

LIJST VAN VRAGEN

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 18 oktober 2018 inzake **Meten van vliegtuiggeluid en reactie op de evaluatie van de Regiegroep Belevingsvlucht (Kamerstuk 31 936, nr. 518)**.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

- Nr. Vraag
- 1 Als de geluidsmetingen van de belevingsvlucht binnen de te verwachten bandbreedtes van de geluidsberekeningen vallen, waarom zijn deze dan niet van tevoren gecommuniceerd met de omwonenden?
 - 2 Als zowel de berekeningen als de metingen een mogelijke marge van 2 dB hebben, valt daarmee een verschil tussen meten en rekenen van 4 dB ook nog binnen de aanvaardbare bandbreedte?
 - 3 Waarom is een dergelijk grote bandbreedte voor geluid wel aanvaardbaar voor het maken van beleid maar handhaven rechters op veel kleinere marges (tot 0,1 dB)?
 - 4 Waarom zou het nauwkeurigere Doc29-model niet geschikt zijn voor Lelystad?
 - 5 Als de milieueffectrapportage (MER) Lelystad of de belevingsvlucht (her)berekend zou worden met Doc29, wat zou daar dan de uitkomst van zijn?
 - 6 Zou een model dat de werkelijkheid zo goed mogelijk moet benaderen in zijn bandbreedte niet 50/50 aan weerszijden van de gemeten werkelijkheid moeten zitten?
 - 7 Is een model dat structureel naar één kant uitslaat niet verkeerd geijkt?
 - 8 Hoe wordt het rekenmodel geijkt?
 - 9 Moeten de vliegtuigen die van Lelystad gebruik gaan maken aan bepaalde eisen voldoen, zodat zij in gezamenlijkheid aan de vooraf bepaalde criteria van het rekenmodel en de MER voldoen?
 - 10 Welke specifieke omstandigheden (weerfactoren, type vliegtuig etc.) waren van invloed op het gemeten geluid en in hoeverre weken deze af van de gemiddelden waar het rekenmodel mee rekt? In hoeverre waren deze (dus) van invloed op het verschil tussen meten en rekenen?
 - 11 Waarom zijn de aanbevelingen van de regiegroep met betrekking tot de belevingsvlucht niet overgenomen?
 - 12 Hoe wordt de kritiek van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) op de geluidsberekeningen in de MER toegepast in het beleid?
 - 13 Voor welke andere milieufactor is een bandbreedte in het rekenmodel van 200% of 300% aanvaardbaar?
 - 14 Wat zijn de bestuurlijke conclusies ten aanzien van de trendvalidatie van Doc29 en de structurele verschillen tussen de berekeningen en de metingen in de werkelijke wereld?
 - 15 Zijn er operationele ervaringen opgedaan zoals uitklimmen, bochten draaien en accelereren vanaf Lelystad Airport? Zo ja, hoe of waarin zijn deze verwerkt?
 - 16 Hoe kan er worden verklaard dat er overal hogere geluidswaardes zijn gemeten, gelet op de ideale weersomstandigheden (stabiele atmosfeer) tijdens de belevingsvlucht waardoor er met een constante powersetting gevlogen kon worden?
 - 17 Als de meetwaarden worden doorberekend in de MER, wat is dan het totaaloverzicht van de geluidsbelasting?
 - 18 Welke mitigerende maatregelen zijn er denkbaar om de overschrijdende waardes terug te brengen naar de waardes in de oorspronkelijke MER?
 - 19 Wat zijn de gevolgen van de afwijkingen tussen metingen en berekeningen voor de eis ten aanzien van het onderzoeksgebied dat de 42 dB-contour zou moeten omvatten?
 - 20 Hoe kan worden aangetoond dat de MER een realistisch beeld geeft van de te verwachten milieueffecten in gebieden verder weg van Lelystad Airport?
 - 21 Wordt de Commissie voor de milieueffectrapportage gevraagd om een beoordeling van de belevingsvlucht?

- 22 Hoe kan, ondanks het feit dat we in Nederland reeds jarenlange ervaring hebben met het uitvoeren en vergelijken van berekeningen en metingen van vliegtuiglawaai rond met name Schiphol, worden verklaard dat we toch onvoldoende in staat zijn de tijdens de belevingsvlucht geconstateerde (soms grote) verschillen in geluidsniveaus ten opzichte van de in de MER genoemde piekwaarden goed te verklaren? Wat betekent dit voor het monitoringsprogramma voor Lelystad Airport? Hoeveel waarde hebben straks de gemeten geluidsniveaus? En welke bijsturings- en handhavingsmogelijkheden zijn er, mocht uit de monitoringsmetingen blijken dat structureel hogere waarden worden gemeten dan opgenomen in de MER?
- 23 Hoe kan worden verklaard dat veertien keer hogere waarden dan 6 dB(A) zijn gemeten op meetpunten in Wageningen, Ede, Bennekom, Otterlo, Hoenderloo, Klarenbeek, Heeten en Wilsum?
- 24 Hoe kunnen de verschillen worden verklaard bij meetpunten met meer dan 6 dB(A), gelet op het feit dat in de brief wordt gesteld dat de bandbreedte die is aangetroffen in de piekwaarden (L_{Amax}) realistisch is en dat een variatie van 2 tot 3 dB(A) kan worden verwacht, dus bij elkaar maximaal zo'n 4 tot 6 dB(A)? Waarom vallen deze buiten de bandbreedte? Zijn de berekeningen hier niet realistisch geweest?