

## 2018Z14141

Vragen van het lid **Kröger** (GroenLinks) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het rapport over de belevingsvlucht Lelystad Airport* (ingezonden 16 juli 2018).

### Vraag 1

Wat is de oorzaak van het feit dat het vliegtuig van de belevingsvlucht veel meer geluid produceerde dan van tevoren was berekend, zoals blijkt uit de «Evaluatie belevingsvlucht» en uit de geluidsmetingen tijdens de belevingsvlucht?<sup>1</sup>

### Vraag 2

Beoordeelt u de belevingsvlucht, ondanks het feit dat het vliegtuig leeg was (en daarmee lichter en stiller), representatief voor het te verwachten geluid, omdat het verder representatief was voor het type waarmee in de milieueffectrapportage (MER) is gerekend en omdat de vlucht behoudens enkele kleine afwijkingen volgens planning verliep?

### Vraag 3

Als de praktijk van de belevingsvlucht afwijkt van berekeningen uit de MER, is de MER dan wel representatief voor de milieueffecten die omwonenden kunnen verwachten?

### Vraag 4

Is de MER opgesteld volgens alle vereisten? Zo ja, zijn deze dan, gezien de verschillen met de praktijk, voldoende om de milieueffecten adequaat te beschrijven?

### Vraag 5

Zijn de geluidsprofielen waarop de MER gestoeld is en die voor elk vliegtuigtype zijn opgesteld door de fabrikant van dat type, accuraat genoeg? Worden deze in de praktijk en onafhankelijk getest? Worden de geluidsprofielen gestaafd met metingen? Klopt het dat de geluidsprofielen worden gemaakt op basis van informatie die door de vliegtuigfabrikant wordt aangeleverd? Wordt deze informatie nog onafhankelijk getoetst met geluidsmetingen uit de praktijk?

<sup>1</sup> Regiegroep belevingsvlucht, «Evaluatie Belevingsvlucht», 6 juli 2018

Vraag 6

Vertrouwt u er, gezien het feit dat deze belevingsvlucht en de praktijkmetingen uniek waren en dat voor alle andere luchthavens uitsluitend berekeningen zijn gebruikt voor de MER of het geluid in de praktijk als bulk wordt gemeten, op dat alle andere berekeningen wel de praktijk voldoende benaderen? Is de afwijking bij deze uniek gemeten vlucht geen aanleiding om alle profielen, modellen en berekeningen nogmaals tegen het licht te houden?

Vraag 7

Wat zijn de gevolgen van de geluidsmetingen van de belevingsvlucht voor de 48 Lden-contour? Als deze geluidsmetingen worden gebruikt als piekbelasting, hoeveel gehinderden zouden er dan zijn? Welke gemeenten die eerder als belanghebbende zijn aangemerkt, zouden dat dan wel zijn?

Vraag 8

Herinnert u zich dat u voorafgaande aan de belevingsvlucht aangaf dat de opening van Lelystad Airport ook doorgang zou vinden als de herrie de omwonenden zou tegenvallen?<sup>2</sup> Nu uit objectieve metingen blijkt dat er fors meer geluid was dan voorspeld, welke gevolgen moet dit hebben voor routes en stijprofielen, en voor de doorgang van het hele project?

Vraag 9

Bent u van mening dat met deze belevingsvlucht het draagvlak in de regio voor de luchthaven is afgenomen of toegenomen?

Vraag 10

Waarom kiest Nederland ervoor om metingen geen rol te laten spelen in de validatie van modellen, terwijl in andere landen metingen worden betrokken bij de geluidsberekeningen die gedaan worden om overlast te voorspellen, bijvoorbeeld bij Heathrow? En zou bij het model dat rond Heathrow gebruikt wordt getoetst kunnen worden of dit geschikt is voor de Nederlandse context?

Vraag 11

Wat zijn, gezien het feit dat voor de ervaren overlast de piekbelasting en de frequentie cruciaal zijn, de mogelijkheden om naast de  $L_{den}$  ook piekbelasting in een norm te hanteren? In England en Zwitserland wordt gewerkt met «above average» geluidsbelasting. Is het mogelijk om in Nederland ook een eenheid te ontwikkelen om piekbelasting te monitoren?

**Toelichting:**

Deze vragen dienen ter aanvulling op eerdere vragen terzake van het lid Laçin (SP), ingezonden 10 juli 2018 (vraagnummer 2018Z13915).

---

<sup>2</sup> de Stentor, 14 maart 2018 (<https://www.destentor.nl/lelystad-airport/harde-kritiek-op-belevingsvlucht-lelystad-airport~ab3c3c73/>)