

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

1339

Vragen van de leden **Van Raan** (PvdD), **Laçin** (SP) en **Kröger** (GroenLinks) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de correctiebrief op brief Luchtvaart 15 oktober 2019* (ingezonden 23 oktober 2019).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 16 januari 2020) Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2019–2020, nr. 779

Vraag 1

Wanneer werd ontdekt dat in uw brief van 15 oktober 2019 ten onrechte staat vermeld dat externe validaties zouden zijn gedaan op de appendices van het wettelijk rekenvoorschrift voor geluidberekeningen regionale luchthavens?¹

Antwoord 1

Op donderdag 17 oktober om 13.01 heeft het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium mijn ministerie per e-mail benaderd met een vraag naar de passage in de Verzamelbrief van 15 oktober jl. over de validatie van de eerste versie van de appendices in de jaren '90. Dit naar aanleiding van vragen van het Kamerlid Bruins richting het NLR. Na ontvangst van de mail heb ik helaas moeten constateren dat in de Verzamelbrief in de betreffende zin het woord «geen» is weggefallen. Daarop heb ik zo spoedig als mogelijk een correctiebrief uit doen gaan. Deze is op 18 oktober jl.² aan uw Kamer aangeboden.

Vraag 2

Erkent u dat deze informatie een rol had kunnen spelen in het debat over de begroting Infrastructuur en Waterstaat (IenW) dat werd gevoerd op woensdag 16 en donderdag 17 oktober 2019?

Antwoord 2

Ja, dat kan natuurlijk altijd.

Vraag 3

Kunt u een tijdlijn met feitenrelaas presenteren waaruit blijkt op welk moment deze fout is opgemerkt en wanneer daar vervolgens op is gehandeld? Kunt u hierbij telkens het tijdstip zo precies mogelijk benoemen?

¹ Brief Minister IenW, 15 oktober 2019 (2019D41106)

² Kamerstuk 31 936, nr. 699

Antwoord 3

Zie het antwoord op vraag 1.

Vraag 4

Waarom is de correctiebrief pas gestuurd op vrijdagmiddag 18 oktober 2019 om 17.36 uur?

Antwoord 4

Zie het antwoord op vraag 1.

Vraag 5

Welke inspanningen zijn er gedaan om de Tweede Kamer op tijd te informeren zodat er tijdens de begrotingsbehandeling lenW nog op deze informatie kon worden ingespeeld?

Antwoord 5

Ik heb uw Kamer zo spoedig als mogelijk na het constateren van de fout geïnformeerd.

Vraag 6

Wanneer is de in uw brief van 15 oktober 2019 genoemde navraag gedaan bij het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR), waaruit bleek dat er in die tijd geen externe validaties zijn gedaan op de appendices van het wettelijk rekenvoorschrift voor geluidberekeningen regionale luchthavens?

Antwoord 6

Dit is na het AO Luchtvaart van 11 september 2019 gedaan, aangezien ik in dat debat de toezegging heb gedaan om over dit punt een brief aan de Kamer te sturen.

Vraag 7

Wat is de wettelijke basis voor het wel of niet uitvoeren van externe validaties?

Antwoord 7

Er is geen wettelijke basis.

Vraag 8

Indien een wettelijke basis ontbreekt, is er ander type regelgeving omtrent het wel of niet uitvoeren van externe validaties?

Antwoord 8

Nee, hierover is geen regelgeving.

Vraag 9

Bestaan er, nu is gebleken dat er in die tijd geen externe validaties zijn gedaan op de appendices van het wettelijk rekenvoorschrift voor geluidberekeningen regionale luchthavens, wel een of meerdere interne validatierapporten uit die tijd of van latere datum? Zo ja, kunt u die delen met de Tweede Kamer? Zo nee, waaruit blijkt dan dat die appendices correct waren en zijn?

Antwoord 9

Nee. Het opstellen en actualiseren van de Appendices werd en wordt in opdracht van het Ministerie belegd bij het NLR. In de periode tot 2010 werd de kwaliteit van de appendices op een ander wijze geborgd dan tegenwoordig, zonder een formele review en rapportage door een externe expert. Dit proces, gebaseerd op de deskundigheid van het NLR, werd in die tijd voldoende geacht om de kwaliteit van de appendices te waarborgen.

Vraag 10

Welke milieueffectrapportages zijn uitgevoerd met behulp van de niet-extern gevalideerde appendices?

Antwoord 10

Het betreft de milieuonderzoeken die ten grondslag hebben gelegen aan de Aanwijzingsbesluiten voor Rotterdam The Hague Airport, Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport. Deze dateren allen van voor 2010.

Vraag 11

Vanaf wanneer worden er wel externe validaties gedaan?

Antwoord 11

Vanaf 2010 is besloten om als extra waarborg in het proces van het opstellen en actualiseren van appendices een controle door een externe partij uit te laten voeren. Het ging daarbij om controle van bestaande appendices en wijzigingen. Vanaf 2018 is de validatie van de appendices vastgelegd in een proces, waarbij bij wijzigingen van de appendices in opdracht van lenW een externe validatie plaatsvindt. Bevindingen worden door het bureau dat de validatie uitvoert teruggekoppeld aan het NLR, dat de bevindingen vervolgens verwerkt in een definitieve versie van de (wijziging van) de appendices. De verantwoording over de validatie en de bevindingen daarvan worden aan lenW gerapporteerd en lenW publiceert het validatierapport daarna. De appendices die zijn gebruikt voor het geactualiseerde MER van Lelystad Airport zijn, zoals vermeld in mijn brief van 15 oktober jl., extern gevalideerd door onderzoeksbureaus To70 en Adecs. In het kader van een contraexpertise door een niet eerder betrokken partij zijn de appendices voor Lelystad mede gecontroleerd door onderzoeksbureau dBvision. Het validatierapport van To70 en Adecs en de contraexpertise van dBvision is als bijlage bij de kamerbrief over de actualisatie van het MER voor Lelystad gevoegd³. Zie verder het antwoord op vraag 18.

Vraag 12

Wat houdt deze validatie in?

Antwoord 12

Het huidige validatieproces is ingericht naar aanleiding van de geconstateerde fouten in de invoergegevens voor de geluidberekeningen voor Lelystad Airport. Van belang is dat de kwaliteit van wijzigingen in de appendices wordt geborgd. Daarom wordt in de externe validatie gevraagd om de representativiteit van de geluid- en prestatiegegevens te beoordelen. Dat vraagt in de externe validatie dan in elk geval om een vergelijking van de geluidstabellen die opgenomen zijn in de appendices met de geluidstabellen zoals deze beschikbaar gesteld zijn in de Aircraft Noise and Performance (ANP) database van EUROCONTROL, een visuele inspectie van prestatieprofielen en controle op procedurerestricties, startgewicht en hoogte-, snelheids- en stuwkrachtverloop. Hiervoor is geen nader protocol vastgelegd. Wel wordt van de externe partij die de validatie uitvoert verwacht dat een verantwoording van de validatie (zowel qua proces als inhoud) wordt opgeleverd. Dit is in het geval van Lelystad dan ook gedaan (zie bijlage 6 bij de actualisatie van het MER Lelystad).

Vraag 13

Is er een checklist, draaiboek of standaardprocedure hoe dit te doen? Zo ja, op welke wijze wordt de externe partij die de validatie doet bekendgemaakt met deze procedure?

Antwoord 13

Nee. Zie verder het antwoord op vraag 12.

Vraag 14

Kunt u de validatieprocedure, als deze bestaat, delen met de Tweede Kamer? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 14

Deze procedure staat beschreven in mijn antwoord op vraag 12.

³ Kamerstuk 31 936, nr. 462

Vraag 15

Door wie worden de huidige gangbare externe validaties uitgevoerd?

Antwoord 15

Dit kan per validatie verschillen. De validatie voor de invoergegevens voor de geluidberekeningen voor Lelystad Airport is uitgevoerd door onderzoeksbureaus To70 en Adecs.

Vraag 16

Op basis van welke criteria worden de bureaus geselecteerd die deze externe validaties moeten uitvoeren?

Antwoord 16

Voor luchtvaartspecifieke expertise wordt gebruik gemaakt van onderzoeksbureaus waarmee het ministerie een raamovereenkomst heeft gesloten. Per 28 oktober zijn nieuwe raamovereenkomsten afgesloten. Daarin is een specifiek perceel ingericht, gericht op validatie en contraexpertise. Daarvoor zijn enkele bureaus geselecteerd: To70, Adecs, NLR, Helios en Anderson Elffers Felix. Van deze bureaus zal dan ook gebruik gemaakt worden voor toekomstige validaties.

Vraag 17

Hebben externe validaties in het verleden wel eens tot veranderingen geleid in berekeningen, modellen, procedures en/of conclusies? Zo ja, kunt u een overzicht verschaffen van deze voorbeelden?

Antwoord 17

Ja, in het geval van de invoergegevens voor de geluidberekeningen voor de actualisatie van het MER Lelystad hebben constatering van To70 en Adecs Airinfra (betreffende een fout bij de 2400 procedure voor categorie 092) geleid tot aanpassingen in de invoergegevens. Dit is in het validatierapport van To70 en Adecs ook verantwoord.

Vraag 18

Kunt u een volledig overzicht geven van alle partijen die deze externe validaties wel eens hebben uitgevoerd, inclusief het betreffende onderwerp? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 18

Op basis van de mij beschikbare informatie gaat het om de volgende validaties voor de invoergegevens voor de regionale burgerluchthavens:

Onderwerp	Document	Onderzoeksbureau	Jaar
Reduced flap CDA profielen Schiphol	Notitie	To70	November 2010
Appendices 12.0 (Regionale luchthavens)	Notitie	To70	Februari 2012
Controle appendices Schiphol en regionale velden (voor regionale luchthavens betreft het appendices versie 13.2 vergeleken met versie 13.1)	Rapport	To70	April 2015
Validatie invoergegevens geluidberekeningen Maastricht Aachen Airport (M.e.r. beoordelingsnotitie)	Rapport	To70 en Adecs	December 2017
Validatie invoergegevens geluidberekeningen Lelystad Airport (Actualisatie MER)	Rapport	To70 en Adecs	Januari 2018
Validatie geactualiseerde invoergegevens geluidberekeningen Maastricht Aachen Airport (Actualisatie m.e.r. beoordelingsnotitie)	Rapport	To70 en Adecs	Juli 2018

Vraag 19

Kunt u alle externe validatierapporten naar de Tweede Kamer sturen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 19

Ja. De rapporten zijn als bijlage bijgevoegd.⁴

Vraag 20

Kent u de volgende passage uit de Regeling burgerluchthavens: «Deze appendices zijn separaat gebundeld maar maken integraal onderdeel uit van het voorschrift?»

Antwoord 20

Ja.

Vraag 21

Klopt het dat het wettelijk rekenvoorschrift gebaseerd is op appendices, welke blijkbaar gedurende een vooralsnog onbekende periode niet extern gevalideerd waren? Zo nee, hoe zit het dan?

Antwoord 21

Nee. De appendices maken onderdeel uit van het rekenvoorschrift, maar het rekenvoorschrift is hier niet op gebaseerd.

Vraag 22

Welke organisaties hebben indertijd meegewerkt aan het schrijven van het wettelijk rekenvoorschrift?

Antwoord 22

Het oorspronkelijke berekeningsvoorschrift voor vliegtuiggeluid is gebaseerd op onderzoek dat is uitgevoerd door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) en de Technisch Fysische Dienst TNO-TH in het kader van het onderzoekprogramma luchtvaartlawaai van de Interdepartementale Commissie Geluidhinder. Dit onderzoek werd verricht in opdracht van het (toenmalige) Ministerie van Verkeer en Waterstaat, het Ministerie van Defensie en het (toenmalige) Ministerie van Volksgezondheid en Milieuhygiëne. Dit voorschrift is in 1984 van kracht geworden.

In 1998 is in opdracht van de drie bovengenoemde ministeries door het NLR een variant ontwikkeld op deze berekeningsmethode, in verband met de invoering van de LAeq als dosismaat voor de bepaling van de nachtelijke geluidbelasting. In 2001 is dit voorschrift nogmaals geactualiseerd voor het gebruik van de L_{den} en L_{night} dosismaten voor de luchthaven Schiphol. Het voorschrift dat nu onderdeel is van de regeling Burgerluchthavens is weer gebaseerd op dit voorschrift voor Schiphol uit 2001. Bij de totstandkoming van dit rekenvoorschrift voor de burgerluchthavens zijn in de periode vanaf 2007 meerdere partijen betrokken geweest, m.n. Adecs, To70 en Vital-Link.

Vraag 23

Heeft er een externe validatie plaatsgevonden op het wettelijk rekenvoorschrift zelf?

Antwoord 23

Het rekenvoorschrift is opgesteld mede op basis van internationaal erkende en gevalideerde modellen, waaruit de rekenrelaties zijn toegepast op de Nederlandse situatie ten aanzien van regionale luchthavens. Verder is in 2015 de zogenaamde LDEN-tool waarmee prognose- en handavingsberekeningen gedaan worden voor de regionale luchthavens gevalideerd door Vital-Link. Het validatierapport hiervan heb ik als bijlage meegestuurd.⁵

⁴ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

⁵ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

Vraag 24

Waarom wordt in het door u in uw brief van 15 oktober 2019 genoemde validatierapport (bijlage 6 bij het geactualiseerde Milieu Effect Rapport, MER) met geen woord gerept over de in de appendices gebruikte afscherming en atmosferische demping?

Antwoord 24

De appendices van het NRM bevatten geluidstabellen en prestatieprofielen van vliegtuigen. Binnen de genoemde validatie worden de geluidstabellen die opgenomen zijn in de appendices vergeleken met de geluidstabellen zoals deze beschikbaar gesteld zijn in de Aircraft Noise and Performance (ANP) database van EUROCONTROL. Bij de validatie wordt dus gecontroleerd of de gegevens in de appendices identiek zijn aan de bron. Atmosferische demping is een integraal onderdeel van deze tabellen. De opstellers van het externe validatierapport concluderen dat deze geluidstabellen één-op-één overeenkomen.

In de appendices wordt geen afscherming gebruikt. Afscherming wordt conform het wettelijk rekenvoorschrift pas berekend binnen het NRM.

De validatie van de appendices betreft het controleren van de invoergegevens van het NRM. Daar maken de methodes voor het bepalen van afscherming en atmosferische demping dus geen onderdeel van uit.

Vraag 25

Kent u de constatering van de Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen (SATL) over de in de appendices gebruikte afscherming en atmosferische demping, waaruit blijkt dat de hiervoor gemaakte keuzes tot een systematisch lager berekende geluidsbelasting hebben geleid? Wat is daarop uw reactie?⁶

Antwoord 25

Voor wat betreft deze twee onderwerpen verwijs ik naar de eerdere antwoorden op kamervragen⁷.

Vraag 26

Zijn de in het geactualiseerde MER Lelystad Airport gebruikte appendices ooit gevalideerd voor wat betreft het gebruik van de afscherming en/of de atmosferische demping?

Antwoord 26

Zie het antwoord op vraag 24.

Vraag 27

Bent u bereid om de appendices alsnog extern te laten valideren, speciaal gericht op het gebruik van afschermingsfactor en atmosferische demping? Wat zijn daarbij de criteria van het wel of niet toepassen van de afschermingsfactor?

Antwoord 27

Nee. Zie hiervoor de eerdere antwoorden over hoe de geluidberekeningen voor Lelystad zijn gedaan, met welke uitgangspunten, op grond van welk rekenvoorschrift en ook welke kwaliteitsborging daarbij heeft plaatsgevonden.

Vraag 28

Kunt u deze vragen een voor een beantwoorden?

Antwoord 28

Ja.

⁶ Zienswijze SATL ter zake van het ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenbesluit Lelystad en het geactualiseerde MER (2019); <https://satl-lelystad.nl/wp-content/uploads/2019/02/Zienswijze-SATL-21022019.pdf>

⁷ Kamerstuk 31 936, nr. 631, Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2018–2019, nrs. 3126 en 3589