

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

2485

Vragen van de leden **Kröger** (GroenLinks), **Laçin** (SP), **Van Brenk** (50PLUS), **Gijs van Dijk** (PvdA) en **Van Raan** (PvdD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *geluidsnormen op Schiphol* (ingezonden 29 mei 2018).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 21 juni 2018).

Vraag 1

Kent u het bericht «Ministerie sjoemelde met geluidsnormen Schiphol»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Deelt u de mening dat een betrouwbare overheid zich nooit mag laten verleiden tot gesjoemel en het oprekken van normen en dat het vertrouwen van de burger in de overheid in het algemeen belangrijker is dan een enkel beleidsdoel?

Antwoord 2

Uiteraard.

Vraag 3

Bent u bekend met het gelijkwaardigheids criterium dat een maximum stelt aan het aantal woningen met een hoge geluidsbelasting (etmaal) vanwege vliegverkeer (ook wel de «huizennorm» of «oer-norm» genoemd)?

Antwoord 3

Ja.

Vraag 4

Klopt de bewering van bewonersorganisaties en het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) dat het oorspronkelijk afgesproken aantal van 10.000 zwaarbelastewoningen (1990; 35Ke) is opgerekt naar uiteindelijk 12.300

¹ Website EenVandaag, 17 mei 2018 (<https://eenvandaag.avrotros.nl/item/ministerie-sjoemelde-met-geluidsnormen-schiphol/>)

zwaarbelaste woningen (2005; 58 L_{den})? Wist u hiervan? Met welke rechtvaardiging is dit gebeurd? Wanneer is de Kamer hierover geïnformeerd?

Antwoord 4

Het criterium voor het aantal gehinderde woningen is in het verleden geactualiseerd. Hier liggen verschillende rapportages aan ten grondslag. Uw Kamer is hierover geïnformeerd per brief van 25 mei 2007 en 4 februari 2008².

Vraag 5

Bent u bekend met de brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 25 mei 2007, waarin het beschermingsniveau van het eerste Luchthavenverkeersbesluit (LVB) (wat betreft het aantal zwaarbelaste woningen) wordt gesteld op 10.000 woningen (bestand 1990) met een geluidsbelasting van 35Ke of meer?³

Antwoord 5

Ja, zie ook vorige vraag.

Vraag 6

Kunt u bevestigen dat onder het huidige stelsel (met handhavingpunten en grenswaarden) voor de handhaving van de grenswaarden L_{den} en L_{night} de feitelijk gevlogen vliegpaden worden gebruikt en met name NIET de gemodelleerde routes? Wat is het praktijkverschil voor omwonenden tussen de feitelijk gevlogen routes en de gemodelleerde routes, zoals gebruikt bij de vaststelling van het eerste LVB?

Antwoord 6

De handhaving onder het huidige stelsel is gebaseerd op de feitelijk gevlogen vliegpaden. Bij het eerste LVB vond de modellering voor het Milieueffectrapport (MER) nog niet plaats op basis van de radartracks van vliegbewegingen op Schiphol. Tijdens de actualisatie van de criteria voor gelijkwaardigheid waarover uw Kamer in 2007 is bericht, is daarom een verbeterde routemodellering gebruikt waarin dit is verwerkt. Dit betekent dat de modellering bij het eerste LVB minder goed aansloot bij de daadwerkelijke vliegpaden. Er is nu dan ook geen sprake van een praktijkverschil tussen gevlogen routes en hetgeen waarop wordt gehandhaafd.

Vraag 7, 8

Kunt u bevestigen dat, als de grenswaarden L_{den} en L_{night} zoals vastgelegd in het eerste LVB (Bijlage 2 en Bijlage 3) nog steeds van kracht zouden zijn en door de ILT strikt (dus NIET «anticiperend») zouden worden gehandhaafd, dan maximaal 11.000 woningen (bestand 2005) 58 L_{den} of meer geluidsbelasting zouden kunnen ondervinden, zonder ook maar één van de grenswaarden uit Bijlage 2 resp. Bijlage 3 van het eerste LVB te overschrijden? Zo nee, waarom niet en hoeveel dan wél, en waarom?

Onderschrijft u de stelling dat in het hypothetische geval dat na het eerste LVB nimmer meer een wijziging van (de bijlage 2 en 3 van) het LVB zou plaatsvinden, met inachtneming van de grenswaarden ervan (Bijlage 2 en Bijlage 3) maximaal 10.800 woningen (1990) een geluidsbelasting van 35 Ke of meer hadden kunnen moeten dulden? Zo nee, waarom niet, en hoeveel dan wél, en waarom?

Antwoord 7, 8

Nee, het uitgangspunt van de Schipholwet was dat onder de nieuwe wet feitelijk niet meer hinder voor de omgeving mocht ontstaan dan onder de Planologische Kern Beslissing (PKB). Actualisering van de criteria voor gelijkwaardigheid geeft aan dat de milieugevolgen van het scenario van het laatste PKB/eerste LVB zijn onderschat/onjuist beoordeeld en daarom zijn aangepast. Daarmee wordt niet meer hinder toegestaan, maar wordt erkend dat die (maximale) hoeveelheid hinder altijd al in dat eerste LVB besloten lag en dus was toegestaan. Grenswaarden waarvan is gebleken dat die destijds

² Kamerstuk 29 665, nrs. 46 en 80.

³ Kamerstuk 29 665, nr. 46.

onjuist zijn vastgesteld (voornamelijk door de routemodellering) staan hier in feite los van, waarbij het dus zelfs zo is gebleken dat die grenswaarden destijds onjuist zijn vastgesteld (voornamelijk door de routemodellering). Grenswaarden zijn een middel om de criteria voor gelijkwaardigheid operationeel te maken (en zijn daarmee volgend), maar kunnen de criteria voor gelijkwaardigheid niet nader normeren of beperken.

Vraag 9

Hoeveel actualisaties van de gelijkwaardigheidscriteria zijn er na 2008 doorgevoerd?

Antwoord 9

Sinds het eerste luchthavenbesluit (2004) zijn de gelijkwaardigheidscriteria zoals (die horen bij het eerste besluit) twee keer geactualiseerd (2007 en 2013) voor nieuwe inzichten en eenmaal gecorrigeerd (2015).

Vraag 10, 11, 12

Zijn er uitgangspunten/criteria opgesteld voor het actualiseren? Zo nee waarom niet, en wanneer dan wel?

Wanneer worden die uitgangspunten/criteria met de Kamer besproken? Zijn alle actualisaties aan de uitgangspunten/criteria getoetst?

Antwoord 10, 11, 12

Als de criteria voor gelijkwaardigheid geactualiseerd worden, dan wordt dit door experts getoetst. Daarbij wordt allereerst gekeken of er voor nieuwe inzichten geactualiseerd dient te worden. Actualisatie van de criteria is aan de orde als met de nieuwe inzichten de effecten van de vliegoperatie beter kunnen worden vastgesteld; voor veranderingen in de vliegoperatie wordt niet geactualiseerd, in het kader van handhaving. Vervolgens wordt, om ervoor te zorgen dat de actualisatie past in het beschermingsniveau vanuit het eerste luchthavenbesluit, achtereenvolgens:

- Een referentieberekening uitgevoerd volgens de huidige inzichten. Het scenario wordt daarbij passend⁴ gemaakt zodat de uitkomst gelijk is aan de gelijkwaardigheidscriteria.
- Voor het passende scenario wordt een actualisatieberekening gedaan volgens de nieuwe inzichten. Het resultaat van deze berekening levert de nieuwe gelijkwaardigheidscriteria.

Deze stappen zijn in 2007 ook doorlopen. Indien een actualisatie wordt uitgevoerd, wordt Uw Kamer daarover geïnformeerd.

Vraag 13, 14, 15, 16, 17

Bent u bekend met de «Procesbeschrijving MER berekeningen» van 23 maart 2004 versie 1.0, in het bijzonder «Diagram 5 Voldaan aan richtlijnen MER» op pagina 12?⁵

Bent u bekend met de «Richtlijnen voor het milieueffectrapport» van Januari 2004, in het bijzonder tabel 4.3 Criteria voor gelijkwaardige overgang op pagina 11?⁶

Bent u bekend met Artikel XII (Overgangsbepaling geluidbelasting) van de wijzigingswet van 27 juni 2002 (wijziging van de Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol), in het bijzonder lid a en lid c?

Bent u het eens met de stelling dat Diagram 5 in combinatie met tabel 4.3 de praktische uitwerking is van Artikel XII, lid a en lid c?

Bent u het eens met de stelling dat een herberekening van de milieueffecten van het eerste LVB vanwege een andere routemodellering (ook) dient te voldoen aan Artikel XII, lid a en lid c? En derhalve dient te worden berekend conform Diagram 5 en tabel 4.3? Zo nee, waarom niet?

⁴ Voor het passend maken binnen de criteria voor gelijkwaardigheid wordt een schaalfactor bepaald die weergeeft hoeveel meer geluid en risico er mogelijk is tot aan de criteria voor gelijkwaardigheid.

⁵ Onderhands meegezonden als bijlage.

⁶ Onderhands meegezonden als bijlage.

Antwoord 13, 14, 15, 16, 17

Het processchema waar naar verwezen wordt («Diagram 5») moet gezien worden in relatie tot de berekeningen die zijn uitgevoerd voor de in 2004 opgestelde MER. Het schema beschrijft hoe, op basis van de toen geldende berekeningsmethode⁷ een scenario met vliegtuigbewegingen «passend» gemaakt werd binnen de toen geldende criteria (o.a. 10.000 woningen binnen de 35 Ke contour).

In 2007/2008 heeft een omzetting plaatsgevonden om over te gaan van de Kosteneenheid(Ke) als dosismaat naar de L_{den} (Level day evening night) als dosismaat. Het uitgangspunt voor de omzetting was dat het verkeersschema dat voldoet aan het criterium 10.000 woningen binnen de 35 Ke contour ongewijzigd werd toegepast. Voor dit verkeersscenario is de L_{den} geluidbelasting berekend.

Het toepassen van andere modellen⁸ heeft als effect dat het aantal woningen verandert van 10.000 binnen de 35 Ke, naar 12.300 binnen de 58 L_{den} contour. Hoewel dus het aantal woningen binnen de 58 L_{den} contour hoger is dan binnen de 35 Ke contour, is het aantal vliegtuigbewegingen dat daarbij hoort voor beide situaties gelijk. Het schema («Diagram 5») is opgesteld voor de in 2004 opgestelde MER en is alleen bruikbaar als alle uitgangpunten (en modellen) die voor de berekeningen gelden identiek blijven. Dat is bij de omzetting van Ke naar L_{den} niet het geval. Daarom kan dit schema niet worden toegepast in een proces waarbij de Kosteneenheid overgaat naar de L_{den} .

⁷ De voorgeschreven Ke-rekenmethodiek, woningbestand 1990

⁸ Van de Nederlandse dosismaat Ke, naar de Europese aanbevolen dosismaat L_{den} , ander woningbestand, andere wijze van routemodellering