

Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

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

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**  
IenW/BSK-2018/125785

**Uw kenmerk**  
2018Z09017

Datum 20 juni 2018  
Betreft Geluidsnormen Schiphol

Geachte voorzitter,

Uw Kamer heeft verzocht om een feitenrelaas ten aanzien van de besluitvorming over het criterium voor gelijkwaardigheid van Schiphol betreffende gehinderde woningen in de periode 2007/2008. Daarnaast zijn er door de leden Kröger, Laçin, Van Brenk, Gijs van Dijk en Van Raan ook vragen gesteld over dezelfde geluidsnormen. Ik zal hieronder allereerst ingaan op hoe de besluitvorming in het verleden is verlopen en vervolgens de gestelde Kamervragen beantwoorden.

#### Besluitvorming gelijkwaardigheidscriteria 2007/2008

Op 25 mei 2007<sup>1</sup> is de Tweede Kamer geïnformeerd over de actualisatie voor de criteria voor een gelijkwaardige of betere bescherming van de omgeving van Schiphol. In het Kabinetsstandpunt Schiphol van april 2006 werd aangekondigd dat deze actualisatie van de gelijkwaardigheidscriteria eraan kwam. Directe aanleiding van de actualisatie was een rapportage van de Commissie voor de milieueffectrapportage, waarin werd gesteld dat het niet zinvol is om te rekenen met sterk verouderde gegevens zoals het geval was. In het Kabinetsstandpunt Schiphol stond verder opgenomen dat bij deze actualisatie zou worden vastgehouden aan de maximale hinder, geluidsbelasting, slaapverstoring en veiligheidsrisico's. Ook betekende de actualisering niet meer of minder groeirimte voor de luchtvaart. Op verzoek van uw Kamer werd daarnaast afgesproken dat de afgesproken criteria voor hinder en slaapverstoring voortaan op een groter gebied van toepassing zouden zijn. Op basis van verschillende rapportages zijn uiteindelijk de gelijkwaardigheidscriteria geactualiseerd, deze zijn bijgevoegd bij de brief van 25 mei 2007<sup>1</sup>.

#### Stappen actualisatie

Om te komen tot de actualisatie van de gelijkwaardigheidscriteria is een aantal stappen doorlopen. Deze stappen zijn gemaakt op basis van de input van de onderliggende rapportages, en worden inhoudelijk beschreven in de brief van 25 mei 2007. Hieronder volgt een korte weergave van deze stappen:

---

<sup>1</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2006–2007, 29 665, nr. 46.

- Vernieuwen van het woningbestand  
Het woningbestand was achterhaald en een update werd daarom noodzakelijk geacht.
- Vervangen van Nederlandse geluidsmaten door Europese maten  
De oude Nederlandse maten  $L_{eq}$  werden vervangen door respectievelijk  $L_{den}$  en  $L_{night}$ .
- Nieuwe dosis-effectrelaties  
Vervanging dosis-effectrelaties na onderzoek door de keuze voor de Europese geluidsmaten.
- Verbeterde routemodellering  
Verbeterde routemodellering die werd gebaseerd op de radartracks.
- Externe veiligheid berekenen met meteotoeslag  
In de criteria werden de weersomstandigheden toegevoegd.
- Aanpassing criteria voor hinder en slaapverstoring, vergroting van het gebied.  
Waardoor de contouren verder van Schiphol kwamen te liggen.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IenW/BSK-2018/125785

#### Effect actualisatie

De resultaten van de in 2007 uitgevoerde actualisatie lieten zien dat de criteria voor maximale geluidbelasting, ernstige hinder, ernstige slaapverstoring en veiligheidsrisico's door het vliegverkeer van en naar Schiphol een grotere groep mensen en woningen betreffen dan daarvoor werd aangenomen. Dit verschil werd veroorzaakt door het vernieuwen van het woningbestand en de vergroting van het gebied waarop de criteria voor hinder en slaapverstoring van toepassing zijn<sup>2</sup>. Specifiek voor het aantal gehinderde woningen is toen vastgelegd dat deze van 10.000 naar 10.800 zou stijgen door verbeterde modellering. Daarnaast is toen besloten dat, door gebruik te maken van het nieuwe woningbestand en de toepassing van Europese geluidsmaten, de uiteindelijke norm van 12.300 woningen zou worden vastgelegd. Vervolgens is op verzoek van de Tweede Kamer door de toenmalige Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkhuysvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer door het Nationaal Luchtvaart- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) een contra-expertise uitgevoerd naar de wijze waarop de actualisering van de criteria voor gelijkwaardigheid heeft plaatsgevonden. Bij brief van 30 januari 2008 heeft de Minister dit rapport van het NLR aan de Tweede Kamer aangeboden en zijn standpunt (her)bevestigd dat de aantallen in de gelijkwaardigheidscriteria moeten worden beschouwd als de uitkomst van een som en niet als absolute aantallen<sup>3</sup>.

<sup>2</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2006–2007, 29 665, nr. 46.

<sup>3</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2007–2008, 29 665, nr. 80

## Kamervragen geluidsnormen Schiphol.

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Vraag 1

Kent u het bericht 'Ministerie sjoemelde met geluidsnormen Schiphol'?<sup>4</sup>

Ons kenmerk

IenW/BSK-2018/125785

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 zwaarbelaste woningen (2005; 58 Lden)? 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 2008<sup>5</sup>.

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?<sup>6</sup>

Antwoord 5

Ja, zie ook vorige vraag.

Vraag 6

Kunt u bevestigen dat onder het huidige stelsel (met handhavingspunten en grenswaarden) voor de handhaving van de grenswaarden Lden en Lnight de

<sup>4</sup> Website EenVandaag, 17 mei 2018 (<https://eenvandaag.avrotros.nl/item/ministerie-sjoemelde-met-geluidsnormen-schiphol/>)

<sup>5</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2006–2007, 29 665, nr. 46 en vergaderjaar 2007–2008, 29 665, nr. 80.

<sup>6</sup> [Kamerstuk 29665, nr.46](#)

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?

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IenW/BSK-2018/125785

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

Kunt u bevestigen dat, áls de grenswaarden Lden en Lnight 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 Lden 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?

Vraag 8

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 vraag 7 en 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 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).

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IenW/BSK-2018/125785

Vraag 10

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

Vraag 11

Wanneer worden die uitgangspunten/criteria met de Kamer besproken?

Vraag 12

Zijn alle actualisaties aan de uitgangspunten/criteria getoetst?

Antwoord vraag 10 tot en met 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 passend<sup>7</sup> 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

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?<sup>8</sup>

Vraag 14

Bent u bekend met de 'Richtlijnen voor het milieu-effectrapport' van Januari 2004, in het bijzonder tabel 4.3 Criteria voor gelijkwaardige overgang op pagina 11?<sup>8</sup>

Vraag 15

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?

---

<sup>7</sup> 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.

<sup>8</sup> Onderhands meegezonden als bijlage.

Vraag 16

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?

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Vraag 17

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?

**Ons kenmerk**  
IenW/BSK-2018/125785

Antwoord vraag 13 tot en met 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 berekeningsmethode<sup>9</sup> een scenario met vliegtuigbewegingen 'passend' gemaakt werd binnen de toen geldende criteria (oa. 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 Lden (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 Lden geluidbelasting berekend. Het toepassen van andere modellen<sup>10</sup> heeft als effect dat het aantal woningen verandert van 10.000 binnen de 35 Ke, naar 12.300 binnen de 58 Lden contour. Hoewel dus het aantal woningen binnen de 58 Lden 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 Lden niet het geval. Daarom kan dit schema niet worden toegepast in een proces waarbij de Kosteneenheid overgaat naar de Lden.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

---

<sup>9</sup> De voorgeschreven Ke-rekenmethode, woningbestand 1990

<sup>10</sup> Van de Nederlandse dosismaat Ke, naar de Europese aanbevolen dosismaat Lden, ander woningbestand, andere wijze van routemodellering