

Vergaderjaar 2018–2019

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 355

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 februari 2019

Zoals toegezegd aan uw Kamer in het AO van 5 december 2018 (Kamerstuk 31 936, nr. 573) stuur ik uw Kamer bij deze een appreciatie van de in opdracht van Schiphol uitgevoerde Technical Challenge op het concept-MER Schiphol. Daarnaast ontvangt u de antwoorden op de feitelijke vragen van de commissie voor Infrastructuur en Waterstaat over de brieven over de gebruiksprognose Schiphol 2019¹ en het concept-MER Schiphol² (Kamerstuk 29 665, nr. 354).

Tevens vindt u bijgevoegd bij deze brief een aantal rapporten³ die in het kader van het concept-MER Schiphol zijn opgesteld en die ik in mijn brief van 28 november 2018 heb aangekondigd. Dit betreft allereerst een rapport van de Doc29 deskundige en geluidsexpert werkzaam bij de Civil Aviation Authority (CAA) in het Verenigd Koninkrijk met suggesties hoe berekeningen en metingen elkaar in de toekomst kunnen versterken. Het rapport zal worden gebruikt bij de «programmatische aanpak meten vliegtuiggeluid». Ook is een rapport van het NLR bijgevoegd waarin wordt beschreven hoe de Doc29 geluidsberekeningen voor het concept-MER tot stand zijn gekomen. Ik zal uw Kamer nog informeren over de afwegingen en keuzes die ten grondslag liggen aan de implementatie van Doc29 voor Schiphol, de mogelijkheden voor het publiek beschikbaar maken van het Doc29-model en de regeling milieu-informatie Schiphol (RMI).

Op 30 januari 2019 heb ik uw Kamer het verslag van de voorzitter van de Omgevingsraad Schiphol (ORS) aangeboden, dat hij heeft uitgebracht naar aanleiding van de adviezen die aan de ORS zijn gevraagd⁴. Dhr. Laçin van de SP heeft naar aanleiding hiervan gevraagd hoe het proces om te komen tot een definitief MER nu verder gaat. Naar aanleiding daarvan

¹ Kamerstuk 29 665, nr. 349.

² Kamerstuk 29 665, nr. 350.

³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

⁴ Kamerstuk 29 665, nr. 353.

merk ik op dat ik in overleg ben met Schiphol als initiatiefnemer voor het MER om tot een spoedige maar ook zorgvuldige afronding van het MER te komen, waarbij ook de bevindingen uit de Technical Challenge en het verslag van de voorzitter van de ORS goed worden meegenomen. Dit is van belang om tot een Luchthavenverkeersbesluit Schiphol (LVB) te kunnen komen, waarmee het nieuwe normen- en handhavingstelsel (NNHS) wordt geïmplementeerd en het anticiperend handhaven wordt beëindigd.

Appreciatie Technical Challenge concept-MER Schiphol

Alle partijen in de ORS zijn door Schiphol uitgenodigd om voorstellen te doen wie in de Technical Challenge zou kunnen deelnemen. Dat heeft geresulteerd in de volgende 4 deelnemers:

- Movingdot
- PwC
- De Natuur en Milieufederatie Noord-Holland
- De bewonersdelegatie van de ORS

PwC heeft een onafhankelijke model-technische review op de voor het concept-MER uitgevoerde geluidberekeningen uitgevoerd. MovingDot heeft een onafhankelijke validatie en verificatie van het in de rekenmodellen gehanteerde baan- en routegebruik uitgevoerd. De Natuur- en Milieufederatie Noord-Holland en de bewonersdelegatie van de Omgevingsraad Schiphol hebben ieder een eigen beoordeling van het concept-MER uitgevoerd. Daarbij werd met name gekeken naar de voor het MER gestelde kaders in een eerste versie van het concept-MER. Vanwege de verschillende scopes van de in de Technical Challenge deelnemende partijen zijn de aanbevelingen in twee categorieën onderverdeeld: 1) Kader en 2) MER proces en rekenmodel. Elke aanbeveling is voorzien van een «eigenaar». Hieronder wordt aangegeven hoe Schiphol en mijn ministerie omgaan met de diverse aanbevelingen die aan hen zijn gericht. Voor een volledig overzicht van de verschillende aanbevelingen verwijs ik u naar bijlage 1⁵.

Van alle aanbevelingen ligt de verantwoordelijkheid voor de beoordeling en verwerking bij de «eigenaar». Wanneer het MER definitief aan het ministerie wordt aangeboden zal beoordeeld worden of het voldoende is om het stuk voor te leggen bij de Commissie voor de m.e.r. en de wettelijke adviseurs ter advisering over de juistheid en de volledigheid van het MER. Vervolgens zullen het MER en de ontvangen adviezen en zienswijzen op het MER dienen als informatiebasis voor het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol, waarmee het nieuwe normen en handhavingstelsel wordt verankerd.

Bevindingen PwC/MovingDot – Hoge impact (aan Schiphol)

Schiphol heeft aangegeven dat het de aanbevelingen M1 (over de weerslijmieten) en M2 (over de overschrijdingen van de vierde baanregel) van de Technical Challenge heeft verwerkt in het concept-MER dat door Schiphol is gepubliceerd.

T.a.v. M3 (over het opschalen van het verkeer) heeft Schiphol aangegeven beter te hebben onderbouwd hoe er tot een scenario van 540.000 vliegtuigbewegingen is gekomen. Vervolgens heeft Schiphol aangegeven dat de impact van de aanbeveling M4 (over de weergegevens) anders wordt ingeschat. Schiphol heeft de keuze gemaakt om deze aanbeveling nu niet over te nemen. Dit omdat in de modellering ook gebruik wordt gemaakt van empirische data. Daarom heeft het verschil in de gehanteerde grens volgens Schiphol geen significant effect.

⁵ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

Bevindingen PwC/Movingdot – Lage impact (aan Schiphol)

Schiphol heeft aangegeven dat de aanbevelingen M5 (de startprocedures) en M6 (de vlootverdeling van Delta en KLM) in het definitieve MER door Schiphol worden verwerkt. Schiphol schat de gevolgen van aanbeveling M7 (over de gehanteerde gegevens ten aanzien van weersomstandigheden) anders in en heeft daardoor de keuze gemaakt deze aanbeveling niet over te nemen. Over M8 t/m M12 (zie verder de bijlage 1; over het gebruikte rekenmodel) kan worden aangegeven dat de uitgangspunten en rekenvoorschriften uiteindelijk in het LVB en het RMI worden opgenomen en dat de gebruikte modellen allen worden gevalideerd.

Bevindingen Bewonersdelegatie ORS en Natuur- en Milieufederatie Noord-Holland (aan IenW).

Ten aanzien van de aanbeveling M13 (over de interpretatie van de 50–50 regel) heeft Schiphol aangegeven dat in het concept-MER de benaderingen van de 50–50 regel zoals afgesproken in de ORS meegenomen. Over de toepassing van de 50–50 regel zal het kabinet nog een beslissing nemen.

Ten aanzien van de aanbevelingen K1 en K2 (over de juistheid van het Doc29 model) merk ik op dat het Doc29 rekenmodel dat gebruikt is in het MER uitgebreid besproken is met alle partijen binnen de ORS. Het model is gebruikt op aanraden van en getoetst door de Commissie voor de m.e.r. en is vervolgens nog getoetst door een internationale deskundige van de Britse Civil Aviation Authority (en «best-practice» bevonden). Daarnaast is een trendvalidatie uitgevoerd door het NLR, waaruit blijkt dat Doc29 berekeningen meer correleren met metingen dan de berekeningen van het huidige Nederlands Rekenmodel (NRM). Doc29 is gebaseerd op de meest actuele kennis over het modelleren van vliegtuiggeluid, waarover internationaal overeenstemming bestaat. Ook maakt de Doc29 rekenmethode gebruik van de best beschikbare praktijkinformatie. Alle toetsen en reviews op het Doc29 model wijzen uit dat Doc29 beter is dan het NRM en meer correleert met gemeten waarden dan NRM. Dit laat overigens onverlet dat ik voldoende aanknopingspunten zie om de rol van geluidsmetingen in het huidige geluidstelsel opnieuw te bezien. Om deze reden ben ik een landelijke programmatische aanpak voor het meten van vliegtuiggeluid gestart, in samenwerking met het RIVM, het KNMI en het NLR.

Ten aanzien van de actualisatie van de criteria voor woningbouw (aanbeveling K3) is in het concept-MER door Schiphol inzichtelijk gemaakt wat de effecten zijn bij een toets aan de gelijkwaardigheidscriteria op basis van de woningbouwsituatie in 2005, 2015 en 2018. Het huidige wettelijke kader gaat er voornamelijk vanuit dat getoetst wordt aan de situatie van 2005.

Wanneer het MER definitief aan het ministerie wordt aangeboden zal deze beoordeeld worden of het voldoende is om het stuk voor te leggen bij de Commissie voor de m.e.r. en de wettelijke adviseurs ter advisering over de juistheid en de volledigheid van het MER. Op deze manier wordt bepaald of het definitieve MER voldoet aan de vereisten waarmee invulling wordt gegeven aan aanbeveling K4 (over de vereisten van het MER).

De implementatie van K5 (t.a.v. de dosis-effectrelaties) wordt meegenomen in het kader van de uitwerking van de WHO-richtlijn over geluid. Daarbij zal bezien worden of het wenselijk is om de dosis-effect relaties te actualiseren.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga