

## **Bijlage 1 aanbevelingen Technical Challenge**

### *Bevindingen PwC/MovingDot - Hoge impact (aan Schiphol)*

- M1. Een deel van de modelmatige aanvullingen wijkt af van het uitgangspunt voor weerslimieten in de Motie Smaling (PwC en MovingDot);
- M2. Schiphol maakt niet duidelijk waarom het aannemelijk is dat de overschrijding van het dagmaximum van de regel voor de vierde baan in het 500K-scenario verklaarbaar is op basis van de uitzonderingsgronden (PwC);
- M3. Het toekomstige verkeersbeeld in de doorkijk naar 540.000 vliegtuigbewegingen is evenredig opgeschaald vanuit het 500K-scenario en niet gebaseerd op de verwachte groei in de marktsegmenten (PwC);
- M4. Het rekenmodel dat Schiphol gebruikt om de weergegevens van KNMI te vertalen naar een hoogte voor de wolkenbasis, hanteert een andere grens voor de bedekkingsgraad dan LVNL in haar operationele praktijk doet (PwC en MovingDot);

### *Bevindingen PwC MovingDot - Lage impact (aan Schiphol en IenW)*

- M5. Schiphol heeft met een enquête onder de luchtvaartmaatschappijen de gehanteerde startprocedures geïnventariseerd. Geconstateerd wordt dat in de MER-berekeningen de procedures niet exact worden overgenomen (PwC);
- M6. De ontwikkeling van de vlootverdeling van KLM en Delta Airlines in de 500K- en 540K-scenario's wijkt af van de verwachte ontwikkeling zoals KLM deze voorziet (PwC);
- M7. Schiphol hanteert in het MER een ander uitgangspunt voor de brondata van historische weersomstandigheden dan hoe LVNL baan(combinatie) inzet bepaalt. Schiphol hanteert uurgemiddelde gegevens van het KNMI; LVNL hanteert gegevens van KNMI METAR (PwC en MovingDot);
- M8. De documentatie van de gebruikte modellen geeft slechts beperkt inzicht in de uitgangspunten, in een aantal gevallen ontbreekt dat zelfs. Ook is er geen uitputtende lijst aan uitgangspunten vastgelegd (PwC);
- M9. Herleidbaarheid naar de brondata is niet altijd mogelijk (PwC en MovingDot);
- M10. Wij constateren dat voor alle modellen het veelal ontbreekt aan toelichting (comments) in de modelcode (PwC);
- M11. Voor de gebruikte modellen en software is niet altijd bewijs beschikbaar dat deze compleet gevalideerd zijn (PwC);
- M12. Er is geen overzicht van de samenhang en opzet van de modellen aanwezig: de blauwdruk ofwel modelarchitectuur (PwC).

### *Bevindingen ORS en Natuur- en Milieufederatie Noord-Holland (aan IenW)*

- M13. De gehanteerde scenario's voor de 50/50 verdeling van de hinderbeperking na 2020 zijn onjuist (ORS-bewonersdelegatie).
- K1. De transitie naar Doc 29 resulteert in een aantal gevallen in een te lage geluidbelastingen. Met name voor startend verkeer. Bekende vergelijkingen tussen metingen en berekeningen wijzen ook in diezelfde richting: metingen geven hogere waarden aan dan berekeningen. Hierdoor is dit MER niet effectneutraal waardoor ze tekortschiet op het punt van gelijkwaardige bescherming. Het verdient aanbeveling hier eerst nader onderzoek naar te

*doen voordat het MER wordt vastgesteld. Dit omdat kleine afwijkingen in de berekeningen van geluidbelasting zeer grote gevolgen kunnen hebben voor de ligging van de geluidcontouren. Eén dB verschil betekent 125.000 meer of minder vliegbewegingen (MNH en ORS-bewonersdelegatie),*

- *K2. Door de onzekerheden en onduidelijke onderbouwingen in (de toepassing van) de Doc 29 rekenmethode is de berekende geluidsbelasting door startend verkeer met name in het buitengebied waarschijnlijk te laag (MNH). De bevinding is besproken met de betrokken technische bureaus, maar er kon binnen het tijdsbestek van de Technical Challenge geen volledige overeenstemming worden bereikt.*
- *K3. De tussen 2005 en 2018 gebouwde woningen blijven onzichtbaar doordat in de actualisatie van de gelijkwaardigheidscriteria de maximaal toegestane hinder evenredig meegroeit (MNH en ORS-bewonersdelegatie).*
- *K4. Het MER doet niet wat een m.e.r. geacht wordt te doen (MNH):*
- *K5. De dosis-effect-relaties waarmee de te verwachten geluidhinder is berekend zijn verouderd (MNH en ORS-bewonersdelegatie).*