

Vergaderjaar 2017–2018

**29 665**

## **Evaluatie Schipholbeleid**

**Nr. 285**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 maart 2018

In deze brief informeer ik uw Kamer over de stand van zaken aangaande de volgende onderwerpen met betrekking tot Schiphol:

- Het milieueffectrapport nieuwe normen- en handhavingstelsel Schiphol (MER NNHS).
- De peer review op de invoering van het Doc29-model voor Schiphol en toepassing daarvan in het MER NNHS.
- Het overleg met de werkgroep Spaarndam over hinder door vliegverkeer op Schiphol.
- De advisering door de Omgevingsraad Schiphol (ORS).
- Het jaarverslag van de ORS.

### **Milieueffectrapportage nieuw normen- en handhavingstelsel Schiphol**

In de brief van 21 december 2017 (Kamerstuk 29 665, nr. 250) is uw Kamer geïnformeerd over onder meer het milieueffectrapport (MER) van het nieuwe normen- en handhavingstelsel (NNHS) Schiphol. Het MER wordt door de Schiphol Group opgesteld, die daarvoor diverse externe bureaus heeft ingeschakeld. Enkele van deze externe bureaus zijn de afgelopen maanden nauw betrokken geweest bij het actualiseren van het MER voor Lelystad airport. Hierdoor konden zij geen werkzaamheden verrichten voor het MER Schiphol. Dat betekent dat de oplevering van het MER Schiphol met drie maanden is vertraagd.

Volgens de nieuwe planning wordt het MER kort voor het zomerreces opgeleverd door de initiatiefnemer Schiphol, waarna het MER aan uw Kamer wordt aangeboden. Het MER wordt tevens aan de Omgevingsraad Schiphol (ORS) aangeboden, zodat de ORS het kan gebruiken bij de advisering over de toekomstbestendigheid van het nieuwe stelsel en over wonen-vliegen. De voorzitter van de ORS heeft mij laten weten dat als het MER inderdaad kort voor het zomerreces wordt opgeleverd, de ORS naar verwachting aan het eind van het zomerreces zijn advies zal uitbrengen.

## **Peer review van het Schiphol Doc29-model en toepassing daarvan in het MER NNHS**

Medio 2017 is de ontwikkeling van een Nederlands geluidberekeningsmodel voor Schiphol op basis van het Europees rekenvoorschrift Doc29 afgerond. De ontwikkeling van dit model is begeleid door een expertgroep en de commissie van de m.e.r. heeft geoordeeld dat het model geschikt is om de effecten van de invoering van het nieuwe stelsel in kaart te brengen.

Het nieuwe Doc29-model wordt in het MER Schiphol gebruikt om de geluidbelasting van diverse scenario's te berekenen, waaronder scenario's voor mogelijke groei van Schiphol na 2020. Het is van groot belang dat deze berekeningen controleerbaar en correct zijn. Daarom heb ik besloten om een extra beoordeling en controle te laten uitvoeren in de vorm van een zogeheten «peer review». Daarin wordt een externe partij gevraagd om een oordeel te geven over de kwaliteit, volledigheid en juistheid van het Doc29-model voor Schiphol en van de geluidberekeningen in het MER. Deze peer review wordt uitgevoerd door een geluiddeskundige van de Britse Civil Aviation Authority (CAA), die tevens zeer deskundig is op het gebied van Doc29. De peer review wordt in de eerste helft van 2018 uitgevoerd.

Gelet op de lopende discussie in Nederland over het meten versus het berekenen van vliegtuiggeluid (zie ook het volgende onderwerp van deze brief over de Werkgroep Schiphol Spaarndam) en het feit dat de CAA rond de Londense luchthaven Heathrow geluidmetingen gebruikt om de input voor de geluidberekeningen te valideren, wordt de Britse deskundige die de peer review uitvoert ook gevraagd om in te gaan op de relatie tussen meten en berekenen van vliegtuiggeluid rond de luchthaven Schiphol. Zijn advies neem ik mee in mijn standpunt over dit onderwerp, dat ik later dit jaar aan uw Kamer zal sturen.

### **Overleg met de werkgroep Spaarndam over hinder door vliegverkeer op Schiphol**

Eind november 2017 heeft de Werkgroep Schiphol Spaarndam een persbericht uitgebracht waarin de werkgroep aangaf dat men met gegevens van het geluidmeetsysteem NOMOS en met CBS-gegevens heeft vastgesteld dat de geluidbelasting door vliegverkeer van en naar Schiphol veel hoger is dan door de Schiphol Group is berekend. In het Vragenuur van 5 december 2017 (Handelingen II 2017/18, nr. 30, item 3) is dit onderwerp aan de orde geweest. Er is toen aangegeven dat een overleg zou plaatsvinden tussen het Ministerie van IenW en de Werkgroep Spaarndam Schiphol over de bevindingen van de werkgroep. Dit overleg heeft op 16 januari 2018 plaatsgevonden.

Tijdens het overleg is geconstateerd dat de geluidcontouren die de werkgroep met behulp van de informatie uit het meetsysteem NOMOS heeft geconstrueerd vrijwel overeenkomen met de contouren die door het Rijk bekend zijn gemaakt. De werkgroep heeft daarom aangegeven dat er over de ligging van de contouren als zodanig geen verschil van inzicht bestaat. Hierbij moet worden opgemerkt dat het berekenen door de werkgroep niet conform de wettelijke systematiek heeft plaatsgevonden en ik daarom geen uitspraken doe over de validiteit hiervan.

Bij de bepaling van het aantal gehinderden binnen de contouren, is de werkgroep anders te werk gegaan dan volgens de wettelijke rekenregels is vereist. De werkgroep heeft namelijk geen rekening gehouden met de zogeheten dosis-effect relaties. Deze relaties geven aan hoeveel mensen

ernstig gehinderd of slaapverstoord zijn bij een bepaalde geluidbelasting. Verder heeft de werkgroep een recenter woningbestand gebruikt dan volgens de wettelijke rekenregels moet worden gebruikt. Door deze twee aspecten komen de berekeningen van de werkgroep uit op een ander aantal ernstig gehinderden dan de berekeningen van de Schiphol Group.

De werkgroep heeft in het gesprek aangegeven dat het meten van geluid van overvliegende vliegtuigen mogelijk een waardevolle aanvulling kan vormen op het berekenen van de geluidbelasting op de grond. Deze wens is de laatste maanden vaker in debatten met Uw Kamer aan de orde geweest. Daarom zie ik, in overleg met de Omgevingsraad Schiphol, hoe meetgegevens beter benut kunnen worden. Ik zal uw Kamer later dit jaar informeren over dit onderwerp.

### **Advisering door de Omgevingsraad Schiphol (ORS)**

Per Kamerbrief van 21 december 2017 (Kamerstuk 29 665, nr. 250) is uw Kamer geïnformeerd over de kaderstelling van het nieuwe kabinet bij de behandeling van de in de ORS voorliggende adviesaanvragen. Daarbij gaat het om de advisering over een toekomstbestendig nieuwe normen- en handhavingstelsel (NNHS) en over wonen-vliegen. Deze brief heb ik ook de ORS doen toekomen.

Per brief van 23 februari 2018 heeft de voorzitter mij geïnformeerd dat de delegaties binnen deze kaders zullen adviseren. Deze brief van de ORS heb ik bijgevoegd<sup>1</sup>. Zoals eerder in deze brief aangegeven heeft de voorzitter van de ORS laten weten dat als het MER inderdaad kort voor het zomerreces wordt opgeleverd, de ORS naar verwachting aan het eind van het zomerreces zijn advies uit zal brengen. In de planning is rekening gehouden met de gemeenteraadsverkiezingen en de daaropvolgende collegevorming.

### **Jaarverslag ORS**

Over afgelopen jaar is door de ORS een jaarverslag opgesteld. In dit jaarverslag wordt een overzicht gegeven van de activiteiten en producten van de ORS, alsmede van de uitgebrachte adviezen en de in behandeling zijnde adviesaanvragen. Het jaarverslag is als bijlage bij deze brief gevoegd<sup>2</sup>.

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

---

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

<sup>2</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)