

Vergaderjaar 2018–2019

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 530

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 6 december 2018

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 9 juli 2018 inzake de evaluatie van de regiegroep Belevingsvlucht vliegroutes Lelystad Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 507).

De Minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 5 december 2018. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

Vraag 1

Wat is de huidige planning voor de opening van Lelystad Airport?

Antwoord 1

Zoals ik bij brief van 21 februari jl.¹ aan uw Kamer gemeld heb, stel ik een zorgvuldig proces voorop. Opening van Lelystad Airport in 2020 is realistisch.

Vraag 2

Hoe kan het dat de berekende waarden in de milieueffectrapportage (MER) zo veel lager zijn dan de geluidsniveaus die in de werkelijkheid zijn gemeten?

Antwoord 2

Tijdens de belevingsvlucht zijn de piekwaarden gemeten. Dit is gedaan om een getalsmatige ondersteuning te geven bij de beleving van het geluid van een overkomend vliegtuig. Dit zijn, in tegenstelling tot de berekende piekwaarden, momentopnames. In de MER zijn berekende piekwaarden opgenomen om een indicatie te geven van de maximale geluidsbelasting die vliegtuigen naar verwachting op een bepaalde hoogte zullen geven. De piekwaarden zijn bepaald aan de hand van de INM-methode voor de piekwaarden. Dit is de best beschikbare wetenschappelijke methode om een zo realistisch mogelijk inzicht te geven in de piekgeluiden. De weergegeven waarden zijn gemiddelde waarden met een bandbreedte. De berekende piekwaarden hebben geen juridische status. Deze waarden zijn in beeld gebracht om te voorzien in een informatiebehoefte.

Aangezien het slechts één vlucht betreft en het meetplan niet ingericht was op een vergelijking met berekende piekwaarden, kunnen daar geen conclusies aan worden verbonden. Zie ook het antwoord op vraag 3 en 4. Berekeningen zullen altijd nodig blijven om toekomstige situaties in beeld te brengen. De best beschikbare modellen worden gebruikt om de toekomst te beschrijven. Ik vind het belangrijk dat in de toekomst de berekeningen en metingen beter op elkaar aansluiten en elkaar versterken. Daarom start ik met de landelijke programma-aanpak voor het meten van vliegtuiggeluid. Dit doe ik in samenwerking met het RIVM, het KNMI en het NLR. De aanpak richt zich op het verbeteren van zowel berekeningen als metingen en het onderling versterken van beide methodes, waarbij de nauwkeurigheid van beiden van belang is. In de Kamerbrief van 18 oktober jl.² is aangegeven hoe de komende tijd invulling zal worden gegeven aan deze programma-aanpak.

Vraag 3

Hoe is te verklaren dat het gemeten geluid harder was dan verwacht, ondanks het feit dat de omstandigheden eerder tot minder geluid zouden hebben moeten leiden (het weer was zeer gunstig, het vliegtuig vloog iets hoger, iets langzamer en was lichter dan normaal en kon door «operatieve omstandigheden» – het mocht niet landen op Lelystad – niet volledig dalen en stijgen)? Waarom was er dan op vrijwel alle punten, die alle fases van een vlucht representeren, meer geluid?

Vraag 4

Door welke omstandigheden kan een vliegtuig allemaal meer of minder lawaai maken dan mag worden verwacht?

¹ Kamerstuk 31 936, nr. 462

² Kamerstuk 31 936, nr. 518

Antwoorden 3–4

Zoals ik uw Kamer bij brief van 6 november jl.³ heb geïnformeerd is een veelvoud aan metingen van het geluid van overkomende vliegtuigen gedurende het gehele jaar nodig om uitspraken te kunnen doen over de verschillen daartussen. Voor de berekende piekwaarden wordt uitgegaan van gemiddelde omstandigheden, terwijl de piekwaarden zijn gemeten tijdens één vlucht met één vliegtuigtype onder specifieke omstandigheden (zoals het weer, het achtergrondgeluid, de omgeving en de opstelling van de meetpunten).

Allerlei factoren zijn van invloed op de metingen, zoals het weer, type vliegtuig, ondergrond en gewicht. Zie hiervoor de rapportages van DGMR en To70 die ik als bijlage bij de Kamerbrief van 18 oktober jl.⁴ heb gevoegd. Al deze factoren hebben invloed op het gemeten geluid, waarbij sommige omstandigheden elkaar versterken en andere elkaar opheffen. Dit is een gevolg van de complexe samenhang die per moment en situatie kan verschillen. Uit de rapportages blijkt dat hierdoor de indicatoren niet geïsoleerd kunnen worden.

Om te komen tot een vergelijking van gemeten en berekende piekwaarden zoals opgenomen in de MER is niet alleen een groter aantal metingen nodig. Ook moet het meetplan dusdanig worden ingericht dat het mogelijk is die vergelijking te maken. Dit betekent onder meer dat de apparatuur en de exacte locaties waar gemeten wordt geschikt moeten zijn om een vergelijking te kunnen maken. De meetpunten en locaties waren voor de belevingsvlucht niet ingericht om geluidsberekeningen te toetsen, maar om mensen een getalsmatige ondersteuning te geven bij de beleving van het passerende vliegtuig in hun directe omgeving.

Vraag 5

Hoe kan worden verklaard dat op bijna alle meetpunten de maximale geluidspieken in de MER worden overschreden?

Antwoord 5

In de MER zijn geen maximale piekwaarden aangegeven, maar indicatieve piekwaarden die bij de verschillende hoogtes gemiddeld mogen worden verwacht. Zoals ik in de kamerbrief van 18 oktober jl.⁵ heb aangegeven zal in de toekomst in de MER worden vermeld dat de piekwaarden voor een gemiddelde situatie worden berekend met een gegeven onzekerheidsmarge.

Vraag 6

Hoe kan worden verklaard dat, zeker bij Ede-Otterlo en bij Wageningen, een forse overschrijding van de maximale niveaus in de MER is opgetreden?

Antwoord 6

Ondanks het feit dat gemeten piekwaarden tijdens één belevingsvlucht niet kunnen worden vergeleken met de in de MER weergegeven berekende gemiddelde piekwaarden (zie hiertoe de vragen 2 en 3–4), blijkt uit de rapportages van de bureaus dat de verschillen niet ongebruikelijk zijn en verwacht hadden mogen worden. De gemiddelde gemeten waarden van de belevingsvlucht waar de vergelijking op is gericht (bij vliegen op 1.830 meter en bij vliegen op 2.740 meter) vallen binnen de bandbreedte zoals uiteengezet in het To70 rapport⁶.

³ Kamerstuk 31 936, nr. 522

⁴ Kamerstuk 31 936, nr. 518

⁵ Kamerstuk 31 936, nr. 518

⁶ Kamerstuk 31 936, nr. 518

Vraag 7

Zijn de verschillen tussen meten en rekenen inmiddels gecontroleerd en zijn de prestatieprofielen hierop aangepast? Moeten de meetgegevens niet leiden tot aanpassingen van de geluidsprofielen van dit type vliegtuig?

Vraag 8

Is gecontroleerd of de fouten in de prestatieprofielen en geluidstabellen doorwerken in de geluidscontouren? Zo ja, op welke wijze is dat gedaan en wat zijn de uitkomsten daarvan?

Vraag 9

Is het feit dat het voor de belevingsvlucht gebruikte type vliegtuig zulke afwijkende praktijkwaardes produceerde, geen reden om alle geluidsprofielen van alle vliegtuigtypen opnieuw te toetsen?

Vraag 10

Zijn de grote meetverschillen (op een aantal meetlocaties zijn 5–7 decibel meer gemeten dan voorspeld) aanleiding om ook het daadwerkelijke geluid van andere vliegtuigtypen in de praktijk te meten?

Antwoord 7–10

Op basis van één vlucht kunnen geen uitspraken over worden gedaan over prestatieprofielen. Het valideren en kalibreren van geluid is complex. Hiervoor zijn langjarige metingen onder verschillende omstandigheden van verschillende vliegtuigtypes nodig. Daarnaast moeten de metingen daarop zijn ingericht.

In het kader van de landelijke programmatische aanpak voor het meten van vliegtuiggeluid zal worden gekeken naar mogelijkheden om zowel berekeningen als metingen te verbeteren en beide methodes onderling te versterken. Zie hiertoe het antwoord op vraag 2.

Vraag 11

Worden de geluidsmetingen van individuele vluchten bij Schiphol vergeleken met het te verwachten geluidsprofiel van het type vliegtuig dat het meetpunt passeert?

Antwoord 11

Op dit moment worden de geluidsmetingen van individuele vluchten niet vergeleken met de geluidsprofielen die volgen uit het rekenmodel Doc29. Wel worden er metingen rondom Schiphol verricht met het zogenoemde NOMOS-netwerk. Deze metingen zijn primair geschikt voor informatievoorziening.

Hieruit voortvloeiende data zijn voor iedereen live beschikbaar. Daarnaast is door NLR een trendvalidatie uitgevoerd naar de verschillen en overeenkomsten tussen metingen en berekeningen. De trendvalidatie is aan Uw Kamer als bijlage bij de kamerbrief van 18 oktober jl.⁷ toegestuurd.

Vraag 12

Was er een afwijking aan het vliegtuig waardoor er afwijkende waardes zijn gemeten?

⁷ Kamerstuk 31 936, nr. 518

Antwoord 12

Er was geen sprake van een afwijking aan het vliegtuig. Het vliegtuig, type Boeing 737–800 van Transavia, waarmee gevlogen is, is representatief voor de toestellen die gaan vliegen vanaf Lelystad Airport.

Vraag 13

Heeft de fabrikant van het gebruikte vliegtuig gereageerd op de metingen? Zo nee, is om een reactie gevraagd?

Antwoord 13

Op basis van één vlucht kunnen geen uitspraken worden gedaan. De fabrikant heeft dan ook niet gereageerd. Zie ook het antwoord 7–10.

Vraag 14

Is het grote verschil tussen de theorie en de praktijk van deze ene gemeten vlucht aanleiding om voor alle vliegvelden te onderzoeken of theorie en praktijk overeenkomen?

Antwoord 14

Het gebruik van modellen is noodzakelijk voor het in beeld brengen van een toekomstige situatie, dat is ook wettelijk voorgeschreven. Ik vind het belangrijk dat in de toekomst de berekeningen en metingen beter op elkaar aansluiten en elkaar versterken. Daarom start ik met de landelijke programma-aanpak voor het meten van vliegtuiggeluid. Zie ook het antwoord 7–10.

Vraag 15

Moeten de MER-berekeningen niet opnieuw worden uitgevoerd nu duidelijk is dat de door de fabrikant verstrekte geluidsprofielen die voor de MER-berekeningen zijn gebruikt, niet kloppen met de vastgestelde praktijk?

Antwoord 15

Nee, voor de MER berekeningen heb ik de wettelijke voorschriften gevolgd, zoals aangegeven in de kamerbrief van 18 oktober jl.⁸ Die voorschriften bepalen dat de norm voor de geluidsbelasting in de handhavingpunten en de geluidscontouren worden bepaald op basis van de wettelijke L_{den} maat. Dat is een maat voor de jaargemiddelde geluidsbelasting. De in beeld gebrachte verschillen hebben betrekking op piekgeluid, waarmee de hoogste geluidswaarde tijdens één vliegtuigpassage wordt weergegeven. Dat is een andere – niet-wettelijke – geluidsmaat, die in de MER is opgenomen om te voorzien in een informatiebehoefte. De geconstateerde verschillen in gemeten en berekende piekwaarden hebben geen effect op de handhaving van de geluidsruimte, en de mate van bescherming die daarmee wordt geboden. Metingen spelen bij het vaststellen en handhaven van de gebruiksruimte geen rol, omdat zowel het vaststellen als handhaven gebeurt op basis van berekeningen.

De wettelijke berekeningen in het kader van de MER-actualisatie zijn gevalideerd door de bureaus To70 en Adecs Airinfra en er is een contra-expertise door het bureau dBvision uitgevoerd. Vervolgens heeft de Commissie voor de m.e.r. dit getoetst en een positief advies uitgebracht over de MER-actualisatie. Gelet op bovenstaande geeft de belevingsvlucht geen aanleiding om opnieuw naar het MER te kijken. Zie ook het antwoord op vraag 14.

⁸ Kamerstuk 31 936, nr. 518

Vraag 16

Op welke manier wordt nader onderzocht hoe het verschil te verklaren is tussen de gemeten maximale geluidsniveaus en de berekende maximale geluidsniveaus in de MER? Wanneer zijn de uitkomsten hiervan bekend?

Antwoord 16

Nadat ik de evaluatie van de regiegroep op 9 juli jl. heb ontvangen, heb ik het bureau To70 in samenwerking met het NLR en RIVM opdracht gegeven een analyse uit te voeren naar de door de regiegroep geconstateerde verschillen tussen de metingen van de belevingsvlucht en de berekende piekgeluidbelasting in de MER-actualisatie. Door het bureau DGMR is een contra-expertise uitgevoerd. Deze rapportages zijn als bijlage bij de Kamerbrief van 18 oktober jl.⁹ gevoegd.

In het kader van het landelijke programma voor het meten van vliegtuigeluid zal worden gekeken naar mogelijkheden om zowel berekeningen als metingen te verbeteren en beide methodes onderling te versterken. Zie antwoord op vraag 2.

Vraag 17

Zijn in andere landen vergelijkbare acties als deze belevingsvlucht uitgevoerd?
Zo ja, wat waren daar de resultaten van?

Antwoord 17

In andere landen zijn, voor zover bekend, geen voorbeelden van een belevingsvlucht voor de civiele luchtvaart.

Vraag 18

Welke gevolgen had deze belevingsvlucht voor de interferentie met het normale Schipholverkeer? Is dit 10.000 keer per jaar herhaalbaar zonder dat er conflicten ontstaan of dit onevenredig veel aandacht van de verkeersleiding vereist?

Antwoord 18

Tijdens de belevingsvlucht zijn de routes gevlogen zoals die voor 10.000 vliegtuigbewegingen zonder interferentie met het Schiphol-verkeer zijn ontworpen. Het ontwerp van de vliegroutes voor Lelystad Airport heeft de luchtverkeersleiding in een simulator uitvoerig getest en uitvoerbaar bevonden. Daarbij is gekeken naar vliegbaarheid, veiligheid en werkbelasting van de luchtverkeersleiding mede in relatie tot het al aanwezige verkeer van Schiphol en andere luchthavens.

Vraag 19

Bent u van mening dat mensen die tegen de opening van Lelystad Airport zijn zich überhaupt laten overtuigen dat geluidsoverlast kan meevallen?

Antwoord 19

De vliegroutes van en naar Lelystad Airport zijn nog niet in gebruik. Het is daarom lastig om een beeld te vormen van de geluidsbeleving. Om de toekomstige situatie na te bootsen zijn in het najaar van 2017 geluidssimulaties door het NLR ontworpen. Ook het organiseren van de belevingsvlucht was bedoeld om een zo realistisch mogelijke indruk te geven van het geluid dat een overvliegend toestel geeft. De beleving van geluidsoverlast is persoonlijk, dus daar kunnen geen generieke uitspraken over worden gedaan.

⁹ Kamerstuk 31 936, nr. 518

Vraag 20

Hoe beoordeelt u de te vroeg binnengekomen klachten tijdens de belevingsvlucht?

Is hier sprake van een georganiseerde protestactie?

Vraag 21

Hoe is het mogelijk dat er al klachten van geluidsoverlast binnenkwamen voordat het toestel vertrokken was?

Vraag 22

Hoe schat u de waarde in van de klachten tijdens de belevingsvlucht, nu deze actief is gesaboteerd?

Vraag 23

Hoe gaat u de volgende keer voorkomen dat de uitkomsten van de geluidshinder ten tijde van de belevingsvlucht niet weer gesaboteerd worden?

Antwoord 20–23

Vóór de werkelijke start van de belevingsvlucht (tussen 15:00 en 17:20 uur) hadden al 213 mensen de enquête ingevuld (inclusief beoordelingsvragen). Bureau Motivaction dat het belevingsonderzoek heeft uitgevoerd, concludeert dat deze deelnames een aanwijzing kunnen zijn dat het onderwerp dusdanig speelt dat mensen hun mening erover kwijt willen, los van de waarneming van de belevingsvlucht. Dit blijkt ook uit het feit dat er reacties ontvangen zijn uit gebieden die zich op grote afstand van de vliegroutes bevinden.

Vraag 24

Bent u van plan om onaangekondigde belevingsvluchten uit te voeren, zodat er echt gemeten kan worden of er geluidshinder is voor omwonenden?

Antwoord 24

Zoals vooraf met de regiegroep is gecommuniceerd, ging het om een eenmalige belevingsvlucht. Er zijn geen plannen om nieuwe belevingsvluchten te organiseren met het meten van geluid als doel.

Vraag 25

Gaat u actief optreden tegen valse klachten met betrekking tot de geluidshinder rondom de belevingsvlucht?

Antwoord 25

Nee, zie antwoord 19 en 20–23.

Vraag 26

In hoeverre heeft de inzet van een ander toestel enige rol gespeeld in de resultaten van de belevingsvlucht?

Antwoord 26

Het vliegtuig met registratienummer PH-HZO is hetzelfde type toestel als het oorspronkelijk geplande toestel en is sinds 2007 bij Transavia in de vloot opgenomen. Het gebruikte vliegtuig was daarmee elf jaar ouder dan het geplande. De inzet van een ander toestel heeft enkel gevolgen gehad voor het tijdschema van de vlucht.

Vraag 27

Waarom heeft het ministerie alle media uitgenodigd bij een meetpunt dat naast een treinspoor lag?

Antwoord 27

De exacte locatie in Wezep waar media aanwezig waren is in overleg met de regiegroep uitgekozen door de geluidsdeskundige van de regiegroep. Ook op andere locaties waren media aanwezig.