

2019Z10110

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 21 mei 2019).

Vraag 1

Herinnert u zich dat dBvision in de onafhankelijke contra-expertise van 13 februari 2018 heeft geconcludeerd dat de geluidberekeningen voor de milieueffectrapportage (MER) Lelystad Airport (zowel 2014 als 2018) zijn vastgesteld in een regeling die – los van wat wettelijk gezien is voorgeschreven – gebruikmaakt van een verouderde berekeningsmethode?¹

Vraag 2

Klopt het dat, zoals dBvision stelt, al sinds 25 augustus 2016 bekend is dat de methode verouderd is, aangezien de Commissie voor de m.e.r. dat destijds heeft vastgesteld?

Vraag 3

Deelt u in het licht van uw toezegging tijdens het plenaire debat van 19 december 2017 over de milieueffectrapportage inzake Lelystad Airport «(w)e gaan rekenen met de meest actuele inzichten ...»², de mening op grond van uw antwoorden op vraag 1 en 2 dat de MER2018 Lelystad derhalve niet is uitgevoerd met de meest actuele inzichten?³

Vraag 4

Waarom is ervoor gekozen het verouderde model te gebruiken voor MER2018 Lelystad, terwijl al ten minste sinds 2016 bekend is dat het een verouderd model is?

Vraag 5

Wat betekent het «niet beschikbaar» zijn in uw antwoorden op mijn vragen, waar u stelt dat Doc29 «momenteel niet beschikbaar (is) voor toepassing» anders dan bij Schiphol, terwijl de toenmalige Staatssecretaris in haar brief

¹ Bijlage bij Kamerstuk 31 936, nr. 462

² Handelingen 2017/18, nr. 36, item 21

³ Antwoord op vragen van het lid Bruins over het rapport Actualisatie AEOLUS 2018 en geactualiseerde luchtvaartprognoses (2019D20308)

van 18 mei 2017 stelde dat het model is geverifieerd, verbeterd en geschikt voor berekeningen?⁴ Wat moet er technisch gebeuren, zodat het wel «beschikbaar» is?

Vraag 6

Als de actualisatie van de MER2014 door het ministerie niet een «actualisatie» was genoemd, maar een nieuwe MER, had dan op dat moment hetzelfde verouderde model gebruikt kunnen en mogen worden?

Vraag 7

Is er jurisprudentie beschikbaar waaruit blijkt dat de richtlijn 2002/49/EG met het voorschrift dat elke vijf jaar geluidsbelastingkaarten gemaakt moeten worden voor belangrijke luchthavens met meer dan 50.000 vliegtuigbewegingen per jaar, daarmee het aantal werkelijke vliegtuigbewegingen bedoelt of het maximum aantal toegestane vliegtuigbewegingen zoals vastgelegd in het Luchthavenbesluit?

Vraag 8

Geldt richtlijn 2002/49/EG ook voor Lelystad Airport, aangezien het totaal aantal vliegtuigbewegingen op Lelystad Airport, inclusief general aviation (exclusief oefenvluchten), ruwweg het dubbele zal zijn van de grenswaarde van maximaal 45.000 vliegtuigbewegingen (voor handelsverkeer en onderhoudsvluchten)? Zo nee, waarom niet?

Vraag 9

Gezien het maximaal aantal vluchten op Lelystad, dat ruim boven de 50.000 zal zijn, hadden de geluidsbelastingkaarten in de bijlagen bij het besluit tot wijziging van het Luchthavenbesluit Lelystad (december 2018) dan niet moeten zijn gebaseerd op het nieuwe model Doc29?⁵ Zo nee, waarom niet?

Vraag 10

Wanneer het besluit tot wijziging van het Luchthavenbesluit Lelystad niet in december 2018 maar in januari 2019 was genomen, hadden de met het verouderde model vastgestelde contouren dan nog gebruikt kunnen en mogen worden, gezien het feit dat per 31 december 2018 de Regeling Omgevingslawaaieruchtvaart in werking is getreden waarin het nieuwe rekenmodel Doc29 verplicht is geïmplementeerd? Zo nee, waarom niet?

Vraag 11

Zal handhaving bij Lelystad Airport plaatsvinden met Doc29 of met het verouderde model?

Vraag 12

Hoe gaat de vertaalslag plaatsvinden tussen het ontwerp (gebaseerd op het verouderde model) en de handhaving (gebaseerd op Doc29)? Zullen er nieuwe geluidsbelastingkaarten gemaakt worden, zodra ook voor Lelystad het Doc29 rekenvoorschrift is ingevoerd? Wat is hiervoor de termijn?

Vraag 13

Is in de berekeningen voor MER2018 Lelystad «afschermingsfactor=1» wel of niet gebruikt?

Vraag 14

Kunt u exact aangeven voor welke type vliegtuigen «afschermingsfactor=1» is gebruikt, en voor welke typen «afschermingsfactor=0» is gebruikt?

Vraag 15

Zijn de geluidstabellen voor MER2018 Lelystad gebaseerd op een standaardatmosfeer van 25 graden Celsius?

⁴ Kamerstuk 29 665, nr. 238

⁵ Kamerstuk 31 936, nr. 535

Vraag 16

Bent u ervan op de hoogte dat er internationale standaardmethoden bestaan, om de standaard-geluidstabellen om te rekenen naar gemiddelde lokale omstandigheden?

Vraag 17

Kunt u bevestigen dat de geluidstabellen bij 25 graden Celsius niet gelijk zijn aan die bij 15 graden Celsius?

Vraag 18

Is er in de berekeningen geconverteerd van 25 naar 15 graden? Zo nee, waarom niet?

Vraag 19

Klopt het dat, hoewel Doc29 volgens uw antwoorden niet beschikbaar is voor andere vliegvelden dan Schiphol, de geluidscontouren voor Schiphol wél met zowel het verouderde model als met Doc29 zijn uitgevoerd? Verbreden of versmallen de geluidscontouren van rechte stukken wanneer Doc29 wordt gebruikt in plaats van het verouderde model? Verbreden of versmallen de geluidscontouren van bochten wanneer Doc29 wordt gebruikt in plaats van het verouderde model?

Vraag 20

Met welke factor verbreden of versmallen de geluidscontouren van rechte stukken? Kunt u daar, zo mogelijk afhankelijk van geluidsniveau, een (desnoods ruwe) schatting van geven?

Vraag 21

Wilt u de vragen deze keer wel één voor één beantwoorden?