkt mogelijk is, wordt inzicht gegeven in de verwachte effecten op basis van expert judgement.

Geluidpreferentieel vliegen is reeds de huidige praktijk. Daarom heeft het nieuwe stelsel slechts beperkte effecten op de lokale geluidbelasting. Het grootste effect wordt gevormd door de overengedoken ontwikkeling van het verkeer op Schiphol naar maximaal 510.000 vliegtuigbewegingen per jaar tot en met 2020. Dit moet echter los gezien worden van de effecten van het nieuwe stelsel. Daarnaast zal het in het nieuwe stelsel niet meer noodzakelijk zijn om 'stuurmaatregelen' te nemen om binnen de grenswaarden in de handhavingspunten te blijven, want het nieuwe stelsel kent geen handhavingspunten. Een aantal van die stuurmaatregelen hebben in de praktijk onbedoelde negatieve effecten.

Samengevat veroorzaakt het nieuwe stelsel globaal drie effecten:

- De keuze voor een preferentie, te weten 'noordelijk gebruik': starts zoveel mogelijk naar het noorden, landingen zoveel mogelijk vanuit het zuiden (dus naar het noorden). Noordelijk gebruik is preferent gesteld boven zuidelijk gebruik vanwege de geluidbelasting in het gebied nabij de luchthaven (starten Zwanenburgbaan en landen Aalsmeerbaan levert minder hinder nabij de luchthaven dan starten Aalsmeerbaan en landen Zwanenburgbaan), en vanwege de hogere aankomstpunctualiteit (door kortere taxitijden na de landing). Tevens wordt hiermee de situatie voor de al hoog belaste omgeving in het zuidoosten (Aalsmeer) enigszins verbeterd.
- Meer gebruik van preferente banen door strikt geluidpreferentieel vliegen.
- Geen stuurmaatregelen zoals in het huidige stelsel.

In het onderstaande is indicatief inzicht gegeven in het effect van het stelsel aan de hand van:

- de daadwerkelijke situatie in het kalenderjaar 2008, zie paragraaf 1 (verandering aantallen starts en landingen per baan) en 2 (verandering van de Lden geluidbelasting op jaarbasis). Dit jaar is gekozen omdat dit het jaar is met tot nu toe het hoogste gerealiseerde verkeersvolume;
- een groot aantal mogelijk toekomstscenario's, omdat niet exact bekend is hoe het toekomstige verkeersbeeld er precies uitziet, zie paragraaf 3.

1. Effect op aantallen starts en landingen

Voor het aantal starts per baan zou in 2008 de invoering van het nieuwe stelsel het volgende effect hebben gehad:

- Circa 4.000 – 5.000 extra starts vanaf de Kaagbaan ten gunste van de Aalsmeerbaan. Dit effect wordt veroorzaakt doordat er in het nieuwe stelsel geen stuurmaatregel nodig zou zijn geweest.
- Circa 5.000 extra starts vanaf de Polderbaan en 2.500 starts vanaf de Zwanenburgbaan ten gunste van respectievelijk de Kaagbaan en de Aalsmeerbaan. Dit effect wordt veroorzaakt doordat in het nieuwe stelsel het gehele jaar noordelijk preferentieel baangebruik geldt.

Voor het aantal landingen per baan zou in 2008 de invoering van het nieuwe stelsel het volgende effect hebben gehad:

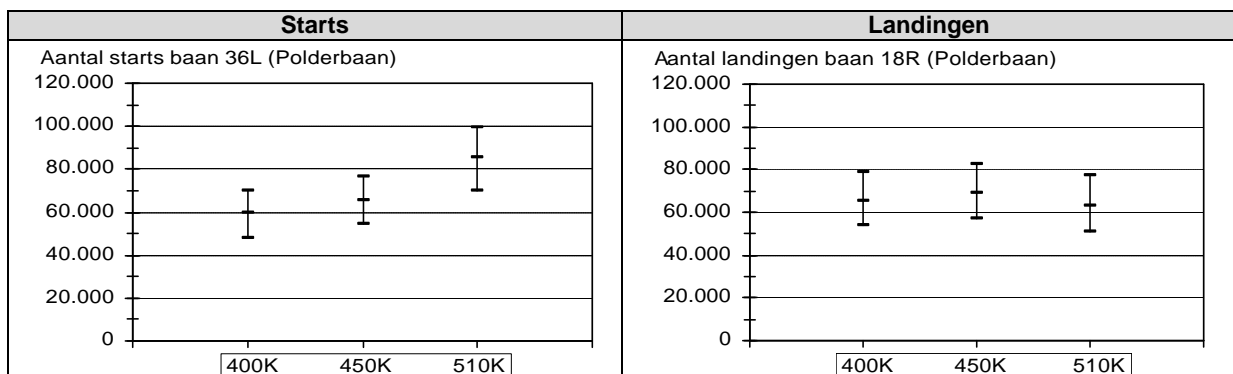
- Circa 5.000 extra landingen op de Kaagbaan en 2.500 extra landingen op de Aalsmeerbaan ten gunste van respectievelijk de Polderbaan en de Zwanenburgbaan. Dit effect wordt veroorzaakt doordat in het nieuwe stelsel het gehele jaar noordelijk preferentieel baangebruik geldt.
- Circa 3.000 – 4.000 extra landingen op de Polderbaan ten gunste van de Zwanenburgbaan. Dit effect is het gevolg van het strikt geluidpreferentieel vliegen.

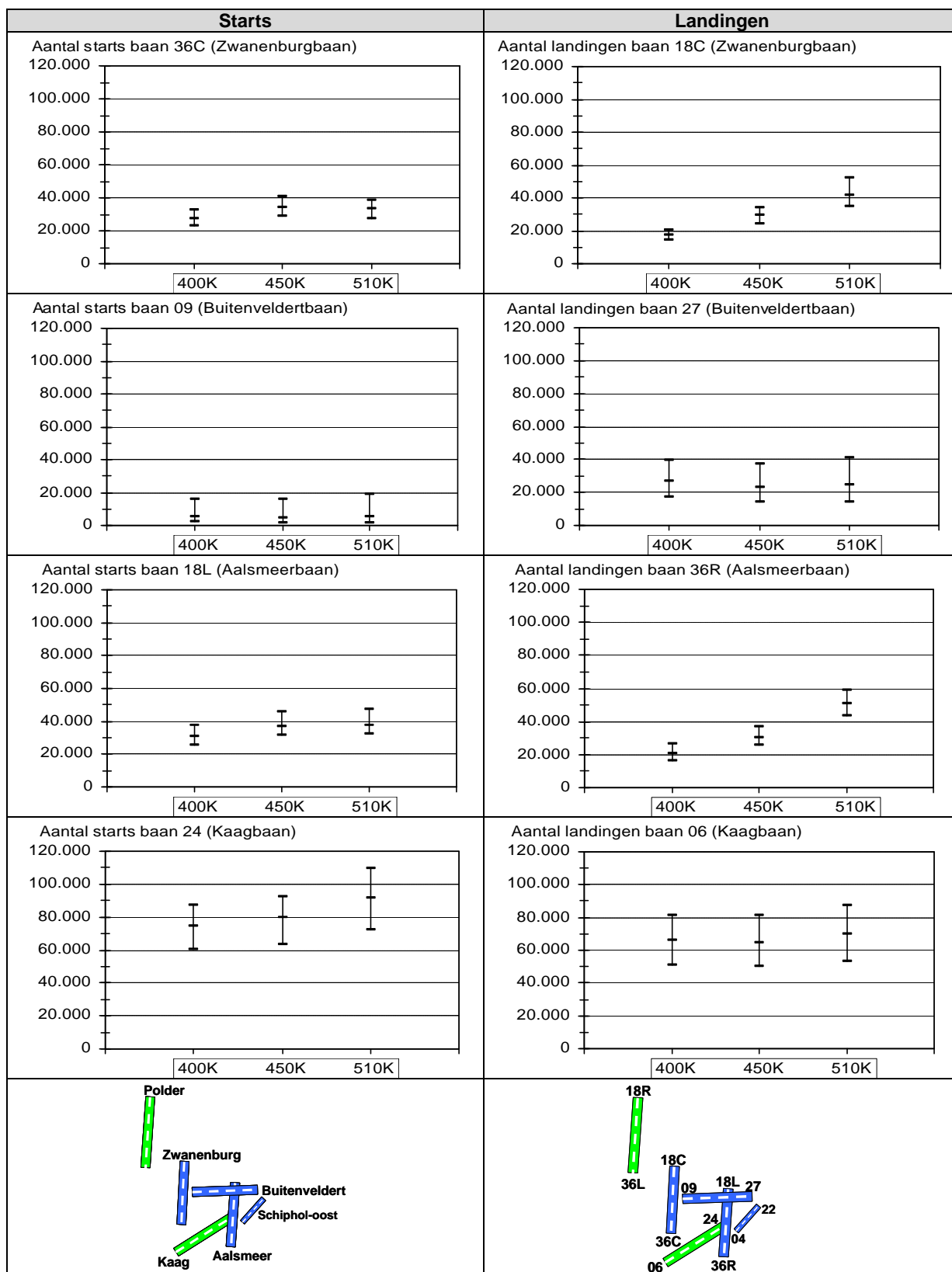
In onderstaande tabel staan de veranderingen van de aantallen starts en landingen voor de hierboven genoemde gegevens betreffende 2008.

	2008 Totalen bij het huidige stelsel	2008 Totalen bij het nieuwe stelsel	Absoluut verschil	Procentueel verschil
Startbaan				
36L (Polderbaan)	44.300	49.300	+ 5.000	+ 11,3%
24 (Kaagbaan)	101.300	96.300	- 5.000	- 4,9%
36C (Zwanenburgbaan, naar het noorden)	24.100	26.600	+ 2.500	+ 10,4%
18L (Aalsmeerbaan)	36.500	34.000	- 2.500	- 6,8%
09 (Buitenveldertbaan)	7.200	7.200	0	0,0%
18C (Zwanenburgbaan, naar het zuiden)	700	700	0	0,0%
Landingsbaan				
18R (Polderbaan)	82.900	81.800	- 1.100	- 1,3%
06 (Kaagbaan)	46.700	51.700	+ 5.000	+ 10,7%
18C (Zwanenburgbaan, vanuit het noorden)	32.400	26.000	- 6.400	- 19,8%
36R (Aalsmeerbaan)	20.800	23.100	+ 2.300	+ 11,1%
27 (Buitenveldertbaan)	26.200	26.200	0	0,0%
36C (Zwanenburgbaan, vanuit het zuiden)	3.900	4.100	+ 200	+ 5,1%

Op het moment dat het verkeersvolume groeit naar 510.000 vliegtuigbewegingen, zal dit leiden tot een beperkte toename op de Polderbaan en Kaagbaan (deze banen zitten al relatief “vol”), vooral voor landingen zal de groei voor een belangrijk deel plaatsvinden op de Aalsmeerbaan en de Zwanenburgbaan. De exacte aantallen zijn - naast het weer - afhankelijk van de dienstregeling (o.a. herkomst en bestemming van het verkeer), het dan van kracht zijnde operationele concept en nog een groot aantal andere variabelen.

Ter illustratie is hieronder voor scenario's in het NLR-effectenonderzoek - met respectievelijk 400.000 (“400K”); 450.000 (“450K”) en 510.000 (“510K”) vliegtuigbewegingen - per baan weergegeven de bandbreedte van het aantal starts en landingen per jaar ten gevolge van de van jaar tot jaar andere weersomstandigheden (38 meteojaren, 1971 t/m 2008). Van boven naar beneden geven de streepjes het maximum, het gemiddelde en het minimum van deze meteojaren aan. Al deze berekeningen zijn uitgevoerd met de preferentietabel die voor het nieuwe stelsel is voorgesteld. De figuren zijn gerangschikt naar “overvlogen gebied”. Bijvoorbeeld voor de Polderbaan: zowel voor starts vanaf baan 36L als voor landingen op baan 18R wordt het gebied ten noorden van de Polderbaan overvlogen.





De resulterende geluidbelasting is van nog meer factoren afhankelijk, bijvoorbeeld ook van de samenstelling van de vloot, de verdeling van het verkeer over het etmaal en over de vliegroutes die bij een bepaalde baan horen. In het NLR onderzoek uit 2008 is hier meer inzicht in verkregen, de resultaten staan in paragraaf 3.

2. Effect op de geluidbelasting

Onderstaande figuur 1 geeft een indicatie van de verandering van de geluidbelasting in de omgeving van Schiphol (binnen de 48 dB(A) Lden contour) door toepassing van 'strikt' geluidpreferentieel baangebruik en Noordelijk preferent baangebruik in het nieuwe stelsel, ten opzichte van het huidige preferentieel baangebruik op basis van het huidige stelsel met grenswaarden in handhavingpunten. Evenals de hierboven genoemde aantallen starts en landingen, is ook deze figuur bepaald op basis van de realisatie in 2008. Deze figuur geeft indicatief het effect van starts en landingen gezamenlijk weer.

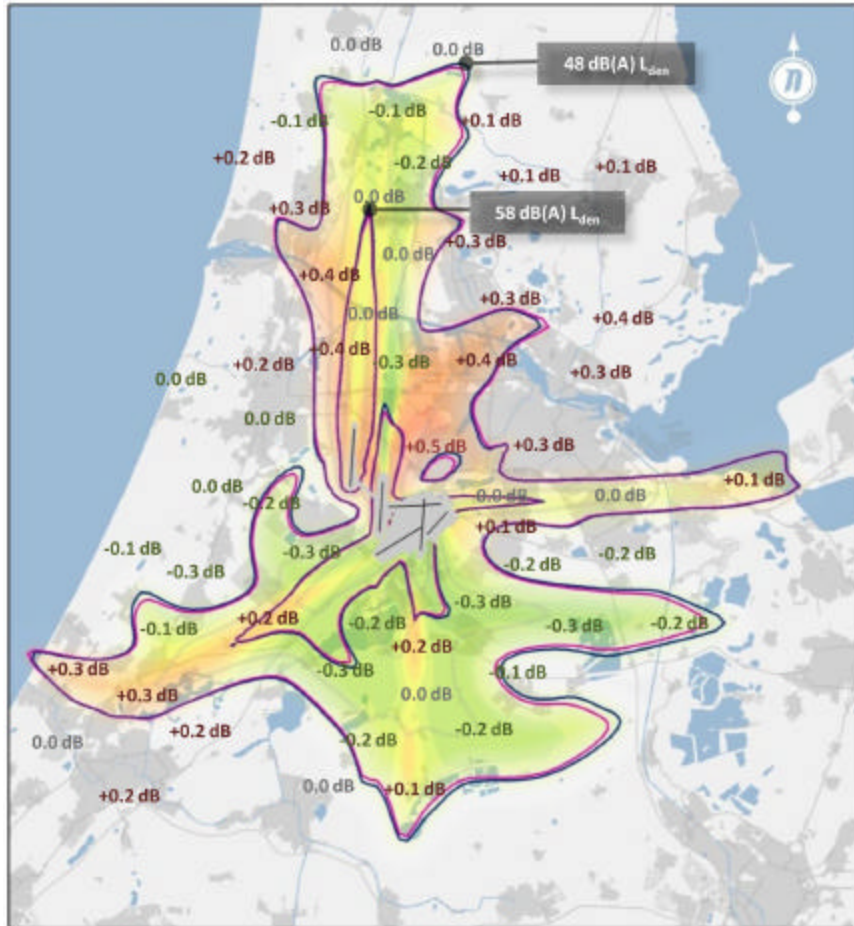
Uitgaande van de situatie in 2008, geven de waarden in rood (+) aan waar en in welke mate er op jaarbasis een toename van de geluidbelasting is te verwachten, de waarden in groen (-) waar en in welke mate er op jaarbasis een afname is te verwachten. Ter oriëntatie staan in figuur 1 ook de 48 en 58 dB(A) Lden contouren 2008 zowel voor het huidige als het nieuwe stelsel

Hierbij de volgende toelichting.

Door het nieuwe stelsel treedt een verandering op van de verdeling van het verkeer over de banen, daardoor een verandering van de verdeling van het verkeer over de omgeving van Schiphol en daarom een verandering van de verdeling van de geluidbelasting over de omgeving. Dat effect is in deze figuren weergegeven.

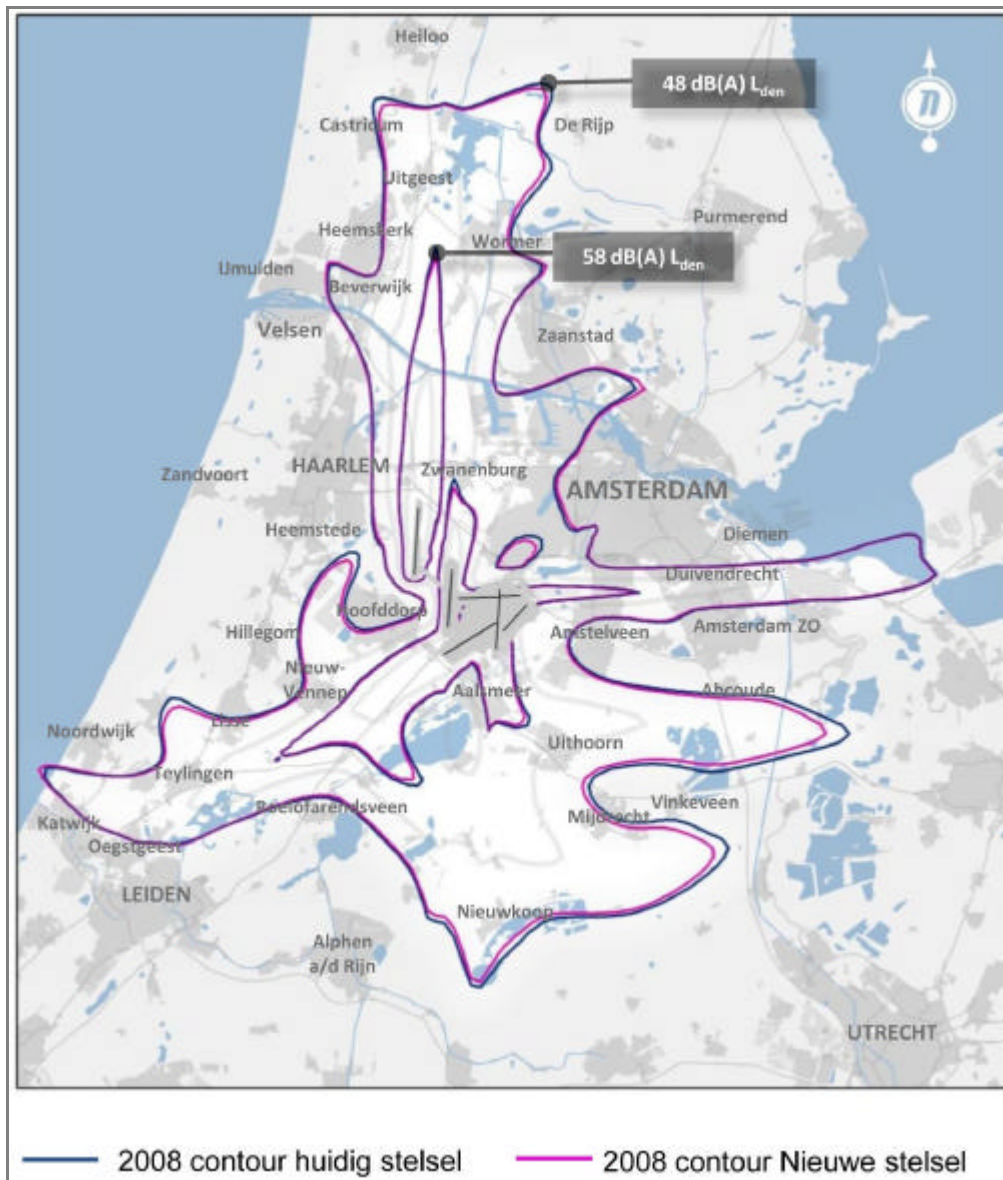
De noordelijke preferentie is in de geluidbelasting zichtbaar door een lichte toename van de belasting ter hoogte van de vertrekroutes ten noorden van de Polderbaan en ten noorden van de Zwanenburgbaan. Ter hoogte van de aankomstroutes naar de Zwanenburgbaan is een lichte afname van de geluidbelasting te verwachten. Ten westen en zuidoosten van de luchthaven wordt een lichte afname van de geluidbelasting verwacht als gevolg van de noordelijke preferentie. In het zuidwesten kan een lichte toename van de geluidbelasting worden verwacht vanwege de toename in het aantal landingen vanuit die richting naar de Kaagbaan. Het strikt preferente gebruik van de banen leidt ertoe dat bij de secundaire banen een lichte vermindering van de geluidbelasting optreedt.

Aan het slot van deze paragraaf staan tabellen, waarin een indicatie is gegeven van de toe- of afname van de geluidbelasting per woonkern. Daarboven, in figuur 2, staan de 48 en 58 dB(A) Lden contouren van de gerealiseerde geluidbelasting in 2008 en de contouren voor het nieuwe stelsel, met de plaatsnamen. Dit zijn dezelfde contouren als in figuur 1.



— 2008 contour huidig stelsel — 2008 contour Nieuwe stelsel

Figuur 1: Indicatie van de verandering van de geluidbelasting – starts en landingen gezamenlijk



Figuur 2: Indicatie van de gerealiseerde geluidbelasting in 2008 en het nieuwe stelsel

Verschillen per woonkern

Onderstaande tabellen geven op basis van figuur 1 per gemeente (woonkern/wijk) indicatief de verwachte verandering van de Lden geluidbelasting gevolge van het nieuwe stelsel weer.

Op basis van de werkelijk opgetreden geluidbelasting in 2008 zoals weergegeven in de contouren in figuur 2, zijn in de tabellen vier gebieden onderscheiden, te weten het gebied:

- A. binnen de 58 dB(A) Lden contour; geluidbelasting 58 dB(A) Lden en hoger.
- B. tussen de 53 en 58 dB(A) Lden contour; geluidbelasting tussen 53 en 58 dB(A) Lden.
- C. tussen de 48 en 53 dB(A) Lden contour; geluidbelasting tussen 48 en 53 dB(A) Lden.
- D. buiten de 48 dB(A) Lden contour; geluidbelasting lager dan 48 dB(A) Lden.

De geluidbelasting kan binnen een woonkern/woonwijk verschillen, een woonkern/woonwijk kan daardoor in meerdere tabellen voorkomen. Ook het effect van het nieuwe stelsel op de geluidbelasting kan binnen een woonkern/woonwijk verschillen, de indeling is gebaseerd op het gemiddelde verschil. Een negatieve (-) waarde is daarbij een afname van de geluidbelasting ten opzichte van de huidige situatie; een positieve (+) waarde is een toename.

Een woonkern/woonwijk is opgenomen in de tabel als er in het betreffende gebied ten minste 50 woningen staan.

Tabel A: Gebied binnen de 58 dB(A) Lden contour	
Verskil in Lden indicatief	Gemeente (woonkern/wijk)
- 0,3 tot - 0,1 dB(A)	Aalsmeer (Oosteinde), Haarlemmermeer (Rijk en omgeving, Rijsenhout en omgeving, Burgerveen en Weteringbrug)
- 0,1 tot + 0,1 dB(A)	Aalsmeer (Aalsmeer), Amstelveen, Amsterdam (Zuideramstel), Haarlemmermeer (Hoofddorp en omgeving, Nieuw-Vennep en omgeving, Zwanenburg en omgeving), Zaanstad (Assendelft-Zuid)
+ 0,1 tot + 0,3 dB(A)	Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Haarlemmermeer (Lijnden en omgeving)
+ 0,3 tot + 0,5 dB(A)	Haarlemmermeer (Vijfhuizen en omgeving)

Tabel B: Gebied tussen de 53 en 58 dB(A) Lden contour	
Verskil in Lden indicatief	Gemeente (woonkern/wijk)
- 0,3 tot - 0,1 dB(A)	Aalsmeer (Aalsmeer, Kudelstraat en Kalslagen, Oosteinde), Amstelveen, De Ronde Venen, Haarlemmermeer (Rijk en omgeving, Rijsenhout en omgeving), Jacobswoude (Leimuiden), Nieuwkoop (Zevenhoven, Ter Aar), Uithoorn (Thamerdal, Zijdelwaard, Legmeer, Meerwijk)
- 0,1 tot + 0,1 dB(A)	Amsterdam (Zuideramstel, Zuidoost) Diemen, Haarlemmermeer (Hoofddorp en omgeving, Nieuw-Vennep en omgeving, Zwanenburg en omgeving), Nieuwkoop (Nieuwveen), Ouder-Amstel, Uitgeest, Uithoorn (De Kwakel), Zaanstad (Assendelft-Zuid, Assendelft-Noord)
+ 0,1 tot + 0,3 dB(A)	Alkemade, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Haarlemmermeer (Abbenes en omgeving)
+ 0,3 tot + 0,5 dB(A)	Amsterdam (Geuzenveld en Sloterveer, Osdorp), Haarlemmermeer (Lijnden en omgeving)

Tabel C: Gebied tussen de 48 en 53 dB(A) Lden contour	
Verskil in Lden indicatief	Gemeente (woonkern/wijk)
- 0,3 tot - 0,1 dB(A)	Aalsmeer (Aalsmeer, Kudelstraat en Kalslagen), Abcoude, Castricum (Castricum-Noord, Castricum-Oost), De Ronde Venen, Haarlemmermeer (Nieuw-Vennep en omgeving, Burgerveen en Weteringbrug, Zwaanshoek), Jacobswoude (Leimuiden), Lisse, Loenen, Nieuwkoop (Zevenhoven, Ter Aar), Noordwijkerhout, Ouder-Amstel, Uithoorn (Centrum, Thamerdal, Zijdelwaard, Meerwijk, Amsteldijk), Wijdmeren, Zaanstad (Krommenie Oost, Krommenie West, Assendelft-Noord)
- 0,1 tot + 0,1 dB(A)	Aalsmeer (Oosteinde), Alkemade, Amstelveen, Amsterdam (Zuidoost), Castricum (Akersloot, de Woude, Limmen), Diemen, Graft-De Rijk, Haarlemmermeer (Hoofddorp en omgeving, Abbenes en omgeving, Lisserbroek, Cruquius), Heemskerk (Hofland, Oosterwijk en Zuidbroek, Poelenburg en Oosterzij, Noordbroek en De Trompet, Assumburg), Muiden, Nieuwkoop (Nieuwveen), Teylingen (Voorhout), Uitgeest, Wormerland (Wormer), Zaanstad (Wormerveer, Westzaan)
+ 0,1 tot + 0,3 dB(A)	Amsterdam (Amsterdam Oud-Zuid, Zuideramstel), Beverwijk (De Pijp en Wijkerbroek), Haarlemmermeer (Badhoevedorp en omgeving, Vijfhuizen en omgeving), Katwijk (Katwijk Noord, Rijnsburg), Oegstgeest, Teylingen (Sassenheim, Warmond), Zaanstad (Rooswijk)

+ 0,3 tot + 0,5 dB(A)	Amsterdam (Amsterdam-Noord, Geuzenveld en Sloterveer, Osdorp, Slotervaart en Overtoomse Veld, Westerpoot), Beverwijk (Centrum, Vondelkwartier), Haarlem (Haarlem-Oost, Oud Schoten en Spaarndam), Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Noordwijk (Noordwijk-Binnen), Velsen (Velsen-Zuid en Driehuis, Velsen-Noord, Velsbroek), Zaanstad (Zaandam Zuid, Poelenburg, Oude Haven)
-----------------------	--

Tabel D: Gebied buiten de 48 dB(A) Lden contour	
Verskil in Lden indicatief	Gemeente (woonkern/wijk)
- 0,3 tot - 0,1 dB(A)	Abcoude, Breukelen, Castricum (Castricum-Noord), De Bilt, De Ronde Venen, Haarlemmermeer (Nieuw-Vennep en omgeving, Lisserbroek, Beinsdorp), Hilversum, Koggenland (Westerkoggenland, Spierdijk, Zuidermeer, Ursem), Laren, Lisse, Loenen, Maarssen, Schermer (Schermerhorn), Wijdemeren, Zeevang (Kwadijk), Zeevang (Middelie)
- 0,1 tot + 0,1 dB(A)	Alkemade, Alkmaar (Zuid, Oudorp, Overdie, Huiswaard-Zuid, Huiswaard-Noord, Daalmeer en Koedijk, Binnenstad), Alphen aan den Rijn, Amstelveen, Amsterdam (Zuidoost), Beemster, Bennebroek, Bloemendaal, Bussum, Castricum (Centrum, Castricum-Oost, Castricum-Zuid, Bakkum, Akersloot, Limmen), Drechterland (Venhuizen, Wijdenes, Schellinkhout), Edam-Volendam, Haarlem (Oude stad, Spoorbaan Leiden, Haarlemmerhoutkwartier, Duinwijk, Schalkwijk), Haarlemmermeer (Hoofddorp en omgeving, Zwaanshoek, Cruquius, Vijfhuizen en omgeving), Heemskerk (Heemskerk-Dorp, Commandeurs en Marquette, Poelenburg en Oosterzij, Noordbroek en De Trompet, Kerkbeek, Assumburg, Hoogdorp en Waterakkers), Heemstede, Heiloo (Heiloo-West, Stationsomgeving, Ypestein, Heiloo Zuid-West), Hillegom, Hoorn (Binnenstad, Venenlaan-kwartier, Hoorn-Noord, Grote Waal, Risdam-Zuid, Risdam-Noord, Nieuwe Steen, Zwaag, Blokker, Kersenboogerd-Noord, Kersenboogerd-Zuid, Huizen (Buitenwijken), Jacobswoude (Rijnsaterwoude), Jisp, Katwijk (Katwijk aan den Rijn, Katwijk Midden, Katwijk aan Zee, Landelijk gebied Katwijk, Rijnsburg, Valkenburg), Koggenland (Avenhorn, Obdam, Hensbroek), Nieuwkoop (Ter Aar), Noordwijk (Noordwijk Aan Zee), Noordwijkerhout, Ouder-Amstel, Purmerend (Overwhere, Wheermolen, Purmer-Noord), Schermer (Oterleek, Zuid- en Noord-Schermer, Schermeer), Teylingen (Voorhout), Weesp, Zandvoort, Zeevang (Oosthuizen, Warder, Schardam)
+ 0,1 tot + 0,3 dB(A)	Alkmaar (West), Amsterdam (Oud-Zuid, Binnenstad, Oost en Watergraafsmeer, Oud-West, Zeeburg, Zuideramstel), Beverwijk, Diemen, Drechterland (Hoogkarspel, Westwoud, Oosterblokker), Graft-De Rijk, Haarlem (Haarlem-Oost, Westoever Noord Buitenspaarne, Ter Kleef en Te Zaanen, Oud Schoten en Spaarndam), Heemskerk (Hofland, Oosterwijk en Zuidbroek, Heemskerkerduin en Noorddorp), Heiloo (Blockhovelpark, Heilo Noord-West, Heilo-Midden), Huizen (Oude Dorp, Westereng, Erica en Tafelberg, Staatslieden en Componistenbuurt, Havengebied, Zenderwijk en Bovenweg, Stad en Lande, Huizermaat West en Zuid, Huizermaat Noord, Bijvanck, Bovenmaten, Hogemaat), Jacobswoude (Woubrugge), Katwijk (Katwijk Noord), Koggenland (Oudendijk), Leiden (Roodenburgerdistrict, Bos- en Gasthuisdistrict, Morsdistrict, Boerhaavedistrict, Stevenshofdistrict), Leiderdorp, Muiden, Naarden, Noordwijk (Noordwijk-Binnen), Oegstgeest, Oostzaan, Purmerend (Centrum, Gors, Purmer-Zuid, Weidevenne), Stede Broec, Teylingen (Warmond), Velsen (Ten noorden van De lange Nieuwstraat, Ten zuiden van De lange Nieuwstraat, Ijmuiden-West, Duin- en Zeewijk, Velsen-Noord, Santpoort-Noord,

	Santpoort-Zuid), Voorschoten, Waterland (Monnickendam, Katwoude, Marken), Wormerland (Wormer, Wijdewormer), Zaanstad (Pelders- en Hoornseveld, Rosmolenwijk, Kogerveldwijk, Zaanadam Noord, Zaanadam West, Nieuw West, Oud Koog a/d Zaan, Westerkoog, Oud Zandijk, Rooswijk, Wormerveer, Westzaan), Zeevang (Beets)
+ 0,3 tot + 0,5 dB(A)	Amsterdam (Amsterdam-Noord, Bos en Lommer, De Baarsjes, Geuzenveld en Sloterveer, Osdorp, Slotervaart en Overtoomse Veld, Westerpark, Westerpoot), Haarlemmermeer (Badhoevedorp en omgeving), Landsmeer, Leiden (Binnenstad-Zuid, Binnenstad-Noord, Stationsdistrict, Leiden-Noord, Merenwijkdistrict), Velsen (Velsen-Zuid en Driehuis, Velsbroek), Waterland (Broek in Waterland, Ilpendam, Watergang), Zaanstad (Zaandam-Zuid, Poelenburg, Oude Haven)

3. NLR onderzoek in 2008

Voorafgaand aan het Aldersadvies in oktober 2008, heeft het NLR onderzoek uitgevoerd naar de verschillen met het huidige stelsel. Uit dat onderzoek, op basis van ruim 500 mogelijke toekomstige situaties, blijkt dat het nieuwe stelsel lokaal een vergelijkbare bescherming biedt ten opzichte van het huidige stelsel: de geluidbelasting die met het nieuwe stelsel lokaal kan optreden is vergelijkbaar met de geluidbelasting die in het huidige stelsel op kan treden. Ook bij verschuiving in bestemmingen (bij meer dan evenredige toename van verkeer naar en vanuit het westen, oosten of zuiden) blijft de verdeling stabiel.

Onderstaande figuur 3 geeft dit weer. Voor een aantal locaties nabij het gebied waar een geluidbelasting van 58 dB(A) L_{den} op jaarbasis kan optreden, zijn de lokale geluidseffecten afgezet tegen wat op basis van de grenswaarden in het huidige stelsel (MER 2007, weergegeven als "GW in HS") lokaal aan geluidbelasting mogelijk is. Hierbij is een groot aantal (ruim 500) mogelijk toekomstige situaties bepaald die binnen het nieuwe stelsel zouden kunnen optreden. Er is onder andere rekening gehouden met een toename van verkeer naar circa 500.000 vliegtuigbewegingen, met onzekerheden in de herkomst en bestemming van vliegtuigen, met de mate waarin gelijktijdig vier banen in gebruik zijn (maximaal drie uur) en met de weersomstandigheden die zich gedurende het jaar voor kunnen doen.

Figuur 3 toont de gemiddelde en de maximale geluidbelasting in het nieuwe stelsel en het aantal keer dat in de uitgevoerde berekeningen voor een jaar een hogere geluidbelasting is gevonden dan binnen het huidige stelsel mogelijk is.



Figuur 3: Lokale geluidseffecten - onderzoek NLR 2008

Uit deze figuur blijkt het volgende:

- gemiddeld liggen de waarden op de verschillende locaties circa 0,6 tot 0,9 dB(A) lager dan wat op basis van de grenswaarden in het huidige stelsel mogelijk is; dit verschil is vooral het gevolg van de meteotoeslag die wel in de grenswaarden maar niet in de van jaar-tot-jaar geluidbelasting is opgenomen;
- op de verschillende locaties komt incidenteel (tot 4%, dus eens in de 25 simulaties) een hogere geluidbelasting voor dan in het huidige stelsel. Voor het huidige stelsel is hierbij geen rekening gehouden met de “meteoclausule”, waardoor als gevolg van extreem weer lokaal een hogere geluidbelasting mag optreden.