

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

### 3072

Vragen van het lid **Laçin** (SP) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de evaluatie van de Belevingsvlucht* (ingezonden 11 juli 2018).

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

Vraag 1, 2, 3, 4, 5

Kunt u van alle acht aanbevelingen van de regiegroep in zijn evaluatie van de belevingsvlucht per aanbeveling aangeven of en, zo ja, hoe u deze aanbeveling gaat opvolgen en daarbij zo veel mogelijk het tijdpad voor het opvolgen van deze aanbeveling aangeven?<sup>1</sup>

Kunt u daarbij specifiek per meetpunt waar het geluidsniveau significant heeft afgeweken van de in het milieueffectrapport (MER) berekende waarden aangeven hoe dit kan en welke gevolgen die afwijking heeft voor zaken als de vliegroutes en de openstelling van de luchthaven?

Kunt u tevens specifiek ingaan op de aanbeveling van de regiegroep om openstelling van de luchthaven Lelystad pas te laten plaatsvinden wanneer het luchtruim opnieuw is ingedeeld?

Kunt u bovenstaande vragen integraal beantwoorden in de door u aangekondigde reactie op het evaluatierapport?

Hoe kan het zijn dat zelfs het gerepareerde MER Lelystad nog steeds zo fors afwijkt van de gemeten resultaten?

Antwoord 1, 2, 3, 4, 5

In de Kamerbrief van 9 juli jl. bij het aanbieden van de evaluatie van de regiegroep Belevingsvlucht vliegroutes Lelystad Airport<sup>2</sup> 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 de vragen 1 tot en met 3 en 5 meenemen.

Vraag 6

Kunt u garanderen dat er met het MER Schiphol straks geen afwijkende geluidsniveaus gemeten gaan worden? Zo ja, kunt u te zijner tijd de Kamer een vergelijking doen toekomen over berekende en gemeten geluidsniveaus?

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

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

Zo nee, wat is dan volgens u de waarde van de berekende geluidsniveaus in een MER?

Antwoord 6

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 7

Hoe kan het dat bij zowel het MER Lelystad als het MER Schiphol vertraging plaatsvindt door fouten? Deelt u de mening dat dit een structureel probleem is en dat dit bij veel mensen het gevoel opwekt dat er doorgerekend wordt tot gewenste uitkomsten voor de luchtvaartsector en het ministerie zijn bereikt?

Antwoord 7

Nee, er is geen sprake van «doorrekenen naar gewenste uitkomsten». In mijn brief aan uw Kamer van 21 februari 2018<sup>3</sup> over de MER-actualisatie Lelystad, heb ik aangegeven dat mensen erop moeten kunnen rekenen dat informatie die ten grondslag ligt aan dergelijke beslissingen inzichtelijk en correct is. De geconstateerde fouten in de invoergegevens voor de geluidberekeningen in het MER uit 2014 voor Lelystad Airport zijn hersteld met de actualisatie van het MER. Dit herstel is geborgd met validatie van de herstellende invoergegevens door de bureaus To70 en Adecs Airinfra en een contra-expertise door het bureau dBvision. Daarbij zijn geen fouten geconstateerd. 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 voorgenoemen gebruik van Lelystad Airport, zodat het milieubelang volwaardig kan worden meegewogen in het besluit over dat gebruik.

Voor het MER Schiphol is uw Kamer geïnformeerd dat de geluidseffecten opnieuw worden berekend conform de nieuwste inzichten. Daartoe is het Europese voorschrift Doc29 voor het eerst toegepast.

Zoals ik in mijn brief van 27 maart 2018<sup>4</sup> heb aangegeven, heb ik, aanvullend aan de reeds uitgevoerde interne controles, contra-expertises en het oordeel van de Commissie voor de m.e.r., een deskundige van de Britse Civil Aviation Authority (CAA) opdracht gegeven een peer review uit te voeren op de kwaliteit, volledigheid en juistheid van het nieuwe Doc29-model voor Schiphol en een oordeel te geven over de toepassing van het nieuwe model in het MER Schiphol.

Verder ben ik momenteel met Schiphol in overleg om, vooruitlopend op het oordeel van de Commissie voor de m.e.r., door onafhankelijke deskundigen een technische beoordeling op het MER Schiphol te laten uitvoeren.

Vraag 8

Wat vindt u ervan dat het MER Lelystad niet het totale gebied omvat dat getroffen zal worden door Lelystad Airport met laagvliegroutes en dat bijvoorbeeld uitstoot van ultrafijnstof, fijnstof en CO<sub>2</sub> boven de 900 meter niet worden meegenomen in de huidige MER-systematiek? Deelt u de mening dat ook deze zaken onderdeel moeten zijn van het MER om het totaalbeeld te kunnen schetsen? Zo ja, wat gaat u doen om dit te realiseren? Zo nee, waarom vindt u dit niet?

<sup>3</sup>

<sup>4</sup> Kamerstuk 29 665, nr. 285

Antwoord 8

Ik deel niet de mening dat het MER Lelystad en de actualisatie daarvan niet het totale gebied zou omvatten. In het MER en de actualisatie zijn voor de eindsituatie met 45.000 vliegtuigbewegingen en de tijdelijke situatie met 10.000 vliegtuigbewegingen alle relevante milieueffecten beschouwd. Per effect is beschreven en onderbouwd welk studiegebied daarbij is gehanteerd. Dit is een gebruikelijke werkwijze voor alle milieueffectrapporten die worden opgesteld.

De vraag over uitstoot van ultrafijnstof, fijnstof en CO<sub>2</sub> boven de 900 meter heb ik reeds beantwoord bij de beantwoording van schriftelijke vragen over de aansluitroutes en MER-actualisatie Lelystad Airport op 10 april jl. (Kamerstuk 31 936, nr. 464).