



Tweede Kamer

DER STATEN-GENERAAL

Commissie I&W

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat

Plaats en datum: Den Haag, 29 oktober 2018
Betreft: Vragen inzake het MER en de Regiegroep Belevingsvlucht
Oms kenmerk: 2018Z19257/2018D51088

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen Wijbenga,

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft besloten u te verzoeken om onderstaande vragen te beantwoorden voor de begrotingsbehandeling Infrastructuur en Waterstaat. De vragen betreffen uw brief van 18 oktober jl., [Kamerstuk 31 936, nr. 518](#).

De commissie ontvangt uw schriftelijke reactie derhalve graag tijdig voor 6 november.

- Was de commissie MER op de hoogte van het feit dat de piekwaarden, opgenomen in het MER, gebaseerd zijn op gemiddelden? Zo nee, van welke definitie van waarden ging het MER uit?
- Op basis waarvan stelt u dat de piekwaarden in het MER realistisch zijn?
- Erkent u dat er, gegeven het feit dat alle metingen hoger uitvallen dan de berekeningen, eerder sprake is van een systematische afwijking van 3-6 dB in het model, dan van 'een bandbreedte van 3-6 dB'?
- Was de commissie MER op de hoogte van het feit dat er in praktijk een marge van 3-6 dB verwacht kan worden tussen de metingen en berekeningen van vliegtuigeluid?
- Vindt u dat een model dat een systematische afwijking geeft ter grootte van een verdubbeling van het ervaren geluid, voldoende in staat is de werkelijkheid te benaderen om daadwerkelijke milieueffecten te voorspellen? Zo ja, op welke wetenschappelijke rapporten berust deze overtuiging. Zo nee, hoe gaat u het model aanpassen?
- Verwacht u dat de praktijk na de opening, met minder strak geplande vluchten, beladen toestellen en minder gunstige weersomstandigheden beter aansluiten op de modelberekeningen en het MER of juist een nog grotere systematische afwijking zal laten zien? Kunt u het antwoord toelichten?
- Waarom is voor Lelystad Airport niet gebruik gemaakt van het modernere Doc29-model, als dit volgens u een betere correlatie tussen meten en rekenen geeft? Kunnen de voor het MER noodzakelijke berekeningen worden overgedaan met Doc29? Zo nee, waarom niet?
- Waarop zijn de huidige grenswaarden voor (vliegtuig-)lawaai gebaseerd? Zijn dit (vooral) ervaringen van omwonenden, internationale normen of gezondheidskundige onderzoeken? Welke rol speelt gezondheid bij het vaststellen van welke overlast aanvaardbaar is? Wordt hieraan getoetst? Waarom niet?

Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

T. 070-3182211
E. cie.iw@tweedekamer.nl

- Klopt het, dat wind zowel het gemeten als het ervaren geluid maskeert en dat geluidsbelasting mede hierdoor in de winter anders wordt ervaren dan in de zomer? Hoe zal dit gemiddeld uitpakken voor vakantieluchthaven Lelystad, waar het grootste deel van de vluchten in de zomer zal vertrekken? Welke extra systematische afwijking zal het berekende gemiddelde straks hebben ten opzichte van de ervaren pieken?
- Bent u van mening dat het oude en nieuwe (Doc29) model objectief en gedetailleerd genoeg zijn om de praktijk zo accuraat mogelijk te beschrijven? Is het aantal stuwkrachtsettings, beladingsgraden, weersomstandigheden en andere variabelen daarvoor voldoende in het model ingebouwd? Zo nee, wat is uw voorgestelde oplossing?

De commissie ontvangt graag uw reactie op deze vragen voor de begrotingsbehandeling Infrastructuur en Waterstaat. Deze behandeling wordt ingepland in de week van 6 november.

Hoogachtend,

de griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,

M.Y. Israel

Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

T. 070-3182211
E. cie.iw@tweedekamer.nl