

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

### 1450

Vragen van het lid **Kröger** (GroenLinks) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *luchthaven Lelystad* (ingezonden 12 februari 2018).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 15 maart 2018).

#### Vraag 1

Kunt u garanderen dat er op basis van het huidige besluit niet meer dan 45.000 vliegbewegingen vanaf Lelystad Airport gaan plaatsvinden?

#### Vraag 2

Zal er op Lelystad Airport gehandhaafd worden op aantallen vliegbewegingen?

#### Vraag 3

Hoe wordt de in uw brief van 8 februari jl. genoemde gebruiksruimte, gebaseerd op 45.000 vliegbewegingen, vastgesteld?<sup>1</sup> Hoe wordt deze gemaximaliseerd? Hoe en door wie wordt deze gehandhaafd?

#### Antwoord 1–3

Zoals ik uw Kamer heb geïnformeerd bij brief van 8 februari jl.<sup>2</sup> is in het huidige Luchthavenbesluit Lelystad uit april 2015 het gebruik van de luchthaven begrensd door middel van het vastleggen van een maximale gebruiksruimte en grenswaarden in handhavingspunten. De bepalingen over grenswaarden worden gehandhaafd door de Inspectie Leefomgeving en Transport. In het gewijzigde Luchthavenbesluit dat na het advies van de Commissie voor de m.e.r. over de MER-actualisatie in procedure zal worden gebracht zal een maximaal aantal van 45.000 vliegbewegingen worden opgenomen. Hierop kan dan ook door de ILT worden gehandhaafd.

#### Vraag 4

Hoe en door wie wordt het plafond van 10.000 vluchten waar in de Kamerbrief aan wordt gerefereerd gehandhaafd?

<sup>1</sup> Documentnummer 2018D04558

<sup>2</sup> Kamerstuk 31 396, nr. 441

#### Antwoord 4

Dit plafond van 10.000 vliegbewegingen met groot commercieel verkeer is primair ingegeven vanuit de technisch operationele en veiligheidseisen van de luchtverkeersleiding in het bestaande luchtruim zoals dat nu is ingedeeld. Uw Kamer is hierover bij brief van 12 september jl.<sup>3</sup> geïnformeerd. Om de omgeving expliciet te verzekeren dat voor de tijdelijke situatie tot herziening van het luchtruim, dit plafond niet zal worden overschreden, wordt dit maximum ook vastgelegd in afspraken met de luchthaven, LVNL en CLSK. De Kamer zal hierover te zijner tijd nader worden geïnformeerd.

#### Vraag 5

Deelt u de mening dat voor de beleving van geluidshinder het aantal vliegbewegingen van grote invloed is, en dat de optelsom van enkele lawaaiige vliegtuigen dus niet hetzelfde is als de optelsom van vele iets minder lawaaiige vliegtuigen?

#### Vraag 6

Deelt u de mening van organisaties van omwonenden dat de geluidseenheid van decibellen, die de geluidsenergie aangeeft, te weinig uitdrukking geeft aan de geluids- en hinderbeleving van mensen?

#### Antwoord 5–6

Hinderbeleving betreft een breed en complex gebied. Voor het in beeld brengen van de geluidsbelasting en geluidshinder rond luchthavens worden naar internationaal voorbeeld de  $L_{den}$  en  $L_{night}$  gehanteerd. Bij de  $L_{den}$  bepaling gaat het om meer dan alleen aantallen vliegtuigbewegingen, vliegtuigtypes of geluidsenergie. De geluidsbelasting hangt daarnaast ook af van aantal, duur en tijdstip van de vliegtuigpassages. Het tijdstip wordt meegewogen middels «etmaalweefactoren». Vliegtuigbewegingen in de avond en voor 7 uur 's ochtends wegen zwaarder mee, waardoor wordt meegenomen dat een vliegtuigpassage in de nacht of avond als hinderlijker wordt ervaren dan eenzelfde vliegtuigpassage overdag. Genoemde factoren worden in de  $L_{den}$  en  $L_{night}$  berekeningen zodanig gecombineerd dat een relatie kan worden gelegd met de door de geluidsbelasting veroorzaakte hindereffecten.

In hinderbelevingsonderzoeken bij Schiphol is door RIVM, ook vorig jaar nog, de relatie gelegd tussen de berekende geluidsbelasting enerzijds en de ondervonden hinder anderzijds. Het is in theorie mogelijk dat deze situatie rond Schiphol anders is dan rond Lelystad, maar zonder dat de luchthaven operationeel is kan dit niet getoetst worden. Omdat beleving van belang is komt er ook uitgebreide monitoring bij Lelystad, doen we belevingsonderzoek en gaan we evalueren. Tevens wordt dit meegenomen in de luchtvaartnota conform de motie van het lid Van Raan c.s.<sup>4</sup>.

#### Vraag 7

Klopt het dat de gebruiksruimte wordt vastgesteld aan de hand van geluidsprofielen, op basis van een laboratoriumsituatie? Worden deze geluidsprofielen aangepast op basis van daadwerkelijke geluidsmetingen? Wordt hierbij rekening gehouden met wisselende atmosferische omstandigheden, weerkaatsing van geluid en andere factoren die van invloed zijn?

#### Antwoord 7

Bij het bepalen van geluidsprofielen ten behoeve van het vaststellen van de gebruiksruimte wordt gebruik gemaakt van geluidcertificatie-gegevens verkregen uit metingen onder internationaal voorgeschreven (ICAO) regels. Daarbij gelden onder andere regels met betrekking tot weersomstandigheden waaronder mag worden gemeten (t.a.v. wind, neerslag, temperatuur en luchtvochtigheid), de locatie van meetpunten, het aantal keer dat moet worden gemeten etc. Bij het vaststellen van geluidprofielen voor luchthavens wordt daarnaast gebruik gemaakt van gegevens over bijvoorbeeld stuwkracht en vlieghoogte die passend is voor het verkeer bij de luchthaven. In de wettelijk voorgeschreven geluidberekeningsvoorschriften wordt geen

<sup>3</sup> Kamerstuk 31 396, nr. 394

<sup>4</sup> Kamerstuk 31 396, nr. 445

rekening gehouden met wisselende atmosferische omstandigheden of weerkaatsing van geluid. Voor de toepassing wordt ten aanzien van dit punt uitgegaan van een gemiddelde situatie.

Vraag 8

Wordt geluidsoverlast van al het vliegverkeer van Lelystad Airport gemeten of alleen berekend? Zo ja, hoe, waar en door wie?

Antwoord 8

Ten behoeve van Luchthavenbesluiten en de daartoe op te stellen milieueffectrapportages, worden door de initiatiefnemer geluidberekeningen gemaakt op basis van vervoersprognoses voor een toekomstige situatie. Dit wordt gedaan conform de wettelijke berekeningsvoorschriften.

In het Luchthavenbesluit worden vervolgens grenswaarden in handhavingspunten vastgesteld. De ILT is de handhavende instantie. Handhaving in de grenswaarden vindt plaats op basis van het daadwerkelijke aantal bewegingen, die worden gekoppeld aan de geluidseigenschappen van de daadwerkelijk gevlogen vliegtuigtypen. Daarnaast kunnen er aanvullend metingen plaatsvinden, die dan een rol hebben in de informatievervalsing en daarnaast ook een signalerende functie hebben. Bij onverwachte en afwijkende waarden kan er vervolgens nader onderzoek gedaan worden. Op dit moment wordt er rond Lelystad Airport nog niet gemeten. De luchthaven werkt aan een voorstel om tot meetposten rond de luchthaven te komen.

Vraag 9

Is de berekening van de geluidsruijtte gebaseerd op 45.000 vliegtuigbewegingen in totaal, of in delen voor beide richtingen van de baan? En in dat geval, hoeveel voor welke richting?

Antwoord 9

De berekeningen zijn gebaseerd op 45.000 vliegtuigbewegingen voor groothandelsverkeer in totaal; de verdeling over de banen is afhankelijk van de windrichting: zo wordt er altijd tegen de windrichting in gestart en geland. Op Lelystad Airport is sprake van slechts één baan die naar en van twee kanten kan worden bevolgen. In Nederland komt westelijke wind vaker voor. Daar is rekening mee gehouden bij de geluidberekeningen.

Vraag 10

Op welk moment en onder welke voorwaarden wordt er toestemming verleend voor de doorgroei naar 25.000 vliegtuigbewegingen?

Antwoord 10

Voor het accommoderen van meer dan 10.000 vliegtuigbewegingen groot commercieel verkeer op Lelystad Airport is het noodzakelijk dat er ruimte is gecreëerd via de herinrichting van het luchtruim. Hierdoor kunnen routedelen hoger worden ontworpen en vastgelegd in regelgeving en is volumegroei naar 25.000 en 45.000 vliegtuigbewegingen mogelijk. Over de aanpak en tijdpad van de herziening luchtruim heb ik u al separaat geïnformeerd. Zie ook antwoord 4.

Zoals uw Kamer recent gemeld bij brief van 21 februari jl.<sup>5</sup> zal bij 7.000 vliegtuigbewegingen een evaluatie plaatsvinden. Hierbij zal worden getoetst of onderliggende aannames uit de MER-actualisatie (nog steeds) gelden.

Vraag 11

Wanneer hebt u deze nieuwe beleidsvoornemens aan de Kamer voorgelegd, in welke nota, wetsvoorstel of ontwerpbesluit?

Antwoord 11

Er is geen sprake van nieuwe beleidsvoornemens.

<sup>5</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 462

#### Vraag 12

Bent u van plan om deze uitspraken, jaartallen en maximale aantallen vliegtuigbewegingen juridisch te verankeren in een artikel van het Luchthavenbesluit Lelystad bij de aangekondigde wijziging of herziening van dat besluit?

#### Antwoord 12

Zoals ik uw Kamer heb laten weten bij brief van 21 februari jl.<sup>6</sup> begrijp ik de zorgen die leven in de omgeving. Lelystad Airport wordt ontwikkeld voor 45.000 vliegbewegingen. Daar mag geen misverstand over bestaan. Daarom wordt in aanvulling op de bepaling in het Luchthavenbesluit waarmee de maximale gebruikruimte wordt vastgelegd, het maximum van 45.000 vliegbewegingen voor groot commercieel verkeer met de komende wijziging van het Luchthavenbesluit Lelystad meegenomen. Hiermee geef ik invulling aan de motie van het lid Laçin<sup>7</sup> en de motie van het lid Kröger<sup>8</sup>.

#### Vraag 13

Hoe zult u uw toezegging van 19 december jl. gestand doen dat er beroep ingesteld kan worden tegen de wijzigingen van het Luchthavenbesluit Lelystad door belanghebbenden wier bezwaren zijn afgewezen?

#### Antwoord 13

De wijziging van het Luchthavenbesluit Lelystad doorstaat de daarvoor verplichte procedure. Daarbij is onder andere voorzien in een zienswijzprocedure. Zowel de wijziging van het Luchthavenbesluit als de actualisatie van het MER zullen dan ter inzage worden gelegd. Eenieder zal in de gelegenheid worden gesteld om een zienswijze in te dienen. Bij de burgerlijke rechter kan een procedure worden gevoerd tegen het Luchthavenbesluit Lelystad en een wijziging daarvan. Bestuursrechtelijk beroep is in de wet uitgesloten.

#### Vraag 14

Waarom is ervoor gekozen om uit te rekenen dat er 60.000 vliegbewegingen mogelijk zouden kunnen zijn op Lelystad Airport? Op wiens initiatief is dit gedaan?

#### Antwoord 14

Voor de geluidberekeningen voor de Actualisatie is uitgegaan van een in overleg met de luchthaven bepaalde realistische verkeerssamenstelling voor de eindsituatie bij 45.000 vliegtuigbewegingen voor groot verkeer. In het kader van de MER-actualisatie is ook de gevoeligheid hiervan in beeld gebracht. Dit is een gangbare werkwijze bij het uitvoeren van berekeningen ten behoeve van milieuonderzoek zoals een MER-actualisatie en is ook op verzoek van en in overleg met het bewonerscomité gedaan. De MER-actualisatie is uw Kamer ook bij brief van 21 februari jl. ter beschikking gesteld.

#### Vraag 15

Is de «gebruiksruimte» waarover wordt gesproken in de Kamerbrief hetzelfde als de geluidscontouren waarnaar in artikel 8 van het Luchthavenbesluit wordt verwezen?

#### Antwoord 15

Nee, dat is niet hetzelfde. De gebruikruimte wordt vastgelegd door middel van grenswaarden in handhavingspunten, waar ILT ook op handhaaft. Deze grenswaarden zijn gericht tot de luchthaven, de luchtvaartmaatschappijen en de luchtverkeersdienstverleners.

Geluidscontouren geven het gebied aan met ruimtelijke beperkingen vanwege geluid (70, 56 en 48 dB(A)  $L_{den}$ ). Dit wordt doorvertaald via het instrumentarium van de ruimtelijke ordening naar provincies en gemeenten, en werkt door in bijvoorbeeld bestemmingsplannen.

<sup>6</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 462

<sup>7</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 442

<sup>8</sup> Kamerstuk 31 396, nr. 451

Vraag 16

Kunt u deze vragen vóór het komende VAO Luchtvaart beantwoorden?

Antwoord 16

Dat is helaas niet gelukt.