

2019Z06279

Vragen van het lid **Bruins** (ChristenUnie) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het rapport Actualisatie AEOLUS 2018 en geactualiseerde luchtvaartprognoses* (ingezonden 29 maart 2019).

Vraag 1

Wanneer precies zijn de geluidsberekeningen voor milieueffectrapportageberekeningen in de Nederlandse luchtvaart aangepast van het NRM (Nederlands Regionaal Model) naar het ECAC Doc29 (European Civil Aviation Conference Document 29)?

Vraag 2

Heeft het feit dat de laterale geluidsverzwakking in het ECAC Doc29 minder groot is dan verondersteld in het NRM te maken met de (optionele) afschermingsfactor in het NRM? Op welke wijze zijn deze gerelateerd?

Vraag 3

Is de laterale geluidsverzwakking in het ECAC Doc29 ook minder groot dan verondersteld in het NRM wanneer wordt gewerkt met een afschermingsfactor gelijk aan nul?

Vraag 4

Bij welke afschermingsfactor komt de laterale geluidsverzwakking van het NRM het beste overeen met de meest actuele inzichten uit het ECAC Doc29?

Vraag 5

Is het NRM, volgens de meeste actuele inzichten uit het ECAC Doc29, geschikt om geluidsc contouren te berekenen bij elevatiehoeken groter dan 20 graden?

Vraag 6

Welke afschermingsfactor moet gebruikt worden bij het NRM als functie van de elevatiehoek? Kunt u dit grafisch weergeven voor de vliegtuigtypes A32x en B737?

Vraag 7

Welke afschermingsfactor is gebruikt voor berekeningen van de geluidsc contouren in de Milieueffectrapportage (MER) 2018 van Lelystad Airport? Is de afschermingsfactor in de berekeningen constant gehouden of is deze gevarieerd?

Vraag 8

Wanneer precies zijn de geluidsberekeningen gedaan voor de MER2018 van Lelystad Airport? Was op dat moment het ECAC Doc29 ook beschikbaar? Was op dat moment al bekend dat het ECAC Doc29 resultaten geeft die beter corresponderen met de werkelijkheid?

Vraag 9

Met welke factor verbreedt de geluidscontour 58 dB(A) L_{den} in de concept-MER Schiphol wanneer het ECAC Doc29 wordt gebruikt in plaats van het NRM? Kunt u deze factor grafisch weergeven als functie van vlieghoogte?

Vraag 10

Met welke factor verbreden de geluidscontouren 70, 56, 48 en 40 dB(A) L_{den} in de MER2018 Lelystad wanneer het ECAC Doc29 wordt gebruikt in plaats van het NRM? Kunt u deze factor grafisch weergeven als functie van vlieghoogte?

Vraag 11

Hoeveel neemt het aantal woningen en ernstig gehinderden en slaapverstoorde personen toe binnen de hiervoor genoemde vier contouren wanneer het ECAC Doc29 wordt gebruikt in plaats van het NRM? Hoe verhoudt zich dat tot de aantallen in de MER2014 en MER2018 voor Lelystad?

Vraag 12

Hoe gaat conversie plaatsvinden van NRM-berekeningen naar ECAC Doc29-berekeningen, daar waar deze interfereren zoals bij het overplaatsen van vliegtuigen van Schiphol naar Lelystad? Wat betekent dat voor het de geluidsruimte die bij overplaatsing aan de ene kant vrijkomt en aan de andere kant wordt opgevuld?

Vraag 13

Is gebruik van ECAC Doc29 inmiddels verplicht voor geluidsberekeningen in de Europese luchtvaart? Zo ja, sinds wanneer is dat verplicht? En welke Nederlandse vliegvelden vallen onder die verplichting?

Vraag 14

Wat is het cumulatieve effect van de in het AEOLUS-rapport (prognosemodel voor de luchtvaart op de langere termijn) genoemde betere modellering van laterale geluidsverzwakking en van de demping van het geluid van de atmosfeer?

Vraag 15

Zijn de berekeningen van de concept-MER Schiphol en de MER2018 Lelystad conservatief uitgevoerd, zodat de effecten niet worden onderschat?

Vraag 16

Zijn de berekeningen van de concept-MER Schiphol en de MER2018 Lelystad uitgevoerd met de meest actuele inzichten?

Vraag 17

Wilt u deze vragen een voor een beantwoorden?