

## 2019Z12796

Vragen van de leden **Bruins** (ChristenUnie) en **Paternotte** (D66) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het rapport Actualisatie AEOLUS 2018 en geactualiseerde luchtvaartprognoses* (ingezonden 20 juni 2019).

### Vraag 1

Herinnert u zich uw antwoorden op de schriftelijke vragen over het rapport Actualisatie AEOLUS 2018 en geactualiseerde luchtvaartprognoses?<sup>1</sup>

### Vraag 2

Is het, gelet op uw antwoord op vraag 5 dat geluidsgegevens ontbreken van vliegtuigtypes in de «Aircraft Noise and Performance»-database (ANP-database) en dat deze moeten worden ingeschat op basis van een substitutiemethode, niet zo dat ANP-data beschikbaar zijn voor alle grote vliegtuigen (Airbus en Boeing) die voorzien zijn voor (groothandelsverkeer op) Lelystad Airport? Zo nee, kunt u aangeven voor welke vliegtuigtypes die u verwacht op Lelystad als vakantieluchthaven geen ANP-data beschikbaar zijn?

### Vraag 3

Als het probleem voor het gebruiken van Doc29 ligt bij het helikopter- en kleinverkeer, waarom wordt er dan niet voor gekozen deze volgens het oude rekenmodel te behandelen en het grootverkeer volgens Doc29, aangezien het leeuwendeel van de geluidsbelasting wordt bepaald door het grootverkeer?

### Vraag 4

Is het niet zo dat de vliegtuigen waarvoor de data ontbreken om Doc29 te kunnen toepassen, alleen kleine vliegtuigen en helikopters betreffen die slechts gemodelleerd zijn met een circuitvlucht in de nabijheid van het vliegveld, waardoor ze in het geheel geen bijdrage leveren aan de geluidsbelasting verder weg van het vliegveld en al helemaal niet onder de aansluitroutes?

<sup>1</sup> Antwoord op Kamervragen Bruins/Paternotte, vergaderjaar 2018–2019, Aanhangsel Handelingen, 2019Z10110

Vraag 5

Sinds wanneer beschikt het ministerie over Doc29? Hoeveel tijd is nodig om het rekenmodel naast Schiphol geschikt te maken voor regionale luchthavens?

Vraag 6

Deelt u de mening dat milieueffectrapportages (MER's) alle redelijk te verwachten milieueffecten van de projecten in kaart dienen te brengen, zoals bedoeld in Richtlijn 2014/52/EU? Zo ja, klopt het dat met de voorgenomen uitbreiding van Lelystad Airport naar 45.000 vliegbewegingen Lelystad Airport een «belangrijke luchthaven» wordt, zoals bedoeld in Richtlijn 2002/49/EG? Zo nee, waarom niet?

Vraag 7

Heeft de MER van Lelystad Airport alle milieueffecten, in het bijzonder op het gebied van geluidsemissies, voldoende in kaart gebracht met de toekomstige verwachting dat Lelystad Airport een «belangrijke luchthaven» wordt, zoals bedoeld in Richtlijn 2002/49/EG? Zo nee, waarom niet?

Vraag 8

Stelt u met uw antwoord op vraag 10 dat er geen bezwaar zou zijn om geluidsbelastingkaarten en -actieplannen te maken op basis van Doc29 (verplicht omdat het Luchthavenbesluit uitgaat van meer dan 50.000 vliegbewegingen) en parallel daaraan de MER, de wettelijke geluidscontouren en handhaving op basis van het Nederlandse rekenmodel (NRM) uit te voeren? Zo ja, is het logisch om als overheid voor de berekening van exact dezelfde geluidseffecten twee verschillende modellen te hanteren? Zo ja, waarom?

Vraag 9

Was – gelet op uw antwoord op vraag 10 dat de geluidsberekeningen voor de MER van Lelystad Airport werden uitgevoerd op grond van een wettelijk voorgeschreven rekenvoorschrift – dat voorschrift een maand na het nemen van het besluit tot wijziging van het Luchthavenbesluit, na december 2018, nog steeds het wettelijk voorgeschreven rekenvoorschrift voor het maken van geluidsberekeningen?

Vraag 10

Wat is op dit moment het wettelijke voorschrift voor luchthavens? Is dat in lijn met de Europese regels?

Vraag 11

Klopt het dat het in het NRM mogelijk is voor alle relevante vliegtuigen (B737, A3xx en zelfs DASH 8–300) in de berekeningen van groot handelsverkeer te werken met afscherming (afschermingsfactor=1), omdat het een inschatting is van de opsteller van de appendices (de keuze hiervoor lijkt op te maken uit uw antwoord op vragen 13 en 14 en uw verwijzing naar de appendices)? Klopt het dat in Doc29 die keuzevrijheid niet meer bestaat, omdat in Doc29 de mate van afscherming voor ieder vliegtuigtype eenduidig wordt voorgeschreven?

Vraag 12

Op grond waarvan heeft alle groot handelsverkeer bij de actualisatie Lelystad MER2018 afschermingsfactor = 1 gekregen, hoewel de motoren van deze vliegtuigen vrijwel niet door de romp worden afgeschermd?

Vraag 13

Deelt u de mening dat de keuze van afschermingsfactor = 1 voor alle relevante groothandelsverkeer ertoe leidt dat geluid altijd lager wordt berekend dan wanneer een lagere afschermingsfactor wordt gekozen (bij gelijkblijvende overige parameters) en dat dit wat dit aspect betreft dus nooit tot een conservatieve berekening zal leiden?

Vraag 14

Vindt u dat de keuze overeenkomstig uw toezegging is, te weten «(d)e berekeningen zijn waar mogelijk conservatief uitgevoerd. Dat wil zeggen dat wij er in ieder geval voor willen zorgen dat we de effecten niet onderschatten»?<sup>2</sup>

Vraag 15

Deelt u naar aanleiding van uw antwoord op vraag 15 de mening dat, hoewel de «Noise Power Distance»-waarden (NPD-waarden) uit de ANP-database volgens de regels inderdaad toepasbaar zijn bij 15°C en 25°C, de toepassing ervan fysisch gezien niet kan leiden tot een even goede weergave van de werkelijkheid in beide gevallen?

Vraag 16

Deelt u de mening dat toepassing van de ongecorrigeerde tabellen ertoe leidt dat geluid altijd lager wordt berekend dan wanneer wordt gekozen voor gecorrigeerde tabellen (bij gelijkblijvende overige parameters) en dat dit wat dit aspect betreft dus nooit tot een conservatieve berekening zal leiden?

Vraag 17

Op grond waarvan is ervoor gekozen de ongecorrigeerde tabellen te gebruiken, terwijl de gecorrigeerde tabellen volgens NLR-CR-2017-305 gebruikt hadden kunnen worden?

Vraag 18

Deelt u, ondanks uw antwoord op vraag 17 dat de optie van herberekening naar specifieke condities niet gegeven wordt in het NRM, de mening dat het NRM alleen voorschrijft dat de geluidstabellen in de appendices staan en niet dat de NPD-tabellen direct uit de ANP-database moeten komen?

Vraag 19

Vindt u dat de keuze overeenkomstig uw toezegging is, te weten «de berekeningen zijn waar mogelijk conservatief uitgevoerd. Dat wil zeggen dat wij er in ieder geval voor willen zorgen dat we de effecten niet onderschatten»?<sup>3</sup>

Vraag 20

Wilt u de vragen één voor één beantwoorden?

---

<sup>2</sup> Handelingen II 2017/18, nr 36, item 21, p. 19

<sup>3</sup> Handelingen II 2017/18, nr 36, item 21, p. 19