

Vergaderjaar 2018–2019

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 532

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 december 2018

Naar aanleiding van het verzoek van het Kamerlid Kröger (GroenLinks) (Handelingen II 2018/19, nr. 27, Regeling van Werkzaamheden) reageer ik op de berichtgeving van Nieuwsuur van 21 november jl. over de rapporten die naar de Kamer zijn gestuurd over de belevingsvlucht voor Lelystad Airport.

Het beeld dat geluidsexperts fouten en onvolkomenheden hebben gehaald uit het geactualiseerde MER 2018 klopt niet. Voor de MER berekeningen heb ik de wettelijke voorschriften gevolgd, zoals aangegeven in de kamerbrief van 18 oktober jl.¹ Die voorschriften bepalen dat de norm voor de geluidsbelasting in de handhavingpunten en de geluidscontouren worden bepaald op basis van de wettelijke L_{den} maat. L_{den} is de maat voor de jaargemiddelde geluidsbelasting. De berichtgeving in Nieuwsuur gaat over de gemeten piekwaarden (L_{Amax}) van één passerend vliegtuig en de verschillen die zijn geconstateerd met de indicatieve piekwaarden die in het MER ter informatie zijn weergegeven. De piekmetingen (L_{Amax}) tijdens één vlucht worden ten onrechte doorgetrokken naar een jaargemiddelde geluidsbelasting (L_{den}). Ik licht dat als volgt toe.

In de eerste plaats kunnen op basis van de metingen van één vlucht van één type vliegtuig geen conclusies worden verbonden aan de verschillen met de gemiddelde berekende piekwaarden, zoals ter informatie is opgenomen in het geactualiseerde MER. Om die vergelijking te kunnen maken is een veelvoud aan metingen van het geluid van overkomende vliegtuigen gedurende het gehele jaar nodig.

In de tweede plaats wordt ten onrechte een doorvertaling gemaakt van piekgeluid (L_{Amax}) naar de jaargemiddelde geluidsbelasting (L_{den}). Die doorvertaling kan niet gemaakt worden, aangezien L_{den} en L_{Amax}

¹ Kamerstuk 31 936, nr. 518

verschillende dosismaten zijn. Op basis van de metingen tijdens de belevingsvlucht kunnen dus geen conclusies worden getrokken over de in het MER opgenomen L_{den} waarden.

Omdat ook de handhaving geschiedt op basis van berekende waarden heeft een verschil tussen gemeten en berekende piekwaarden geen effect op de handhaving van de geluidsruimte en de mate van bescherming die daarmee wordt geboden; het heeft geen effect op het aantal vliegtuigbewegingen dat past binnen de geluidsruimte. Dit heeft To70 in haar rapport geconcludeerd en deze conclusie wordt onderschreven door NLR, RIVM en DGMR.

Tenslotte wijs ik erop dat de wettelijke berekeningen in het kader van de MER-actualisatie zijn gevalideerd door de bureaus To70 en Adecs Airinfra, en dat er een contra-expertise is uitgevoerd door het bureau dBvision. Vervolgens heeft de Commissie voor de m.e.r. dit getoetst en een positief advies uitgebracht over de MER-actualisatie. Gelet op bovenstaande geeft de belevingsvlucht geen aanleiding om opnieuw naar het MER te kijken.

Dit neemt niet weg dat ik het belangrijk vind dat in de toekomst de berekeningen en metingen beter op elkaar aansluiten en elkaar versterken. Daarom start ik met de landelijke programma-aanpak voor het meten van vliegtuiggeluid. Dit doe ik in samenwerking met het RIVM, KNMI en NLR. De aanpak richt zich op het verbeteren van zowel berekeningen als metingen en het onderling versterken van beide methodes, waarbij de nauwkeurigheid van beiden van belang is. In de Kamerbrief van 18 oktober jl.² is aangegeven hoe de komende tijd invulling zal worden gegeven aan dit programma.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

² Kamerstuk 31 936, nr. 518