

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
28 december 2007	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
V&W/DGTL-2007/11832	2070804810
Onderwerp	
Vragen van het lid Cramer over uitspraken van het MNP over Schiphol	

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt u de antwoorden op de door dhr. Cramer gestelde vragen van 15 november 2007 over uitspraken van het Milieu- en Natuur Planbureau over Schiphol, mede namens de minister van VROM.

1. Bent u bekend met het artikel "Niet computer maar Kamer gaat over Schiphol"? (NRC Handelsblad, 13 november 2007)
 1. Ja.
 2. Deelt u de mening dat de berekeningen van de actualisatie van de gelijkwaardigheidscriteria en de toetsing aan de oude gelijkwaardigheidscriteria nauwelijks navolgbaar zijn? Kunt u aangeven wie deze berekeningen heeft gemaakt?
 2. Uit de context van het artikel maak ik op dat het MNP hierbij doelt op het feit dat de berekeningen die in het huidige stelsel worden uitgevoerd voor de gemiddelde Nederlander nog nauwelijks navolgbaar zijn. Dat kan ik mij voorstellen. De achtergronden van het huidige stelsel zijn zo complex dat de noodzakelijke berekeningen slechts door specialisten zijn te doorgronden.

In de brief aan de Kamer over de actualisatie van de criteria voor gelijkwaardigheid (dd 25 mei 2007, stuk 29 665 nr. 46) heb ik daarom stap voor stap uitgelegd hoe de berekeningen zijn uitgevoerd, hoe de criteria zijn geactualiseerd en tot welke beleidskeuzes dat heeft geleid. Desalniettemin is ook de Commissie m.e.r. van

Postadres Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 351 61 71
Fax 070 351 78 95

mening dat complexe discussies zijn ontstaan bij de actualisering. De Commissie wijst er op dat niet duidelijk is welke variabelen (zoals de modellering van de routes) vrij te kiezen zijn en dat daardoor de actualisatie niet navolgbaar is. De Commissie beveelt aan dit voor de middellange termijn navolgbaar uit te werken.

De berekeningen voor de actualisatie van de criteria voor gelijkwaardigheid zijn gemaakt door het onderzoeksbureau To70 in samenwerking met het onderzoeksinstituut NLR voor enkele specifieke berekeningen.

3. Deelt u de mening dat een radicale vereenvoudiging van de regelgeving van het Schipholbeleid noodzakelijk is om weer een heldere politieke discussie mogelijk te maken? Zo neen, waarom niet? Zo ja, is dit mogelijk op een manier dat de bevolking goed wordt beschermd tegen lawaai en zekerheid wordt geboden voor de lokale situatie op de lange termijn?
3. Regelgeving moet zo eenvoudig mogelijk zijn en tevens de beoogde bescherming bieden. Het gaat daarbij om duidelijke en handhaafbare grenzen. Een zekere complexiteit is daarbij onvermijdelijk. In het streven naar duidelijke en handhaafbare grenzen voor Schiphol heeft de techniek steeds meer nadruk gekregen. Dit heeft het gevaar in zich dat de besluitvorming over de toekomst van de mainport Schiphol zich verplaatst naar technische discussies en zich afwendt van de te maken beleidskeuzes. De discussie over de toekomst van de mainport Schiphol hoort op het juiste niveau in de Tweede Kamer gevoerd te (kunnen) worden.

Juist vanwege deze toegenomen complexiteit, voer ik op dit moment een verkenning uit naar verbeteringen en aanpassingen van het normen en handhavingstelsel. Naast concrete verbeteringen/aanpassingen van het huidige stelsel, grotendeels voortkomend uit het Kabinetsstandpunt Schiphol (april 2006), is er een onderzoeksagenda opgesteld waarbij ook een verkenning gedaan wordt naar nieuwe stelsels. Conform eerdere toezeggingen aan de Kamer zullen daarbij ook de suggesties van het MNP worden betrokken. Vanzelfsprekend wordt daarbij in kaart gebracht hoe de bevolking wordt beschermd tegen lawaai en op welke manier ook op lange termijn zekerheid kan worden geboden. Bij het opstellen en uitvoeren van de onderzoeksagenda wordt de Alderstafel in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen. Na dat advies zal ik u hierover informeren. Indien u daar prijs op stelt, zal ik een technische briefing organiseren waarin de verkenning toegelicht wordt.

4. Deelt u de mening dat op basis van het oorspronkelijke criterium (10.000 woningen) maximaal 520.000 vliegtuigbewegingen mogelijk zijn? Zo neen, waarom niet en wat is volgens u dan wel het maximum?
4. Het maximum aantal vliegtuigbewegingen dat binnen de huidige milieugrenzen past, is op voorhand niet exact vast te stellen. Dat hangt van heel veel factoren af, onder andere in hoeverre in de praktijk stille vliegtuigen en/of stille vliegprocedures worden gebruikt, verdeling dag/nacht etc.. In het MER voor de korte termijn zijn drie scenario's onderzocht (van 480.000 tot 520.000 vtb). In het MER voor de

middellange termijn zal wederom onderzocht worden welk aantal mogelijk wordt geacht binnen de milieugrenzen, gelet op de te verwachten ontwikkelingen.

5. Deelt u de mening dat er een denkfout is gemaakt bij de actualisering van de gelijkwaardigheidscriteria en bij de toetsing aan het oude criterium in het MER? Deelt u het standpunt dat de oude criteria al uitgingen van het zo nauwkeurig mogelijk volgen van de vliegroutes en dat het aanpassen van de criteria aan de werkelijke gevolgde vliegpaden daardoor leidt tot een toename van het aantal hoogbelaste woningen en het aantal ernstig gehinderden en dus niet gelijkwaardig kan worden genoemd? Zo nee, waarom niet?
5. Nee. Ik ben het niet eens met de uitspraak in het artikel dat er een denkfout is gemaakt. In zijn brief van 4 mei 2007 gaat het MNP in op de keuzes die bij de actualisatie zijn gemaakt en die ook anders gemaakt kunnen worden. Zij stellen in hun brief dat "...wordt ingegaan op drie mogelijke benaderingen voor de concretisering van de gelijkwaardigheidscriteria. Het MNP adviseert om expliciet aan te geven voor welke benadering gekozen wordt en daarbij de consequenties duidelijk aan te geven". Deze verschillende keuzes zijn, op basis van het huidige stelsel en de huidige wet en regelgeving, niet te classificeren als "goed" of "fout". Het gaat om keuzes die gemaakt moeten worden omdat in de huidige regelgeving niet eenduidig is vastgelegd hoe deze actualisering moet gebeuren.

In mijn brief van 25 mei 2007 ben ik in paragraaf 5 op de door mij en de minister van VROM gekozen benadering ingegaan. Essentie hiervan is dat de criteria voor gelijkwaardigheid gekoppeld zijn aan de wijze van berekening. Hierbij speelde met name de vraag hoe om te gaan met de toepassing van verbeterde routemodellering. Moet dit gezien worden als een onderdeel van de invoerset (en dat luchtvaartpartijen moeten zorgen dat er nauwkeuriger gevlogen wordt) of is dit onderdeel van de rekenmethodiek (de oude modellering gaf praktijk niet goed weer, maar er was geen betere methode) die leidt tot uitkomsten in termen van aantallen woningen, gehinderden en slaapgestoorden? In de brief van 25 mei 2007 is aangegeven dat naar de mening van de minister van VROM en mij dit laatste het geval is. Daarbij speelde mee dat het toepassen van verbeterde routemodellering leidt tot tegengestelde effecten in de uitkomsten: enerzijds liggen er meer woningen binnen de 58 Lden contour (10.800 in plaats van 10.000), anderzijds liggen er in de nacht minder woningen (6.000 in plaats van 6.900) in het gebied met een geluidbelasting van 26 dB(A) Laeq en hoger.

Ook het actualiseren van andere parameters in het stelsel, kan leiden tot een vergelijkbare discussie als nu over de actualisering van de criteria voor gelijkwaardigheid. Bijvoorbeeld in het geval dat de appendices met de geluidemissies van de verschillende vliegtuigen worden gewijzigd, zoals de commissie m.e.r. aanbeveelt. Om toekomstige discussies over de criteria als gevolg van technische actualiseringen in goede banen te leiden ben ik bereid te komen met spelregels voor het doorvoeren van technische wijzigingen in de berekeningssystematiek. Indien er spanning ontstaat bij het doorvoeren van veranderingen, wordt de keuze door de

politiek gemaakt. Het gaat immers om keuzes die de toekomst van Schiphol en zijn omgeving direct beïnvloeden. In de politiek dient hierover op het juiste detailniveau de discussie te worden gevoerd.

6. Bent u bereid door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) of het MNP een contra-expertise uit te laten voeren naar de actualisering van de gelijkwaardigheidscriteria, de toetsing aan de oude criteria en de vertaling daarvan in het Luchthavenverkeersbesluit?
6. Zoals ik u bij de aanbidding van het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. heb laten weten, zal ik het NLR verzoeken een analyse uit te voeren van de actualisering van de criteria en na te gaan welke variabelen bij het actualiseren van de criteria en het vaststellen van grenswaarden vrij te kiezen zijn en welke niet. Ik zal het NLR vragen de benadering van het MNP en de Stichting Natuur en Milieu hier nadrukkelijk bij te betrekken.
Tevens zal ik het NLR verzoeken om met een voorstel te komen ten aanzien van de spelregels voor het doorvoeren van technische actualisaties in het huidige stelsel (zie antwoord vraag 5).
7. Bent u bereid deze vragen te beantwoorden uiterlijk een week voorafgaande aan het Algemeen Overleg over het Luchthavenverkeersbesluit?

7. Ja

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings