

verslag

Bestuurskern
Directie Participatie
Afdeling Advisering

Den Haag
Postbus 20906
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

I.E. Voesten
Senior Adviseur

M +31 6 15369189
inge.voesten@minienm.nl

Datum

14 mei 2018

Betreft	Regiegroep belevingsvlucht
Vergaderdatum en -tijd	8 mei 2018 18:30-21.45
Vergaderplaats	Zwolle, Nieuwe Buiten sociëteit
Deelnemers	Hans van der Vlist (voorzitter), Peter Schoot Uiterkamp, Marten Wesselius, Hans van Holten, Steffen Hofstra, Marc Huiberts, Ton van Wingerden, Karel Abbenes, Coos Paulusma Ton van Aalderen, Ivo Gelsing, Wieger van der Veen, Matthijs van der Horst, Joost Reijnen, Robin Valkenburcht (IenW), Inge Voesten (IenW), Rosanne Kroezen (IenW). (Jaap Aangeenbrug en Ton van Aalderen met kennisgeving afwezig) Waldo Jacobsen (Defensie), Henk Veerbeek (NLR), Oscar Breugelmans (RIVM), Dick Bergmans (RIVM), Peter van der Werf (LVNL), Peter van Blokland (Transavia), Marco van Roon (gezagvoerder Transavia), Gideon Levy (documentairemaker LVNL).

1. Voorstelrondje

Omdat er een aantal nieuwe mensen aan tafel zitten, stellen aanwezigen zich opnieuw aan elkaar voor. Van de regiegroep zijn Matthijs van der Horst (Noord-Holland) en Joost Reijnen (Gelderse Natuur en Milieufederatie) er voor het eerst bij. Jaap Aangeenbrug (vliegdeskundige) en Ton van Aalderen (namens actiegroepen) zijn verhinderd.

Zoals in de vorige vergadering besproken is er een cameraploeg van de luchtverkeersleiding (LVNL) bij om filmbeelden te maken voor een documentaire over de totstandkoming van Lelystad Airport.

Mededelingen:

Een aantal regiegroepleden had graag direct bij het naar buiten komen van het nieuws over de uitkomsten van de simulaties van de luchtverkeersleiding, dit nieuws ontvangen. Nu ontvingen zij dit nieuws van het ministerie, 7 dagen nadat de Kamerbrief was uitgegaan, bij de agendastukken. Het ministerie licht toe dat in de vorige vergadering is genoemd dat er op dat moment real-time simulaties door de luchtverkeersleiding (LVNL) en Commandant Luchtstrijdkrachten (CLSK) plaats vonden die tot aanpassingen konden leiden. De uitkomsten waren toen nog niet gedeeld met de minister en konden derhalve nog niet met de groep gedeeld worden. De regiegroep is een paar dagen na het uitkomen van het nieuws geïnformeerd, in vervolg zal dit tegelijk met uitkomen van nieuws zijn.

Bestuurskern

Directie Participatie
Afdeling Advisering

Datum

14 mei 2018

Afspraak: proactief wijzigingen communiceren.

2. Vaststellen agenda en verslag van de vorige vergadering

Het verslag van de vorige vergadering wordt zonder opmerkingen vastgesteld.

3. Route belevingsvlucht

Mededeling:

Peter van der Werf (LVNL) vertelt dat zij, los staand van de belevingsvlucht, met de Inspectie (ILT) naar verwachting medio juni 2018 een validatievlucht doen met een vliegtuigtype Cessna Citation van het NLR. Dit is een formele stap die wordt genomen om de routes uiteindelijk in de luchtvaartgids te kunnen publiceren. Naar verwachting zullen hier marginale aanpassingen uit komen.

Afspraak: de regiegroep neemt de uitkomsten van de validatie mee in haar uiteindelijke evaluatie over de belevingsvlucht.

Toelichting routesegmenten:

Peter van der Werf (LVNL) geeft een toelichting op de routesegmenten (plaatje per routedeel). Het ontwerp van LVNL is zodanig dat alle routes minimaal eenmaal worden gevlogen en voldoet daarmee aan de uitgangspunten van IenW. Sommige routes worden niet compleet afgevlogen. Dat wil zeggen op een bepaalde hoogte, of voorbij landsgrens of grens met de Noordzee, zal een vertrekroute afgebroken worden en vervolgens zal een nadering worden aangevangen. De segmenten die niet gevlogen worden zullen gedocumenteerd moeten worden. Om het plaatje rond te krijgen, worden sommige punten meerdere keren overvlogen.

Uitvoering

De vliegroutes worden tijdens de belevingsvlucht worst case (conservatief) gevlogen. Conservatief wil in dit verband zeggen op de laagst mogelijk hoogte. Dat is overeenkomstig de hoogte waarop gevlogen wordt bij 10.000 vluchten per jaar.

Marten Wesselius gaat specifiek in op de hoogte in de Noordoostpolder. Dit betreft B+-gebied. Conform de Alders-afspraken wordt daar naar 1.800 meter geklommen boven het oude land. Op de daarop aansluitende routes wordt vervolgens door geklommen naar 3.300 meter boven het

oude land en hoger om aan te sluiten op de bestaande internationale routes. Dat betekent dat in Friesland hoger wordt gevlogen dan 1.800 meter en dus ook ten westen van Lemmer.

Bestuurskern
Directie Participatie
Afdeling Advisering

Joost Reijnen stelt voor om niet tweemaal over het Renkumse Beekdal/Wageningen te vliegen, maar dit eenmaal te doen en de andere vlucht over de oorspronkelijk route tussen Ede/Bennekom te vliegen. Beide routes leidden tot massale protesten van enerzijds inwoners uit Ede, anderzijds inwoners uit Wageningen en Renkum. Belangrijk daarbij is dat de gewijzigde route nooit is voorgelegd aan bewoners/recreanten van het betrokken gebied. Aan de Kamer is gemeld dat er een alternatief is gevonden voor dit gebied en dat uit de validatie moet blijken of deze route ook operationeel werkbaar is. Daarmee is de laatst gecommuniceerde route het uitgangspunt voor de belevingsvlucht.

Datum
14 mei 2018

De routesegmenten 5a (naar AMGOD) en 5b (naar GORLO) worden gepresenteerd. Deze routes gaan over West-Friesland. De regiegroep is van mening dat in ieder geval 5b gevlogen moet worden en als er tijd is en een operationele mogelijkheid in het tijdsblok, dan ook 5a.

Actie: Transavia houdt rekening met deze wens in de planning en koppelt volgende vergadering terug.

Voorts is bij dit agendapunt afgesproken dat alle afwijkingen ten opzichte van een werkelijke vlucht vanaf Lelystad duidelijk gecommuniceerd zullen worden. Voorbeeld daarbij is de hoogte bij overvliegen Lelystad en de bijbehorende configuratie van het toestel (flaps in een stand corresponderend met de snelheid van overvliegen - 'flaps 5', geen landingsgestel uit).

Landen

De landingsbaan op Lelystad is nog niet gereed voor grote toestellen. De belevingsvlucht zal daarom niet landen op de luchthaven, maar deze op een hoogte van 600m horizontaal overvliegen. Transavia licht toe dat het een vlucht is op nog niet gepubliceerde routes in een luchtruim waar zich ook ander verkeer bevindt en (deels) zonder luchtverkeersleiding. Uit de safety assessment is gebleken dat lager dan 2000 voet (600 m) vliegen boven Lelystad Airport niet verantwoord is. Dat geldt voor alle naderingen bij alle weersomstandigheden.

Er zijn grenzen aan wat kan worden nagebootst. Dat wordt betreurd door de regiegroep, maar wel begrepen. Dit betekent dat de vlucht voor mensen in de directe omgeving van het vliegveld en met name voor de omwonenden tussen Dronten en Almere nauwelijks informatiewaarde heeft.

Het verhaal gaat dat het vliegtuig net geleverd is uit de fabriek. Dat is onjuist.

Actie: LVNL maakt op basis van rekenexercitie van Transavia uiterlijk 15 mei routekaartjes per route met beschrijving, waaronder hoe vaak

over punten wordt gevlogen en per route aangegeven in tijdblokken hoe laat dit ongeveer plaats vindt. Deze worden in de volgende vergadering besproken en daarna op de website www.belevingsvlucht.nl geplaatst.

Bestuurskern
Directie Participatie
Afdeling Advisering

Er wordt gevraagd of het gewicht van het toestel van invloed is op het daalpunt dichtbij Lelystad. Dat is het geval. Op basis van meerdere factoren bepaalt de boordcomputer de ideale glijvlucht, maar deze kan door de vlieger overruled worden als dat de realiteitswaarde verhoogt. Het gaat daarbij vooral om de hoogte bij Biddinghuizen.

Datum
14 mei 2018

Volgens de toelichting van LVNL wordt de vlieghoogte van 1800 m pas bij het Drontermeer cq. het Ketelmeer bereikt. Wieger van der Veen merkt hierover op dat volgens de vliegprofielen die hoogte al bij Biddinghuizen wordt bereikt.

Afspraak: dit wordt uitgezocht.

4. Inrichten meetpunten

Wieger van der Veen geeft een toelichting op de locatie van de meetpunten aan de hand van het voorstel van RIVM en uitwerking met NLR. Het voorstel behelst tien meetpunten in het aansluitroutegebied, naast de vier bestaande van Sensornet rondom de luchthaven. Wieger licht toe: we meten LA max niveau, de hoogste waarde tijdens de passage. Het doel van de meting is een waarde aangeven bij de beleving die je hoort. Het is een momentopname van één vlucht. In de toekomst bij andere omstandigheden kan het geluid anders zijn. Wil je dat beter bepalen, dan moet je tientallen metingen doen – het is goed om dat te beseffen. Dat is echter niet het doel van de belevingsvlucht.

Verder zullen naar verwachting een aantal omwonenden zelf met hun mobiele telefoon het geluid meten. RIVM adviseert goed in de communicatie toe te lichten dat dit soort metingen geen waarde hebben, omdat er een enorme variatie is in de gemeten waarde, bij hetzelfde geluid.

Afspraak: Indien gemeenten en provincies zelf betrouwbare metingen willen verrichten, dan kunnen de resultaten (met toelichting op wijze van meten) worden aangeleverd bij JenW. De metingen worden meegenomen in de uiteindelijke rapportage van Munisense.

Wieger stelt randvoorwaarden voor om tot een perfecte geluidsmeting te komen, zoals bijvoorbeeld dat het toestel zichtbaar moet zijn en de windsnelheid kleiner dan 5 m/s. De regiegroep is het eens met de technische opmerkingen met betrekking tot de omstandigheden voor een ideale meting, maar is het niet eens met de door hem voorgestelde randvoorwaarden voor de meting omdat dan de kans dat je gaat meten verwaarloosbaar is. Deze voorwaarden maken het bijna niet mogelijk om tot een vlucht te komen – het is zelden volledig helder in Nederland met windsnelheid onder de 5 m/s. Bij agendapunt 5 wordt hierover verder gediscussieerd.

Op basis van het voorstel worden enkele aanpassingen besloten:

- Meetpunt 10 bij Warfsum wordt vervangen door een meetpunt op dezelfde hoogte (1800m) in Natura2000-gebied (Laaksum).

- Bij Hoenderloo of Raalte wordt een punt toegevoegd tbv recreatie. **Actie:** Daarover moet nog een definitieve keuze worden gemaakt.
- Het punt bij Weerribben wordt op een iets strategischere plek gelegd, zodanig dat het meer in het achterliggende natuurgebied komt te liggen. Op een stille plek zodat beter het verschil gemeten kan worden tussen al bestaande natuurlijke geluiden en een bijkomend geluid van een overkomend vliegtuig.
- Een deelnemer heeft het idee dat het realistischer is bij Twello dan bij het meetpunt ten zuiden van Oene te meten, omdat dit volgens hem worst case is. LVNL licht toe dat er al wordt geklommen bij Teuge. Het voorgestelde meetpunt ten zuiden blijft daarom staan.
- Bij elke meetpost komt een expert te staan; belangrijk voor de technische meting is dat er geen geluid verstorende omstandigheden zijn bij de meetposten. Voor de beleving gaat het met name om het verschil tussen bestaand omgevingsgeluid en de toename van het geluid.
- Er zijn twee meetbureaus voor metingen, qua aanbiedingen en qua prijs onvergelijkbaar.

Bestuurskern
Directie Participatie
Afdeling Advisering

Datum
14 mei 2018

Actie: IenW koppelt volgende vergadering de leverancierskeuze voor de metingen terug. Het besluit hierover wordt genomen met Wieger van der Veen in samenspraak met RIVM en NLR. Annuleringskosten dienen te worden meegenomen in de afweging.

5. Criteria voor doorgaan belevingsvlucht

Op 30 mei in de ochtend vindt een definitief go/no-go moment plaats door de voorzitter (met mandaat namens de regiegroep) en (via Robin) Transavia. Afwegingen dan om de vlucht niet te laten plaatsvinden zijn specifieke weeromstandigheden die van invloed kunnen zijn op de geluidsbeleving, zoals stromende regen en windkracht boven 6 beaufort en stevige onweersbuien. Daarnaast gaat de vlucht niet door bij code rood van het KNMI. Zoals bij elke vlucht heeft de gezagvoerder tevens de bevoegdheid om wegens operationele redenen de vlucht niet uit te voeren.

De criteria voor de belevingsvlucht zijn andere dan die om te komen tot een perfecte meting. Er wordt gevlogen bij windsnelheden onder de 6 beaufort (22 t/m 27 knopen (kts) en tussen de 10,8 en 13,8 meter/ seconde (m/s)). De vraag is tot wanneer het relevant is om te meten. In de praktijk kan het op het ene punt harder of zachter waaien dan op het andere punt. Dat kun je pas achteraf concluderen.

Actie: De werkelijke weersconditie kan per meetpunt verschillen. In overleg met het uiteindelijke meetbureau wordt bepaald onder welke omstandigheden de metingen niet zinvol zijn. Dit staat los van de vlucht.

6. Beleving

Tijdens de belevingsvlucht kunnen inwoners en recreanten die onder de vliegroutes luisteren hun ervaringen online doorgeven op de website www.belevingsvlucht.nl. Er is maar een vraag echt belangrijk: viel het mee/ viel het tegen. Ook is het relevant om te weten of iemand in een drukke omgeving woont of niet. Er dient in ieder geval gevraagd te worden naar postcode, huidige verstoringen leefomgeving, huidig

mechanische geluidsbelasting. De vragen vinden uitsluitend digitaal plaats. Het resultaat moet zijn dat inzichtelijk wordt langs de gehele route hoe de nieuwe vliegroutes ten opzichte van bestaande situatie wordt gehoord en beleefd uit te drukken.

Bestuurskern
Directie Participatie
Afdeling Advisering

Datum
14 mei 2018

Actie: IenW gaat met de aanbevelingen van de notitie van het RIVM in gesprek met een enquêtebureau.

Actie: Volgende vergadering bespreken binnen welke periode mensen hun reactie over de werkelijke beleving kunnen geven. Daarnaast bespreken hoe snel we zowel de beleving als de meetgegevens terug koppelen.

7. **Communicatie**

In de vorige vergadering is besproken dat het qua communicatie van belang is duidelijk te communiceren op welke punten de belevingsvlucht afwijkt ten opzichte van de realiteit. Zoals bijvoorbeeld beschrijven dat je aan het eind van de vlucht nog weinig brandstof hebt en welk effect dat heeft.

Naast lokale pers ook landelijke pers uitnodigen om aanwezig te zijn bij 3-5 meetpunten. Op die locaties zijn IenW-ers aanwezig, mensen die de meetapparatuur kunnen toelichten.

Actie: in volgende vergadering bij punt communicatie een besluit over nemen.

Daarnaast worden advertenties in regionale dagbladen geplaatst met aankondiging van de belevingsvlucht en de mogelijkheid tot het geven van je beleving. De contactpersonen bij gemeenten worden ook op de hoogte gebracht. Aan hen wordt gevraagd dit via de gebruikelijke kanalen aan hun burgers bekend te stellen. Het wordt te kort-dag en te kostbaar om huis-aan-huisbladen aan te schrijven.

Actie: IenW maakt voor de volgende vergadering een voorstel factsheet met perstekst- zodat iedereen van de regiegroep een basis heeft die hij met de pers kan bespreken. Daarnaast wordt een planning gepresenteerd over de communicatiemomenten.

8. **Conclusies/ advies**

Voorzitter vat de opbrengst van de avond samen. Het doel van de belevingsvlucht, die wordt gefaciliteerd door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, is dat bewoners van de gebieden onder de vliegroutes van Lelystad Airport het geluid van een vliegtuig in hun eigen omgeving kunnen ervaren. Uitgangspunt is dat de belevingsvlucht in principe alle inkomende en uitgaande routes van Lelystad één keer vliegt. Delen van de routes overlappen en daarom kan het voorkomen dat enkele punten vaker overvlogen worden. Het vliegtuig, type Boeing 737 800, is representatief voor de toestellen die gaan vliegen vanaf Lelystad Airport. Het toestel vliegt de routes zoals op 21 februari 2018 aan de Kamer gecommuniceerd met de aanpassingen van april 2018. Dit zijn de recent aangebrachte wijzigingen op basis van de simulaties van LVNL en CLSK in Noord-Holland en Friesland. Het vliegtuig vliegt de minimale hoogtes (worst-case) zoals gecommuniceerd in de Kamerbrief, zodat de

maximale geluidsbelasting te horen is.

Route

De regiegroep wil de belevingsvlucht van de vliegroutes Lelystad Airport laten plaatsvinden op de eerder gecommuniceerde datum van woensdag 30 mei tussen 15.30 – 21.30 uur. Op 30 mei in de ochtend vindt een definitief go/no-go moment plaats. Afwegingen dan om de vlucht niet te laten plaatsvinden zijn specifieke weeromstandigheden die van invloed kunnen zijn op de geluidsbeleving, zoals stromende regen en windkracht boven 6 beaufort en stevige onweersbuien. Daarnaast gaat de vlucht niet door bij code rood van het KNMI en als volgens de gezagvoerder de veiligheid in het geding is.

De regiegroep ziet de belevingsvlucht als waardevolle aanvulling op de eerder beschikbaar gestelde geluidsimulaties van de NLR en andere informatie over de routes. De regiegroep onderkent dat er beperkingen aan de vlucht zitten en deze dus niet voor 100 procent representatief zal zijn voor de praktijk. Zo zal het vliegtuig geen passagiers aan boord hebben (het ontbrekende gewicht wordt wel grotendeels met extra brandstof gecompenseerd) en is het tijdstip woensdagmiddag en avond misschien niet voor iedereen ideaal. Ook kan het vliegtuig niet landen en starten op Lelystad Airport omdat de verlengde baan nog niet geschikt is om een type Boeing 737 te faciliteren. Zo ontbreken de vereiste baanmarkeringen nog en is er nog geen luchtverkeersleiding op Lelystad Airport. Om in de omgeving van de luchthaven veilig te kunnen vliegen wil Transavia daar op 2000 voet (ongeveer 600 meter hoogte) horizontaal overvliegen in naderingsconfiguratie, zonder het landingsgestel te laten zakken. Dit heeft tot gevolg dat de belevingsvlucht minder informatiewaarde heeft voor de bewoners tussen Almere en Dronten.

Actie: Er vindt communicatie plaats over de afwijkingen van de belevingsvlucht ten opzichte van de toekomstige lijnvluchten.

Beleven en meten

Beleven

Tijdens de belevingsvlucht kunnen inwoners en recreanten die onder de vliegroutes luisteren hun ervaringen online doorgeven op de website www.belevingsvlucht.nl.

Meten

Een gespecialiseerd bureau zal metingen verrichten. Bij een eenmalige vlucht kunnen volgens het RIVM geluidmetingen niet voldoende representatief zijn. Een aantal regiegroepleden vindt het meten van geluid van deze ene vlucht dan ook weinig zinvol, omdat één vlucht weinig zegt en beïnvloed wordt door weersomstandigheden en omgevingsgeluid.

Andere leden vinden het wel een zinvolle toevoeging omdat het naast de beleving een indruk geeft die heel waardevol kan zijn.

De regiegroep komt tot een gedeeld advies om los van de bestaande vier meetpunten in de omgeving van de luchthaven op elf locaties het geluid te meten, rekening houdend met verschillende hoogten, bewoond gebied,

Bestuurskern
Directie Participatie
Afdeling Advisering

Datum
14 mei 2018

natuur en recreatie. Het advies van de regiegroep wordt na vaststelling door de leden gedeeld met geïnteresseerden in de belevingsvlucht van de informatiebijeenkomst van 14 maart en voorgelegd aan de minister.

Bestuurskern
Directie Participatie
Afdeling Advisering

Op dinsdag 15 mei van 18.30-21.30 staat de volgende vergadering gepland in Zwolle.

Datum
14 mei 2018