

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

1328

Vragen van het lid **Alkaya** (SP) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het nieuws dat er grote verschillen worden gemeten in overlast van vliegverkeer* (ingezonden 20 december 2022).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 23 januari 2023).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Waarom zeggen Schiphol en gemeenten elk iets anders over geluidsoverlast?»¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Is het voor u herkenbaar dat het aantal klachten over geluidsoverlast van Schiphol in de regio Leiden sterk is toegenomen?

Antwoord 2

Ja. Uit de jaarrapportage van Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS) over het jaar 2021 (<https://bezoekbas.nl>) valt al af te leiden dat het aantal klachten met betrekking tot het zuidelijk gebruik van de Kaagbaan in 2021 omhoog is gegaan en dat met name in de regio Leiden het aantal klachten is toegenomen ten opzichte van 2020. Ook blijkt uit de jaarrapportage dat het zuidelijk gebruik van de Kaagbaan in 2021 het hoogst is van alle banen van Schiphol.

Vraag 3

Zo ja, wat zijn volgens u de belangrijkste oorzaken hiervan?

Antwoord 3

Dit kan opgemaakt worden uit informatie die is te vinden op de site van BAS². Zo blijkt dat het aantal landingen vanuit het zuiden naar de Kaagbaan verhoudingsgewijs (circa 62%) hoger was dan in 2020. Juist de landingsroutes die daar de meeste hinder veroorzaken, lopen over de regio Leiden. De

¹ Omroep West, 16 december 2022: «Waarom zeggen Schiphol en gemeenten elk iets anders over geluidsoverlast?».

² Jaarrapportage 2021 en baangebruikscijfers 2020 en 2021 (BAS)

toename in aantal landingen op de preferente Kaagbaan in 2021 was in belangrijke mate het gevolg van de overheersend noordoostelijke wind in dat jaar. Voor de veiligheid landen vliegtuigen bij voorkeur tegen de wind in. Bij noordoostenwind heeft de Kaagbaan hiervoor de gunstigste oriëntatie. Ook de Omgevingsdienst noemt deze omstandigheid als verklarende factor voor het hogere aantal klachten³.

Vraag 4 en 5

Wat vindt u van de grote verschillen in waarneming tussen het meldpunt Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS) en de Omgevingsdienst enerzijds en Schiphol/Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) anderzijds? Hoe zijn die verschillen volgens u te verklaren?

Antwoord 4 en 5

De verschillen zijn te verklaren uit de verschillende methoden die de Omgevingsdienst en LVNL gebruiken en de gebruiksdoelen ervan. LVNL maakt gebruik van radartracks (door radar geregistreerde werkelijke vliegpaden), terwijl BAS en de Omgevingsdienst gebruik maken van geluidmetingen van de meetnetten van NOMOS en Sensornet (door meetposten in de omgeving geregistreerde werkelijke geluidniveaus van passerende vliegtuigen). Dat blijkt ook uit de reacties van LVNL en de Omgevingsdienst in het artikel van Omroep West. LVNL telt de vliegbewegingen die werkelijk over een gebied zijn gegaan, door na te gaan of de horizontale projectie van de radartrack over het gemeentegebied loopt. Een meetpost kan daarentegen elke vliegbeweging meetellen, waarvan bij een meetpost geluid is gemeten. NOMOS en Sensornet maken daarbij ieder gebruik van andere methoden om te bepalen of het gemeten geluid afkomstig kan zijn van een vliegtuig. Afhankelijk van de methode kan een meting dan juist wel of niet aan een vliegtuigbeweging worden toegekend. Het is mogelijk dat naast de vluchten boven de gemeente ook de vluchten die niet recht over het gemeentegebied voeren worden meegeteld als de methode daar niet voor corrigeert.

Vraag 6

Op welke meetgegevens baseert u als verantwoordelijk Minister uw beleid?

Antwoord 6

Voor Schiphol wordt gebruik gemaakt van geluidberekeningen, niet van geluidmetingen. Dit is niet alleen bij Schiphol het geval, maar bij alle luchthavens in Nederland en mondiaal omdat een prognose van geluideffecten alleen kan met geluidberekeningen, niet met geluidmetingen. Het gaat immers om een voorspelling van de toekomst. De ILT handhaaft op basis van berekende geluidbelastingen op basis van werkelijke (via radartracks gemeten) vliegtuigbewegingen. In het rekenmodel wordt gebruik wordt gemaakt van officiële geluidmetingen; de metingen van NOMOS worden gebruikt om de geluidrekensystematiek te valideren en te verbeteren. Geluidmetingen zijn ook benodigd voor de geluidcertificatie van vliegtuigen en deze worden toegepast in het rekenmodel. Daarnaast worden geluidmetingen onder meer gebruikt om belanghebbende partijen te informeren over de werkelijke geluidniveaus. Deze werkwijze is conform de aanbevelingen die door het RIVM zijn gedaan in het kader van de «Programmatische aanpak meten (en berekenen) vliegtuigeluid».

Vraag 7

Waren de sterke afwijkingen in meetgegevens reeds bij u of uw ministerie bekend en zo ja, hoe lang?

Antwoord 7

Van sterke afwijkingen in meetgegevens is geen sprake. Zoals toegelicht in antwoord op vragen 4 en 5 gaat het om verschillende soorten meetgegevens die niet zonder meer met elkaar vergelijkbaar zijn.

³ «Rapportage metingen vliegtuigeluid 2021», Omgevingsdienst West-Holland

Vraag 8

Bent u bereid om deze vragen te beantwoorden voor het commissiedebat
luchtvaart van 25 januari aanstaande?

Antwoord 8

Ja.