

Concept MER Schiphol

Geachte lezer,

Bijgaand treft u het concept aan van de uitbreiding van de milieueffectrapportage (MER) van Schiphol. De concept MER is nodig om het Nieuwe Normen- en Handhaving Stelsel (NNHS) door middel van een wijziging van het Luchthavenverkeersbesluit (LVB) Schiphol wettelijk te verankeren. De deelnemende partijen in de Omgevingsraad Schiphol (ORS) en de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) hebben daarbij ook gevraagd om een doorkijk na 2020.

De partijen, in de ORS verenigd, hebben afgesproken de komende weken een advies uit te brengen over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol. De concept MER geeft een reeks aan resultaten, inzichten en scenario's die bij deze gesprekken als feitenbasis zullen worden gebruikt om tot een advies over de ontwikkeling van Schiphol na 2020 te komen.

MER en afspraken Alderstafel

Deze concept MER geeft een beeld wat de milieueffecten en – op grond daarvan – de milieuruimte op Schiphol is, binnen de grenzen van de gemaakte afspraken aan de Alderstafel en de afspraken over de verdere invulling van de gezamenlijke adviezen. In de adviezen zijn de volgende afspraken gemaakt over de ontwikkeling van Schiphol tot en met 2020:

- Er zijn tot en met 2020 maximaal 500.000 vliegbewegingen per gebruiksjaar mogelijk op Schiphol.
- Het gebruik van de juiste start- en landingsbanen is belangrijk bij het zo min mogelijk belasten van de omgeving en omwonenden van Schiphol. Daarom past de luchtvaartsector 'strikt preferentieel baangebruik' toe: het zoveel als mogelijk inzetten van start- en landingsbanen die de minste hinder voor de omgeving opleveren. Hiervoor zijn vier regels en bijbehorende normen opgesteld. Onderdeel van deze afspraak is het beperkt gebruik van een vierde baan, waarvoor in 2015 een aanpassing van de norm is overeengekomen waarmee het groeipad naar 500.000 bewegingen kon worden gerealiseerd.
- Alle partijen zetten zich in voor hinderbeperking, verbetering van de leefomgeving en de selectieve ontwikkeling van het netwerk.
- De zogenoemde '50-50-regel' houdt conform het Aldersadvies 2013 in: *'Na 2020 ontstaat de mogelijkheid voor een ontwikkeling voorbij de 500.000 (oorspronkelijk: 510.000) indien er door hinderbeperkende maatregelen ruimte binnen de criteria voor gelijkwaardigheid ontstaat. Die ruimte wordt dan volgens het 50-50-principe verdeeld: 50 procent van de ruimte mag worden gebruikt voor de luchthavenontwikkeling en 50 procent van de ruimte geldt als hinderbeperking zodat deze groeirimte niet wordt gebruikt voor een groei in verkeersvolume.'*
- Het Regeerakkoord 2017 – 2021, d.d. 17 oktober 2017, voegt daar aan toe: *'De door de sector behaalde milieuwinst sinds het ingaan van het Aldersakkoord mag, conform de afspraken aan de Alderstafel, voor 50% worden benut voor groei van vliegverkeer. De overige 50% van de milieuwinst wordt gebruikt voor vermindering van de overlast voor omwonenden.'*

Deze concept MER geeft inzicht in de milieueffecten van deze afspraken.

Wat is er in deze concept MER te zien?

De concept MER geeft een beeld wat de milieueffecten van het stelsel van afspraken op Schiphol is, binnen de grenzen van de hierboven omschreven afspraken aan de Alderstafel. Daarbij wordt gekeken wat de milieueffecten zijn van het toepassen van de 50-50-regel, selectiviteit, het gebruik van een vierde baan en het verkeersvolume in de nacht. De effecten zijn ook op basis van de actuele woningsituaties in kaart gebracht. De concept MER biedt informatie over de milieueffecten bij 500.000 vliegtuigbewegingen en een doorkijk naar mogelijk toekomstige ontwikkelingen na 2020, bij toepassing van de 50-50-regel.

De concept MER bevat een geactualiseerde berekening op basis van het nieuwe Europese rekenmodel Doc29. Dit model vervangt het oude Nederlandse rekenmodel en is beter in staat om het effect van hinder te bepalen. Hiermee wordt invulling gegeven aan het advies van de Commissie voor de m.e.r. De milieueffecten worden berekend over de gehele wettelijk gedefinieerde geluidscontour van Schiphol. Voor de omzetting naar het Doc29-model wordt aangesloten bij de rekensystematiek en de daarop gebaseerde actualisatie van de criteria van gelijkwaardigheid.

Samenvatting uitkomsten concept MER

Op basis van 500.000 vliegtuigbewegingen in 2020 blijft de luchtvaartsector binnen de in de regelgeving voorgeschreven gelijkwaardigheidscriteria. De gelijkwaardigheidscriteria bepalen de maximaal beschikbare milieuruimte op Schiphol en de minimale bescherming van de omgeving op het gebied van geluidbelasting (o.a. hinder en slaapverstoring), externe veiligheid en lokale luchtverontreiniging. Dat 500.000 vliegtuigbewegingen binnen criteria van gelijkwaardigheid passen, is onder andere tot stand gekomen doordat vliegtuigen stiller zijn geworden ('een stillere vloot'), toepassing van nieuwe en minder overlast gevende start- en landingsprocedures, de implementatie van hinder beperkende maatregelen uit het convenant hinderbeperking en het gebruik van de banen die relatief het minste hinder voor de omgeving veroorzaken ('preferentieel baangebruik'). Naar aanleiding van de afspraken in de ORS is, op verzoek van het Ministerie van IenW aan de initiatiefnemer d.d. 13 oktober 2017, ook berekend wat de milieueffecten zijn van een verdere ontwikkeling na 2020. Hiervoor is een scenario doorgerekend met 540.000 vliegbewegingen. Dit scenario past binnen de toepassing van de 50-50-regel maar is niet goed mogelijk met het voortzetten van de toepassing van de huidige vierde baan-regel. Dit probleem is al eerder geconstateerd bij de herziening van de Aldersafspraken in 2015 en is ook in de Tweede Kamer aan de orde geweest. Dit onderwerp dient expliciet betrokken te worden bij het ORS-advies. Dit geldt ook voor de mate waarin de hierboven geschetste milieuruimte binnen de 50-50 regel benut kan worden.

Contra-expertises

Bij de gesprekken over de toekomst van Schiphol is het van belang dat alle betrokkenen erop vertrouwen dat de feitelijke inhoud van de concept MER klopt. Op initiatief van Schiphol is de concept MER daarom kritisch bestudeerd door diverse experts, bewoners en de Natuur- en Milieufederatie Noord-Holland. Zij keken naar het gestelde kader, het proces en het gebruikte rekenmodel.

Uit deze *technical challenges* zijn nuttige en goede suggesties gekomen. De inbreng uit deze *challenges* is waar nodig overgenomen in de concept MER. De inzichten van betrokken partijen zijn onderdeel van deze rapportage. De Britse expert Darren Rhodes heeft in opdracht van het ministerie van IenW ook nog een *peer-review* uitgevoerd op zowel Doc29 als de toepassing daarvan in de MER. Zijn oordeel luidde dat de toegepaste rekenmethode als beste in zijn soort gezien kan worden ('*best in class*'). Ook bleek uit de *peer-review* dat het systeem van meten en rekenen terecht nadere aandacht behoeft, waarop de Minister een programmatische aanpak heeft aangekondigd¹.

Hoe deze concept MER te gebruiken?

Zoals aangegeven zal de informatie uit de concept MER door Schiphol ter beschikking gesteld worden aan de partijen zodat het door partijen betrokken zal worden bij de gesprekken in de Omgevingsraad Schiphol om tot een advies over de ontwikkeling van Schiphol te komen. De concept MER beschrijft de situatie in 2020 en hoe deze uitkomsten passen binnen de afspraken die in 2008 en daarna zijn gemaakt. De concept MER geeft ook inzichten en scenario's voor de ontwikkeling na 2020. De concept MER bevat echter nog geen voorstel of voorkeursvariant. Het op te stellen advies zal daarin moeten voorzien. Vervolgens zal dat advies de voorkeursvariant zijn die dan doorgerekend moet worden in de definitieve MER die de Minister zal gebruiken bij het vaststellen van het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol (LVB).

Met behulp van alle contra-expertises is een concept MER gemaakt die naar de inzichten van de initiatiefnemer voldoet aan de gestelde kaders en regels. De commissie voor de m.e.r. zal dit natuurlijk toetsen in de formele procedure nadat de definitieve MER, inclusief de inzichten in de effecten van de door de ORS aangereikte voorkeursvariant, is afgerond.

Ik besef dat de aandacht niet alleen zal uitgaan naar het juist toepassen van de kaders en de regels. Het berekenen van de geluidsbelasting zoals dat nu in de concept MER gebeurt, zal niet voor iedereen samenvallen met de beleving van de geluidshinder. De geluidsbelasting in 2020 blijft (ruim) binnen de afgesproken normen, maar tegelijkertijd realiseer ik me dat in de afgelopen jaren het aantal ernstig gehinderde bewoners wel is toegenomen door de sterke groei van het aantal vliegbewegingen in deze periode. De luchtvaartsector heeft begrip voor de gevoeligheden die er leven in de maatschappij rondom de luchtvaart en de aandacht daarbij voor de balans tussen lusten en lasten. De voorstellen die de luchtvaartsector inbrengt bij de gesprekken in de Omgevingsraad Schiphol zullen dan ook niet de randen van het speelveld opzoeken. De sector zet zich in voor een gematigde en gecontroleerde groei die samengaat met hinderbeperking en maatregelen voor verbetering van de leefbaarheid. De concept MER helpt hierbij door het inzicht te geven in uitkomsten en scenario's, maar het is naar mijn mening niet zo dat de toekomst alleen maar hoeft te worden uitgerekend. Het gaat om een verstandige afweging van de lusten en de lasten, waarbij alle belangen aan bod komen en alle betrokkenen in kunnen participeren.

Hoogachtend,

Dick Benschop
president-directeur/CEO Royal Schiphol Group

¹ Kamerbrief meten rekenen vliegtuiggeluid IENW/BSK-20 18/220597, d.d.18 oktober 2018