

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

### 954

Vragen van de leden **Van Raan** (PvdD) en **Kröger** (GroenLinks) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht dat de Raad van State zich heeft laten misleiden door het Ministerie van I&W* (ingezonden 21 november 2018).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 18 december 2018).

#### Vraag 1

Kent u de berichten «Hoogleraren: onjuist oordeel Raad van State over geluidsnormen Schiphol» en «Gerechtelijke dwaling over geluidsnormen Schiphol»?<sup>1 2</sup>

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2, 3, 4, 5, 7, 8 en 9

Zijn er documenten die tegenspreken dat «door het oprekken van de huizennorm veel meer kan worden gevlogen rond Schiphol»? Zo ja, waar blijkt dat uit?

Zijn er documenten die de uitspraak van de heer Van Egmond tegenspreken dat de Raad van State is uitgegaan van teksten die in de loop der jaren door het ministerie zijn verspreid? Zo ja, kunt u dat uitgebreid onderbouwen?

Deelt u het inzicht van emeritus hoogleraren Van Egmond en Ale dat het aantal van 10.000 huizen een harde, definitieve norm was en niet de uitkomst van een rekensom? Zo nee, uit welke documenten en passages blijkt dat?

Zijn er documenten die de uitspraak van de heer Van Egmond tegenspreken dat die rekensom niet traceerbaar en niet navolgbaar is en dat deze niet eens bestaat? Zo ja, kunt u die rekensom en eventuele ondersteunende documenten hier noemen?

Zijn er documenten die de uitspraak van de heer Van Gijzel tegenspreken dat de Raad van State zich de vraag niet heeft gesteld of de standaardnorm van 10.000 huizen wel wettelijk verankerd was? Zo ja, kunt u die betreffende documenten en passages hier noemen?

<sup>1</sup> NU.nl, 8 november 2018 (<https://www.nu.nl/binnenland/5561135/hogleraren-onjuist-oordeel-raad-van-state-geluidsnormen-schiphol.html>)

<sup>2</sup> Website EenVandaag, 8 november 2018 (<https://eenvandaag.avrotros.nl/item/gerechtelijke-dwaling-over-geluidsnormen-schiphol/>)

Zijn er documenten die de uitspraak van de heer Ale tegenspreken dat je het in juridische termen een dwaling zou kunnen noemen, omdat het een uitspraak is die is gedaan op grond van onjuist inzicht in hoe het probleem in elkaar zat? Zo ja, kunt u die betreffende documenten en passages hier noemen?

Klopt het dat uit Kamerstukken, inclusief de Planologische Kernbeslissing (PKB) van Schiphol, blijkt dat de norm van 10.000 woningen vastlag en niet zonder meer gewijzigd kon worden? Zo nee, uit welke documenten en passages blijkt dat?

Antwoord 2, 3, 4, 5, 7, 8 en 9

Bij brief van 30 januari 2008 heeft de Minister het standpunt (her)bevestigd dat de aantallen in de gelijkwaardigheidscriteria moeten worden beschouwd als de uitkomst van een som en niet als absolute aantallen. In de brief uit mei 2007 is uitgebreid ingegaan op de manier hoe deze actualisatie is uitgevoerd. Beide brieven (en bijbehorende bijlagen) geven inzicht in het hoe en waarom van de actualisatie, de manier waarop het is uitgevoerd en het feit dat over de actualisatie altijd is gecommuniceerd richting uw Kamer.

De actualisatie laat zien dat de maximale geluidbelasting, ernstige hinder, ernstige slaapverstoring en veiligheidsrisico's door het vliegverkeer van en naar Schiphol een grotere groep mensen en woningen raken dan daarvoor werd aangenomen. Dit verschil werd veroorzaakt door de actualisatie van het woningbestand en de grotere gebieden waarop de aangepaste criteria voor hinder en slaapverstoring van toepassing zijn. Specifiek voor het aantal gehinderde woningen is toen vastgelegd dat deze van 10.000 naar 10.800 zou stijgen door verbeterde modellering (binnen de 35 KE geluidscontour). Daarnaast is toen vastgesteld dat, door het gebruik van het nieuwe woningbestand en de toepassing van Europese  $L_{den}$  en  $L_{night}$  geluidsmaten (in plaats van  $K_e$  en  $L_{Aeq}$  nacht) in combinatie met nieuwe dosis effectrelaties, de uiteindelijke norm 12.300 woningen binnen de 58 dB(A) $L_{den}$  zou worden. Vervolgens is op verzoek van de Tweede Kamer door de toenmalige Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkhuusvesting, 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.

Vraag 6

Hoe is de motie-Van 't Riet c.s. (Kamerstuk 23 552, nr. 28) van 12 juni 1995 uitgevoerd?

Antwoord 6

In de motie staat dat de 10.000 woningen binnen de 35 KE zone als een harde grens voor de groei van het aantal vliegbewegingen op Schiphol moet zijn. In het Kabinetsstandpunt Schiphol van 2006 staat opgenomen dat bij de actualisatie van de criteria zou worden vastgehouden aan de maximale hinder, geluidsbelasting, slaapverstoring en veiligheidsrisico's. De aantallen behorend bij de gelijkwaardigheidscriteria moeten daarbij worden beschouwd als de uitkomst van een som en niet als absolute aantallen.

Vraag 10, 11, 12, 13, 14

Klopt het dat het toenmalige kabinet in het stuk liet opnemen dat voor wijziging van de norm een nieuwe, zware PKB-procedure doorlopen moest worden, met instemming van beide Kamers? Zo nee, uit welke documenten en passages blijkt dat?

Klopt het dat die PKB-procedure nooit heeft plaatsgevonden? Zo nee, uit welke documenten en passages blijkt dat?

Klopt het dat een wetswijziging er, ondanks het wettelijk vastleggen van de norm van 10.000 huizen in 2002, nooit is geweest? Zo nee, uit welke documenten en passages blijkt dat?

Deelt u de conclusie van de heer Van Gijssel dat het oprekken van de norm buiten de wet staat en daarmee illegaal is? Zo nee, waarom niet

Deelt u de conclusie van de heer Van Gijssel dat de norm van 10.000 huizen nog steeds van kracht is als standaardnorm van Schiphol? Zo nee, waarop baseert u dat precies?

Antwoord 10, 11, 12, 13, 14

In het Kabinetsstandpunt Schiphol staat opgenomen dat bij de actualisatie van de criteria zou worden vastgehouden aan de maximale hinder, geluidsbelasting, slaapverstoring en veiligheidsrisico's. Deze bepaling is nog steeds van kracht.

Een PKB-procedure of wetswijziging is niet aan de orde omdat de aantallen in de gelijkwaardigheidscriteria moeten worden beschouwd als de uitkomst van een som en niet als absolute aantallen.

Vraag 15

Kunt u, met betrekking tot de uitspraken in dit artikel, reflecteren op de ontwikkelingen op de woningmarkt? Zijn er in het verleden woningen gebouwd die mogelijk niet gebouwd hadden mogen worden?

Antwoord 15

De werking van de gelijkwaardigheidscriteria die in het verleden zijn vastgelegd representeren een bepaald beschermingsniveau voor de omgeving van Schiphol. Er is afgesproken dat de bescherming altijd gelijkwaardig of beter moet zijn dan de grenswaarden voor de criteria. Met de actualisatie van de criteria wordt er vastgehouden aan de maximale hinder, geluidsbelasting, slaapverstoring en veiligheidsrisico's. Ook betekende de actualisering niet meer of minder groeirimte voor de luchtvaart. Er zijn in dit opzicht dus ook geen woningen gebouwd die volgens de norm niet gebouwd hadden mogen worden.

Vraag 16

Is deze truc vaker toegepast? Kunt u uitsluiten dat deze truc in de toekomst weer zal worden toegepast? Zo ja, waaruit blijkt dit en hoe is dit bestuurlijk of juridisch vastgelegd?

Antwoord 16

De Kamer is in het verleden geïnformeerd over de manier waarop actualisaties van de gelijkwaardigheidscriteria worden uitgevoerd. De Raad van State heeft inmiddels ook geoordeeld dat de manier waarop de actualisaties zijn uitgevoerd is toegestaan.