

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

### 3071

Vragen van het lid **Kröger** (GroenLinks) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het rapport over de belevingsvlucht Lelystad Airport* (ingezonden 16 juli 2018).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 4 september 2018).

#### Vraag 1

Wat is de oorzaak van het feit dat het vliegtuig van de belevingsvlucht veel meer geluid produceerde dan van tevoren was berekend, zoals blijkt uit de «Evaluatie belevingsvlucht» en uit de geluidsmetingen tijdens de belevingsvlucht?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

In de Kamerbrief van 9 juli jl.<sup>2</sup>, waarmee ik de evaluatie van de regiegroep Belevingsvlucht vliegroutes Lelystad Airport aan uw Kamer heb aangeboden, heb ik aangegeven dat ik de bevindingen van de regiegroep ga bestuderen en met een inhoudelijke reactie zal komen. Dat wil ik zorgvuldig doen. Ik verwacht uw Kamer deze reactie eind september te kunnen sturen. Ik zal daarin de beantwoording van deze vraag meenemen.

#### Vraag 2

Beoordeelt u de belevingsvlucht, ondanks het feit dat het vliegtuig leeg was (en daarmee lichter en stiller), representatief voor het te verwachten geluid, omdat het verder representatief was voor het type waarmee in de milieueffectrapportage (MER) is gerekend en omdat de vlucht behoudens enkele kleine afwijkingen volgens planning verliep?

#### Antwoord 2

Uitgangspunt bij de belevingsvlucht was om een zo realistisch mogelijke beleving te simuleren, en mensen daarmee een indruk te geven van het geluid dat een overvliegend toestel geeft. De beperkingen die voor de belevingsvlucht golden zijn vooraf aan de regiegroep inzichtelijk gemaakt en gecommuniceerd. Met inachtneming van deze beperkingen werd en wordt de belevingsvlucht als een waardevolle ervaring voor omwonenden beschouwd.

<sup>1</sup> Regiegroep belevingsvlucht, «Evaluatie Belevingsvlucht», 6 juli 2018

<sup>2</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 507

#### Vraag 3, 4

Als de praktijk van de belevingsvlucht afwijkt van berekeningen uit de MER, is de MER dan wel representatief voor de milieueffecten die omwonenden kunnen verwachten?

Is de MER opgesteld volgens alle vereisten? Zo ja, zijn deze dan, gezien de verschillen met de praktijk, voldoende om de milieueffecten adequaat te beschrijven?

#### Antwoord 3, 4

Ja, het geactualiseerde MER voldoet aan alle wettelijke vereisten. De geluidbelasting en overige milieueffecten zijn berekend op basis van de wettelijke berekeningsvoorschriften. De Commissie voor de m.e.r. heeft positief geadviseerd over de actualisatie van het MER; in haar advies van 18 april 2018 is geconcludeerd dat het MER<sup>18</sup> alle essentiële informatie bevat over de geactualiseerde milieueffecten van het voorgenomen gebruik van Lelystad Airport, zodat het milieubelang volwaardig kan worden meegewogen in het besluit over dat gebruik.

#### Vraag 5

Zijn de geluidsprofielen waarop de MER gestoeld is en die voor elk vliegtuigtype zijn opgesteld door de fabrikant van dat type, accuraat genoeg? Worden deze in de praktijk en onafhankelijk getest? Worden de geluidsprofielen gestaafd met metingen? Klopt het dat de geluidsprofielen worden gemaakt op basis van informatie die door de vliegtuigfabrikant wordt aangeleverd? Wordt deze informatie nog onafhankelijk getoetst met geluidsmetingen uit de praktijk?

#### Antwoord 5

Voor dit antwoord verwijs ik naar een eerder antwoord op Kamervragen<sup>3</sup>. In dat antwoord heb ik aangegeven dat bij het bepalen van geluidsprofielen ten behoeve van het vaststellen van de gebruiksruimte gebruik wordt gemaakt van geluidcertificatiegegevens verkregen uit metingen onder internationaal voorgeschreven (ICAO) regels en welke regels daarvoor gelden. In aanvulling daarop verwijs ik naar bijlage 5 van de actualisatie van het MER (Actualisatie vliegprofielen MER Lelystad). Daarin is toegelicht wat vliegprofielen zijn en hoe die tot stand komen. Zoals bekend bij uw Kamer zijn de voor de actualisatie van het MER opgestelde vliegprofielen gevalideerd door de onderzoeksbureaus To70 en Adecs Airinfra. Ook zijn deze gecontroleerd door dBvision in de contra-expertise.

#### Vraag 6, 7, 8

Vertrouwt u er, gezien het feit dat deze belevingsvlucht en de praktijkmetingen uniek waren en dat voor alle andere luchthavens uitsluitend berekeningen zijn gebruikt voor de MER of het geluid in de praktijk als bulk wordt gemeten, op dat alle andere berekeningen wel de praktijk voldoende benaderen? Is de afwijking bij deze uniek gemeten vlucht geen aanleiding om alle profielen, modellen en berekeningen nogmaals tegen het licht te houden? Wat zijn de gevolgen van de geluidsmetingen van de belevingsvlucht voor de 48 Lden-contour? Als deze geluidsmetingen worden gebruikt als piekbelasting, hoeveel gehinderden zouden er dan zijn? Welke gemeenten die eerder als belanghebbende zijn aangemerkt, zouden dat dan wel zijn? Herinnert u zich dat u voorafgaande aan de belevingsvlucht aangaf dat de opening van Lelystad Airport ook doorgang zou vinden als de herrie de omwonenden zou tegenvallen?<sup>4</sup> Nu uit objectieve metingen blijkt dat er fors meer geluid was dan voorspeld, welke gevolgen moet dit hebben voor routes en stijprofielen, en voor de doorgang van het hele project?

#### Antwoord 6, 7, 8

Ja, dat kan ik mij herinneren. De belevingsvlucht was alleen bedoeld om mensen een zo goed mogelijke indruk te geven van het geluid dat een overvliegend vliegtuig op de routes van en naar Lelystad Airport maakt. Voor

<sup>3</sup> Aanhangel Handelingen, vergaderjaar 2017–2018, nr. 1450

<sup>4</sup> de Stentor, 14 maart 2018 (<https://www.destentor.nl/lelystad-airport/harde-kritiek-op-belevingsvlucht-lelystad-airport~ab3c3c73/>)

het antwoord op de overige vragen verwijs ik naar het antwoord op vraag 1, 3, 4 en 5.

#### Vraag 9

Bent u van mening dat met deze belevingsvlucht het draagvlak in de regio voor de luchthaven is afgenomen of toegenomen?

#### Antwoord 9

De belevingsvlucht was bedoeld om een zo realistisch mogelijke beleving te simuleren. Ik heb geen representatief onderzoek laten uitvoeren naar het draagvlak voor de luchthaven voor en na de belevingsvlucht.

#### Vraag 10

Waarom kiest Nederland ervoor om metingen geen rol te laten spelen in de validatie van modellen, terwijl in andere landen metingen worden betrokken bij de geluidsberekeningen die gedaan worden om overlast te voorspellen, bijvoorbeeld bij Heathrow? En zou bij het model dat rond Heathrow gebruikt wordt getoetst kunnen worden of dit geschikt is voor de Nederlandse context?

#### Antwoord 10

Op dit moment wordt er gewerkt aan het krijgen van inzicht in de relatie tussen meten en berekenen van vliegtuiggeluid rondom de luchthaven Schiphol. In dit kader heb ik onder meer het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) opdracht gegeven om een trendvalidatie hiernaar uit te voeren. Ook heb ik een deskundige van de Britse Civil Aviation Authority (CAA) gevraagd om mij te adviseren over de relatie tussen het meten en berekenen van vliegtuiggeluid in het licht van zijn ervaringen bij onder andere Londen Heathrow. Daarnaast wordt er binnen de Omgevingsraad Schiphol (ORS) gekeken naar mogelijke toepassingen voor het meten van vliegtuiggeluid. Wanneer de trendvalidatie, het advies van de CAA-deskundige en de besprekingen in de ORS zijn afgerond, zal ik uw Kamer informeren over potentiële toepassingen van het meten van vliegtuiggeluid in relatie tot het berekenen ervan, en de conclusies die ik daaraan verbind.

#### Vraag 11

Wat zijn, gezien het feit dat voor de ervaren overlast de piekbelasting en de frequentie cruciaal zijn, de mogelijkheden om naast de  $L_{den}$  ook piekbelasting in een norm te hanteren? In England en Zwitserland wordt gewerkt met «above average» geluidsbelasting. Is het mogelijk om in Nederland ook een eenheid te ontwikkelen om piekbelasting te monitoren?

#### Antwoord 11

Voor geluid wordt in Nederland gebruik gemaakt van de in Europees verband (richtlijn 2002/49/EC) geharmoniseerde  $L_{den}$  maat. Zowel piekbelasting als frequentie van vliegtuigbewegingen worden meegenomen in de  $L_{den}$  berekening. Voor piekbelasting is er geen geharmoniseerde Europese aanpak. Om belanghebbenden meer inzicht te bieden wordt in veel landen ook andere informatie gepubliceerd over de geluidsbelasting van het vliegverkeer. Zo publiceert Schiphol, op basis van metingen van het zogenaamde NOMOS geluidmeetnetwerk, real time informatie over de lokale geluidbelasting per vliegtuigbeweging. Mede op basis van die ervaringen en de activiteiten die zijn vermeld onder vraag 10 zal ik uw Kamer informeren over de mogelijkheden.