

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

3519

Vragen van het lid **Belhaj** (D66) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de berichten «Ministerie: Schiphol moet lawaai beter berekenen. Milieurapport zaait twijfel over stillere startmethode» en «Gesjoemel met herrie» (ingezonden 30 augustus 2016).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijkma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 14 september 2016).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Ministerie: Schiphol moet lawaai beter berekenen. Milieurapport zaait twijfel over stillere startmethode»¹ en «Gesjoemel met herrie»?²

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kunt u bevestigen dat de belangrijkste conclusie van het onlangs uitgekomen advies van de Commissie voor de Milieueffectrapportage (MER) is dat Schiphol een verouderde rekenmethode gebruikt voor het bepalen van de geluidshinder door opstijgende vliegtuigen en dat de bevindingen uitwijzen dat de nieuwe procedures minder geluidswinst opleveren voor verdere groei van de luchthaven dan gedacht?

Antwoord 2

Ik vind het belangrijk te benadrukken dat de rekenmethode die Schiphol heeft toegepast voor het Milieueffectrapport (MER) wordt voorgeschreven in de vigerende ministeriële Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol (RMI). Het betreft het zogenoemde Nederlands Rekenmodel. Bij de start van de m.e.r.-procedure – en bij de introductie van de nieuwe startprocedure – was dit in Nederland het enige in voorschriften uitgewerkte en gestandaardiseerde model.

De mate van geluidswinst die de in 2014 geïntroduceerde nieuwe startprocedure oplevert, is afgelopen drie jaren steeds opnieuw een punt van discussie gebleken. Hetzelfde geldt voor de geluidswinst van de landingsprocedure met

¹ Volkskrant, 26 augustus 2016.

² Telegraaf, 26 augustus 2016.

glijvluchtnadering. Om hierover uitsluitel te verkrijgen, heb ik de Commissie m.e.r. gevraagd in een tussenadvies – vooruitlopend op het advies over de MER – specifiek op deze punten in te gaan. Uit dit tussenadvies blijkt dat Schiphol de berekeningen correct heeft uitgevoerd volgens de regels van het Nederlandse rekenvoorschrift.

Wel constateert de Commissie voor wat betreft de startprocedure dat resultaten van het Nederlands Rekenmodel afwijken van de resultaten verkregen met actuelere rekenvoorschriften, waaronder het nieuwe Europese voorschrift (Doc29) waaraan lange tijd gewerkt is.

Deze Europese voorschriften zijn echter nog niet formeel vastgesteld. Niettemin zijn er internationaal wel een aantal rekenmodellen op gebaseerd. De Commissie m.e.r. geeft aan dat de resultaten verkregen met actuelere rekenvoorschriften laten zien dat er wel geluidswinst is, maar minder dan met het Nederlands Rekenmodel.

Bij de onderzochte landingsprocedure is de geluidswinst iets groter dan bij het bestaande Nederlandse rekenmodel.

Vraag 3

Kunt u de reactie van Schiphol duiden, namelijk dat er met de nu toegepaste rekenmethode eveneens «geluidsreductie wordt bereikt»? Deelt u de mening dat het voornamelijk gaat om de vraag hoeveel geluidsreductie er precies kan worden bereikt?

Antwoord 3

Ja. Hoewel berekeningen conform het nieuwe Europese rekenvoorschrift tot een andere omvang van de geluidswinst komen, laten zij eveneens een geluidsreductie zien. Behalve de omvang van deze geluidsreductie is overigens ook de ruimtelijke neerslag relevant om de geluidhinder voor de omgeving te kunnen bepalen.

Vraag 4

Bent u van mening dat de twijfel van de omgeving over de positieve milieueffecten van de nieuwe procedures nu werkelijkheid is geworden, en dat Schiphol al dan niet opzettelijk de te verwachten geluidsreductie te rooskleurig heeft voorgesteld?

Antwoord 4

Mede vanwege de twijfel in de omgeving heb ik aan de Commissie m.e.r. een tussenadvies gevraagd op het MER. Het advies is in mijn optiek zeer waardevol voor het vervolggeloes met alle belanghebbende partijen. Het geeft mij concrete handvatten om samen met de omgeving en de luchtvaartsector toe te werken naar een actualisatie van het rekenmodel zodat beter aangesloten wordt bij de meest recente inzichten in de praktijk van de geluidseffecten.

Daarbij neem ik nadrukkelijk afstand van een met opzet te rooskleurige voorstelling over de geluidseffecten. Zoals ik hierboven heb uiteengezet betreft het hier een toepassing van de vigerende regelgeving waaraan Schiphol is gehouden en deze regelgeving is correct toegepast door Schiphol.

Vraag 5

Is het waar dat u naar aanleiding van dit advies Schiphol heeft opgedragen of gaat opdragen internationaal gehanteerde rekenmethoden te gebruiken in plaats van de methoden die nu gebruikt worden door de luchthaven? Zo ja, kunt u aangeven of Schiphol hiertoe bereid is? Zo nee, waarom niet? Welke actie gaat u dan ondernemen in de richting van Schiphol en het besluitvormingsproces dat volgt?

Antwoord 5

In lijn met het advies van de Commissie m.e.r. wil ik inzicht krijgen in de geluidseffecten indien deze berekend worden conform de nieuwste inzichten. Dit in aanvulling op het MER dat thans wordt opgesteld met de geluidsberekeningen volgens het Nederlands Rekenmodel. Daarbij hecht ik er aan om hierbij een totaalbeeld te krijgen. Om hiertoe te komen heb ik reeds actie ondernomen langs de volgende drie lijnen:

- a. Ik heb opdracht verleend aan het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) om het Europese rekenvoorschrift, die met medewerking

van het NLR is ontwikkeld, in een nieuw Nederlands model uit te werken;

- b. Het gesprek aan te gaan met de Commissie m.e.r. die zich bereid heeft verklaard om aan dit traject medewerking te verlenen.
- c. Schiphol als initiatiefnemer van het MER heeft zich bereid getoond in aanvulling op het MER inzicht te geven in de resultaten van de geluidsberekeningen op basis van het nieuwe Europese rekenvoorschrift.

Bij uitvoering van deze vervolgstappen zal ik de omgevingspartijen in de Omgevingsraad Schiphol nadrukkelijk betrekken. Als er meer duidelijkheid is over dit verdere traject zal ik uw Kamer hierover informeren.

Vraag 6

Deelt u de mening dat eerst de methoden waarmee de geluidswinst van procedurewijzigingen wordt berekend geactualiseerd moet worden voordat er een goed onderbouwd besluit kan worden genomen over de verdeling van de vrijkomende geluidsruimte voor de verdere groei van de luchthaven? Zo ja, welke consequenties heeft dit voor het besluitvormingsproces dat volgt? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

Ja. Bij het voorhangen bij de Kamer van de onderliggende regelgeving behorende bij het nieuwe normen- en handhavingstelsel Schiphol zal de Kamer ook kunnen beschikken over de hierboven bedoelde aanvulling op het MER.

Vraag 7

Welke actie gaat u ondernemen richting de Omgevingsraad Schiphol, teneinde een constructieve dialoog te waarborgen?

Antwoord 7

Voor het meten van geluid voor informatiedoeleinden is een geluidsmetsysteem (NOMOS) in gebruik met ca. 30 meetpunten rondom Schiphol. Het wordt gebruikt om de omgeving te informeren over de gemeten geluidbelasting, zoals via de website www.bezoekbas.nl. In het kader van de uitvoering van de eerder dit jaar ingediende motie Belhaj wordt bezien hoe deze informatieverstrekking in samenhang verder kan worden verbeterd.

Bij de behandeling van de wetgeving van het nieuwe normen- en handhavingstelsel Schiphol is toegelicht dat meten in het kader van handhaving niet mogelijk is vanwege de grote meetmarges van 7 á 10 dB(A) die uit juridisch oogpunt voor deze toepassing dienen te worden gehanteerd. Met dergelijke marges kan aan de omgeving geen goede bescherming worden geboden.

Geluidsexperts zijn het erover eens dat berekeningen betrouwbaardere gegevens opleveren dan metingen.

Dit heeft onder andere te maken met het feit dat het aantal meetpunten altijd beperkt is, dat wisselende meteorologische omstandigheden de kwaliteit van metingen beïnvloeden (en tenminste 15% van de tijd überhaupt geen geldige metingen kunnen worden gedaan) en dat meetgegevens worden «vervuild» met geluid uit andere bronnen (of juist vliegtuigpassages missen) en met geluidreflecties van of juist -afscherming door gebouwen en ondergrond. Meetgegevens zijn hierdoor lastig te interpreteren en slecht reproduceerbaar. Bovendien worden berekeningen ook verricht ten behoeve van prognoses. De berekeningen in het kader van het MER zijn hier een voorbeeld van.

Geluideffecten die zich in de toekomst mogelijk voor gaan doen, kunnen per definitie niet gemeten worden. Het advies van de Commissie m.e.r. geeft mij daarom geen aanleiding om mijn voorkeur voor geluidsberekeningen te wijzigen.

Vraag 8

Welke actie gaat u ondernemen richting de Omgevingsraad Schiphol, teneinde een constructieve dialoog te waarborgen?

Antwoord 8

Zie antwoord op vraag 5. Daarnaast zal ik binnenkort zelf de vergadering bijwonen van het College van Advies van de ORS bij de start van de behandeling van de door mij voorgelegde vragen met betrekking tot een toekomstbestendig normen- en handhavingstelsel en het vraagstuk wonen en

vliegen. Dit stelt mij in staat om nog eens het belang te benadrukken dat de sector en omgevingspartijen in dialoog tot een robuust ontwikkelperspectief komen voor Schiphol binnen de door mij gestelde kaders en binnen de ORS.