



> Retouradres

Aan: Dr J. Lembrechts

Secretaris werkgroep Nieuw Normen- en
Handhavingstelsel Schiphol
Commissie voor de milieueffectrapportage
pb 2345
3500GH Utrecht

Bestuurskern

Dir. Luchtvaart
Afd. Luchthavenontwikkeling
en Milieu

Plesmanweg 1-6
Den Haag

Uw kenmerk

projectnummer: 3052,
3052/OV,

Datum 22 maart 2017
Betreft adviezen Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol

Geachte heer Lembrechts,

Uw werkgroep Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol (NNHS) van de Commissie voor de milieueffectrapportage heeft op 24 januari 2017 een voorlopig toetsingsadvies uitgebracht over het milieueffectrapport voor het NNHS en op 23 februari 2017 een briefadvies over de Nederlandse implementatie van het Europese rekenmodel Doc29 voor berekening van de geluidbelasting. In deze brief ga ik in op de conclusies en aanbevelingen in deze stukken. Ik vraag u om een schriftelijke reactie op onze standpunten en voorstellen ten aanzien van uw aanbevelingen.

Oordeel en conclusies van de Commissie

Het verheugt ons te constateren dat de Commissie in algemene zin een positief oordeel heeft over het concept-MER. De aanleiding, context en werking van de voorgenomen stelselwijziging zijn uitgebreid beschreven. De effecten zijn overzichtelijk weergegeven op lokaal en regionaal niveau. De effecten als gevolg van bouwplannen zijn naar wens weergegeven. Andere effecten zoals die voor de natuur en de veiligheid zijn goed gedocumenteerd. Daarmee is invulling gegeven aan een aantal van de belangrijke vragen uit het eerdere advies van de commissie over de inhoud van het op te stellen MER.

Uw commissie oordeelt echter ook dat er nog informatie ontbreekt waardoor het niet mogelijk is voor de staatssecretaris om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het LVB Schiphol. Uw commissie doet daarbij aanbevelingen voor aanvullingen op het MER. Op onze voorstellen ten aanzien van deze aanbevelingen kom ik verderop in deze brief terug.

Uw commissie heeft in haar tussenadvies van 25 augustus 2016 geadviseerd om het Nederlands rekenvoorschrift waarmee de geluidwinst van hinderbeperkende maatregelen wordt berekend, te actualiseren. Dit is voor IenM aanleiding geweest om versneld het Nederlandse rekenmodel geheel in overeenstemming te brengen met het internationale Doc29¹ rekenmodel. Uw commissie constateert thans in

¹ Voluit ECAC.CEAC.Doc.29 versie 4.0

haar briefadvies dat deze keuze ertoe leidt dat de berekende geluidbelasting meer overeenkomt met de belasting die in werkelijkheid optreedt. Uw Commissie waardeert het feit dat bij het afleiden van profielen, waar mogelijk, gebruik wordt gemaakt van gegevens afgeleid uit de dagelijkse praktijk op Schiphol. *"Ze is van oordeel dat met de Doc29 implementatie de effecten van de invoering van het nieuwe stelsel voldoende in kaart kunnen worden gebracht."*

Bestuurskern
Dir. Luchtvaart
Afd. Luchthavenontwikkeling
en Milieu

Datum
22 maart 2017

Ook deze conclusie verheugt ons zeer. Wij maken hieruit op dat de implementatie van Doc29 rekenmodel conform de laatste stand der techniek is. Naast dit inhoudelijk oordeel heeft uw Commissie nog een aantal aandachtspunten in het advies opgenomen over de inbedding van een Nederlands Doc29 rekenmodel. Daar kom ik verderop in deze brief nog op terug.

Adviezen voor het milieueffectrapport voor het NNHS

Naar het oordeel van uw Commissie ontbreekt er voor de staatssecretaris essentiële informatie over de milieubelangen voor een goede besluitvorming over het LVB. Hieronder wordt voor elk van de vier aanbevelingen aangegeven hoe wij die willen aanpakken.

Aanbeveling 1 Voorwaarden voor voornemen, hardheid en stand van zaken:

Uw Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER een overzicht op te nemen van eenduidig geformuleerde afspraken en voorwaarden waaraan het nieuwe stelsel moet voldoen. Het overzicht dient aan te geven wat de stand van zaken en de hardheid van die afspraken en voorwaarden is, en wat ze betekenen voor de uitvoerbaarheid van het voornemen.

Voorgestelde aanpak

- Het concept-LVB is een uitwerking van het akkoord zoals vastgelegd in het Aldersadvies van oktober 2013 en januari 2015. Zo is de lijn steeds geweest in wetgevingsbehandeling, Notitie Reikwijdte en Detail, het concept-LVB en recent in het plan van aanpak voor de middellange termijn. Eventuele nieuwe afspraken c.q. normen vergen een nieuw LVB en - zonodig – een nieuw MER. Die mogelijkheid is in het plan van aanpak zoals gedeeld met de Tweede Kamer ook voorzien.
- De één-en-ondeelbaarheid van de afspraken in het akkoord 2008 ten opzichte van het voorliggende formele conceptbesluit zal het Rijk toelichten bij de aanbidding van het LVB. Het akkoord is inderdaad één-en-ondeelbaar, maar dat wil niet zeggen dat het thans voorliggende besluit over het LVB bij de implementatie door de wetgever afhankelijk wordt gemaakt van de realisatie van de afspraken in de convenanten. Er is wel een politieke, maar geen juridische afhankelijkheid.
- Daar waar de regels en normen uit het LVB afhankelijk zijn gemaakt van de implementatie van afspraken worden deze afspraken inzichtelijk gemaakt en de effecten van een eventuele implementatie beschreven. Het gaat hier concreet om twee afspraken: tijdelijke verlaging nachtplafond en 50-50-regel. Voor de laatste zie reactie op volgende aanbeveling.
- Uw Commissie noemt ook het al dan niet realiseren van Lelystad. In reactie daarop zal gemotiveerd worden aangegeven dat deze het voorliggende besluit niet raakt, maar wel effect kan hebben op de middellange termijn (zie eerste bullit).

Aanbeveling 2: Hinderbeperking en volumegroei na 2020

Uw Commissie adviseert om de effecten te beschrijven van de volumegroei die op grond van het nieuwe stelsel nog mogelijk is. Doe dat door:

- te specificeren hoe de milieuwinst wordt bepaald die de sector na 2020 mag gebruiken voor verdere volumegroei;
- de milieuwinst om te zetten in een aantal vliegtuigbewegingen en na te gaan welk deel ervan binnen de overige grenzen van het nieuwe stelsel inpasbaar zijn.
- te onderbouwen dat de effecten blijven binnen de (ruimtelijke) grenzen die de bandbreedteanalyse uit het MER laat zien of, als de analyse daartoe aanleiding geeft, de bandbreedte aan te passen.

Voorgestelde aanpak:

Advies wordt één-op één opgevolgd. In het concept-LVB is de 50-50-regel opgenomen. Uw commissie verzoekt om te specificeren hoe de milieuwinst wordt bepaald die de sector na 2020 mag gebruiken voor verdere volumegroei. Het ministerie van IenM werkt momenteel een voorstel uit voor de wijze waarop deze regel concreet na 2020 zal worden toegepast. Hier gaat het om de wijze waarop milieuwinst vastgesteld wordt en de wijze waarop deze vastgestelde milieuwinst vertaald wordt in volumegroei. Bij aanbidding van het LVB zal duidelijk worden gemaakt hoe de rekenwijze is voor de 50-50-regel.

Aanbeveling 3: Hinder buiten de 48 dB Lden- en 40 dB Lnight-contour

Uw Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER kwalitatief te beschrijven waar het nieuwe stelsel op grotere afstanden van Schiphol, namelijk buiten de 48 dB Lden- en 40 dB Lnight-contour, leidt tot meer of minder ernstig gehinderden of slaapverstoorden dan het huidige stelsel.

Voorgestelde aanpak:

Advies wordt één-op één opgevolgd.

Aanbeveling 4: Meerwaarde stelselwijziging: vergelijking oud-nieuw

Uw Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER beter toe te lichten hoe de referentiesituatie tot stand is gekomen.

Voorgestelde aanpak:

Advies wordt één-op één opgevolgd.

Adviezen over de implementatie van het Europese rekenmodel Doc29 voor berekening van de geluidbelasting

Uw Commissie oordeelt positief over de huidige implementatie van het Europese rekenmodel Doc29 in een Nederlands rekenvoorschrift voor Schiphol ten behoeve van het nieuwe stelsel. Daarnaast geeft u zeven adviezen die met name betrekking hebben over de verdere inbedding en toepassing van het Doc29 rekenmodel. Hieronder wordt voor elk van de aanbevelingen aangegeven hoe wij er mee willen omgaan.

1 Uw Commissie adviseert om de inhoud en achtergrond van de wijzigingen in het NL-rekenmodel te documenteren om validatie van rekenresultaten mogelijk te maken, waaronder de resultaten van berekeningen die worden uitgevoerd in aanvulling op het MER voor het nieuwe normen- en handhavingstelsel.

Bestuurskern

Dir. Luchtvaart
Afd. Luchthavenontwikkeling
en Milieu

Datum

22 maart 2017

Voorstel aanpak. Hier wordt aandacht aan besteed, onder andere in de toelichting bij de wijziging van de Regeling Milieu Informatie Schiphol waarin het nieuwe rekenvoorschrift wordt opgenomen.

2 Uw Commissie adviseert het toepassingsgebied van het rekenmodel af te bakenen en de gebruiker te vragen om de geschiktheid voor afwijkend gebruik te laten onderbouwen.

Voorstel aanpak: In de RMI zal worden aangegeven hoe het model dient te worden toegepast voor het berekenen van de geluidseffecten op Schiphol. Afwijkende toepassingen zijn daardoor in principe niet toegestaan.

3 Uw Commissie adviseert te onderzoeken in hoeverre het vliegen van bochten gepaard gaat met wijzigingen in stuwkracht en in breder (internationaal) verband uit te werken hoe hiermee moet worden omgegaan.

Voorstel aanpak: Dit zal Nederland via het NLR inbrengen in de internationale werkgroep AIRMOD, die verantwoordelijk is voor de verdere ontwikkeling van Doc29. Omdat dit internationaal moet worden opgepakt is er geen zekerheid dat de werkgroep er mee aan de slag gaat en op welke termijn dat is.

4 Uw Commissie adviseert om de communicatie over wijzigingen in contouren als gevolg van de actualisatie van het rekenmodel te baseren op voorbeelden die de effecten van deze actualisatie en de meerwaarde ervan zichtbaar maken.

Voorstel aanpak: Aanbeveling wordt overgenomen.

5 Uw Commissie adviseert om de verbeteringen in het rekenmodel in een meetprogramma te evalueren.

Voorstel aanpak: In de huidige opdracht aan NLR voor de invoering van een Nederlands Doc29-model is al voorzien in een trendvalidatie, waarbij de verschillen tussen meten en rekenen met het Doc29-model worden beschouwd. Het doel hierbij is het geven van een gedetailleerdere onderbouwing dat het voor Nederland afgestemde Doc29-model de Schiphol effecten op een correcte wijze representeert.

6 Uw Commissie adviseert om de wijze van hanteren van het CDA-criterium uit de RMI te heroverwegen nu de landingsprofielen zijn gedifferentieerd.

Voorstel aanpak: Voor de implementatie van Doc29 zijn naderingsprofielen afgeleid. De toekenning van het juiste profiel aan een nadering op Schiphol zal in de RMI worden opgenomen. De toekenning wordt gebaseerd op de profielen die beschikbaar zijn om de vlucht zo goed mogelijk te representeren.

7 Uw Commissie adviseert om met enige regelmaat te toetsen of actualisatie van de rekenmethode wenselijk is en het resultaat van die toets expliciet te maken.

Bestuurskern
Dir. Luchtvaart
Afd. Luchthavenontwikkeling
en Milieu

Datum
22 maart 2017

Voorstel aanpak: deze aanbeveling wordt opgevolgd. Er zijn echter al veel mechanismes in werking waardoor relatief snel de noodzaak tot actualisatie aan het licht komt. Wijzigingen aan het model worden internationaal in AIRMOD verband opgepakt, terwijl praktische wijzigingen in baangebruik, vliegpaden, vliegtuigtypen e.d. al impliciet in de rekenmethodiek worden meegenomen. Voor nieuwe vliegprocedures geldt dat de RMI aangepast moet worden. Daarnaast zijn er nog de jaarlijkse evaluaties in het stelsel, zoals de contra expertise van de gebruiksprognose waarin eventuele discrepanties tussen rekenmodel en praktijk kunnen worden geïdentificeerd.

Bestuurskern
Dir. Luchtvaart
Afd. Luchthavenontwikkeling
en Milieu

Datum
22 maart 2017

Met vriendelijke groet,



Roy Klein Veldink
Afdelingshoofd Luchthavenontwikkeling en milieu