

LIJST VAN VRAGEN

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister over haar brief inzake de Schiphol Gebruiksprognose 2019 (Kamerstuk 29 665, nr. 349) en haar reactie op het verzoek van de commissie over het tijdstip waarop zij de MER Schiphol kan verwachten en over het beoogde tijdpad voor invoering van het NNHS inclusief de duur van het anticiperend handhaven (Kamerstuk 29 665, nr. 350).

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

Nr. Vraag

- 1 Door wie is bepaald dat met een wijziging van het aantal woningen ook het aantal gehinderden wijzigt? Is dit afgesproken in de Omgevingsraad Schiphol (ORS) of is dit uw besluit?
- 2 Moet er voor een gelijkwaardig beschermingsniveau niet worden uitgegaan van een absoluut aantal (ernstig) gehinderden?
- 3 Waarop zijn de actualisaties van de woningbestanden gebaseerd? Wie controleert deze? Hoeveel woningen uit de woningbestanden van respectievelijk 2005, 2015 en 2018 liggen binnen de 58 L_{den}-contour van het Luchthavenbesluit (LVB) uit 2004?
- 4 Welke startwaarden voor de vijf gelijkwaardigheidscriteria worden gebruikt voor het vaststellen van milieuwinst en milieuruimte? Met welke eindwaarden worden deze startwaarden vergeleken? Geldt voor de 50/50-regel dat voor alle vijf criteria evenveel winst moet zijn behaald? Of geldt het criterium met de kleinste vooruitgang? Hoe vertaalt zich dat in (extra) vliegbewegingen?
- 5 Hoe groot is de milieuruimte die is gerealiseerd met de maatregelen, voortkomend uit het convenant Hinderbeperkende Maatregelen, dat bij het Aldersakkoord is overeengekomen? Hoe is ervoor gezorgd dat deze milieuruimte niet is meegerekend als groeiruimte voor de sector?
- 6 Waarom is er niet geteld binnen de 47.6 dB(A)-contour van Doc29, aangezien dit de contour is waarop blijkbaar volgens de aangepaste dosis-effect-relaties voor ernstig gehinderden gelijke hinder wordt ervaren als op de 48 dB(A)-contour volgens het Nederlands Rekenmodel (NRM)?
- 7 In hoeverre is er rekening gehouden met het verschuiven van de contouren, gezien de volgende uitspraak van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) in zijn brief van 30 juni 2017 in reactie op de nieuwe dosis-effect-relaties:
«Het effect van het verschuiven van de geluidcontouren op het aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden door het gebruik van Doc29 is groter dan de voorgestelde correctie van de dosis-effect-relatie; bij de overgang van NRM naar Doc29 zal met de effecten hiervan rekening moeten worden gehouden»? Kunt u precies aangeven hoe de dosis-effect-relaties zijn aangepast? In hoeverre is er rekening gehouden met een verschuiving van de contour-van-gelijke-hinder?
- 8 Waarom zijn de contouren niet aangepast, aangezien ook het RIVM al een opmerking in die richting maakte? Hoe zouden de tellingen van huizen, ernstig gehinderden en slaapverstoorden in de verschillende contouren uitpakken?
- 9 Als Doc29 voor startende vliegtuigen een kleiner verschil tussen meten en rekenen met het NRM geeft en voor landende vliegtuigen een groter verschil, wat zijn dan de gevolgen voor de contouren en de omwonenden? Hoe verhoudt zich dit tot specifieke woningen onder routes die primair voor starts dan wel landingen worden gebruikt? Hoe verhoudt zich dit tot het gelijkwaardigheidsbeginsel?
- 10 Klopt het dat er nieuwe bepalingen worden voorgesteld en toegepast in de milieueffectrapportage (MER), terwijl deze nog geen vigerende wetgeving zijn? Klopt de stelling van de Natuur- en Milieufederatie (NMF) dat bewoners hierdoor mogelijk beperkt worden in hun rechten ten opzichte van de huidige situatie? Kunt u dit precies toelichten?
- 11 Klopt het dat het rekengrid zich uitstrekt van 11 km tot 30 km gemeten van de kop van de baan? Zo niet, welk rekengrid wordt dan wel gebruikt voor de berekening van de hoeveelheid geluid?

Nr. Vraag

- 12 Zo ja, kunt u toelichten hoe de effecten van verschillende startprocedures in beeld kunnen worden gebracht, wanneer er niet gerekend wordt tussen 0 km en 11 km?
Hoever ligt de 58 dB-contour van de kop van de baan? Kunt u dat grafisch weergeven per baan met afstanden erbij? Kunt u onderbouwen dat er een goede handhaving van de 58 dB-contour mogelijk is? Idem voor de 48 dB-contour in relatie tot het rekengrid (30 km).
- 13 Wordt er na de technische toets ook een onafhankelijk juridisch deskundigenoordeel opgehaald over de opeenvolgende actualisaties? Kan de Kamer daarover beschikken bij de eerstvolgende wijziging van het LVB/LIB?
- 14 Hoe gaat u vaststellen dat de uitkomsten niet alleen plausibel zijn, maar ook betrouwbaar, gezien het feit dat de geraadpleegde experts in de deskundigenreactie op belangrijke onderdelen geen inhoudelijk oordeel geven en volstaan met de verklaring dat zij vertrouwen hebben in de uitgevoerde berekeningen en de uitkomsten plausibel achten?
- 15 Hoe beoordeelt u de ernst van de bevindingen inzake de Kaderstelling (K1 t/m K5) van de Technical Challenge?
- 16 Hoe beoordeelt u de ernst van de majeure bevindingen inzake proces en rekenmodel (M1 t/m M4) van de Technical Challenge?
- 17 Hoe beoordeelt u de bevinding inzake de onjuiste toepassing van de scenario's voor de 50/50-regel (M13), en hoe gaat u deze bevindingen betrekken bij de besluitvorming over het wijzigen van het LVB/LIB?
- 18 Hoe groot is de onderschatting van de geluidsbelasting in Aalsmeer als gevolg van het feit dat intersectiestarts op de Aalsmeerbaan veelvuldig voorkomen, met name als ook de Buitenveldertbaan in gebruik is, en de rekenmodellen geen rekening houden met de bijbehorende lagere vlieghoogtes en grotere motorvermogens?
- 19 Moet uit de definitie van etmaalindeling in de MER (overdag: 7.00–21.00 uur; avond: 21.00–23.00 uur), terwijl de normale definitie hiervan anders is (overdag: 7.00–19.00 uur; avond 19.00–23.00 uur) worden geconcludeerd dat de avond bij Schiphol opeens twee uur later begint?
- 20 Waarom is er geen rekening gehouden met de emissies van ultrafijnstof (UFP) en de gezondheidseffecten hiervan? Moet er niet terugwerkend een gelijkwaardigheids criterium voor de emissie van UFP komen om te voorkomen dat door andere vliegtuigen of andere afspraken de emissieconcentraties en de blootstelling aan UFP verslechtert? Is op basis van de huidige metingen en de historische data een blootstelling van omwonenden in 2008 te bepalen?
- 21 Hoe worden de (totale) klimaateffecten voortaan meegenomen? Zijn op basis van historische data de totale klimaateffecten van Schiphol over eerdere jaren te berekenen? Waarom is er voor klimaat geen gelijkwaardigheidsbescherming?
- 22 Kan deze voorlopige MER worden gebruikt om een MER voor het Nieuw normen- en handhavingstelsel (NNHS) met 500.000 vliegbewegingen te maken, zodat het NNHS kan worden gelegaliseerd en gehandhaafd? Wat is hiervoor nodig?
- 23 Waarom is er voor Schiphol een MER gemaakt tot 2023 met verwijzing naar de nieuwe luchtvaartnota en de herindeling van het luchtruim, terwijl dat voor de Luchthaven Lelystad niet van belang was?
- 24 Welk effect op de geluidsbelasting van woningen en het piekgeluid valt er te verwachten, als door de cap op het maximale aantal vliegtuigen, maatschappijen met grotere en zwaardere vliegtuigen gaan vliegen? Hoe is dit verwerkt in de gebruiksprognose?

Nr. Vraag

- 25 Gaat de afwikkeling van vluchten in 2019 wel lukken zonder de afspraken over preferent baangebruik en de vierdebaanregel te schenden, in tegenstelling tot 2017 en 2018? Wat gaat Schiphol in 2019 anders doen, zodat er geen beroep moet worden gedaan op uitzonderingsregels?