

Checklist t.b.v. Technische Briefing 23 november 2017

Status document: Openbaar

Aan: Commissieleden Infrastructuur en Waterstaat

R.E. van der Linde, R.J. (Remco) Dijkstra, M. Amhaouch, J.M. Paternotte, S.C. Kröger, C. Laçin, G.J. (Gijs) van Dijk, F.M. Arissen, S.J.F. van der Graaf, C.M. van Brenk

Fouten in MER-geluidstudie

Donderdag 9 november 2017 13:00 – 14:30 heeft de vaste Tweede Kamer-commissie van Infrastructuur en Waterstaat een technisch gesprek gehad met HoogOverijssel over de geconstateerde fouten in de MER-geluidstudie.

Hierbij willen wij u een checklist meegeven voor uw technische briefing met het ministerie en NLR, om op een aantal punten te verifiëren hoe de geconstateerde fouten de gemaakte keuzes mogelijk hebben beïnvloed, en of de fouten nu naar behoren zijn gecorrigeerd:

1. De Alderstafel heeft unaniem geadviseerd verder te gaan met routevariant B+ .
 - a. Zijn er verschillende prestatieprofielen gemaakt voor alle routevarianten (A, A+, B en B+)?
 - b. Zo ja, kunt u die aanleveren voor een nadere verificatie?
 - c. Zo nee, hoe heeft u dan een vergelijking kunnen maken tussen de verschillende routevarianten?
2. Er zijn fouten gemaakt in het maken van de profielen. Om de nieuwe berekeningen te kunnen verifiëren, moeten alle gebruikte profielen worden gepubliceerd. Dit is niet gebeurd in de MER uit 2014.
 - a. Worden alle profielen nu wel gepubliceerd? Kloppen de hoogtes van de stijprofielen? Wordt er nu na het bereiken van 6000 ft wel horizontaal doorgevlogen, in plaats van doorklimmen?
 - b. Zijn de profielen conservatief opgesteld? Dat wil zeggen, voor minimale hoogte? Check hierbij met name de daalprofielen vanaf het zuiden richting Zwolle.
 - c. Heeft u dezelfde randvoorwaarden gebruikt als tijdens de MER-periode?
 - d. Is de gebruikte stuwkracht correct voor alle profielen? Check hierbij met name de horizontale trajecten.
3. Er zijn fouten gemaakt in de toepassing van de profielen. Dit kan gecheckt worden met behulp van de traffic-database. Deze moet worden gepubliceerd. Dit is niet gebeurd in de MER uit 2014.
 - e. Is voor elk vliegtuigtype het juiste profiel toegepast?
 - f. Zijn voor vliegtuigen qua gewicht passende profielen gebruikt? In de MER waren profielen voor te lichte vliegtuigen gebruikt.
4. Is de verkeersverdeling voor naderend verkeer gecorrigeerd dusdanig, dat nu 5/6 uit het zuiden komt, en slechts 1/6 nadert vanuit het noorden? Dit kan gecheckt worden met behulp van de traffic-database (zie bovenstaande punt)

5. Is de etmaal-verdeling gecorrigeerd naar een realistische verdeling, dusdanig dat er meer starts plaatsvinden in het eerste openingsuur? Ter illustratie, volgens MER:
 - g. 25,000 vliegbewegingen, 14% starts tussen 6.00 – 7.00, wat neerkomt op 4.5 starts per uur (1 start per 12.5 minuten)
 - h. 45,000 vliegbewegingen, 8% starts tussen 6.00 – 7.00: 5 starts per uur 1 start per 12 minuten)

6. In werkelijkheid zullen er zoveel mogelijk vliegtuigen gebruik maken van het eerste uur. Vergelijk Eindhoven: 9 tot 10 starts in het eerste uur. Meer starts in het eerste uur verhoogt zowel de Lden als de Lnight geluidsbelasting. De correcties zullen resulteren in andere geluidscontouren.
 - i. Zit de 40-Lden contour nog steeds binnen het studiegebied? Zo niet, dan voldoet het MER-studiegebied niet aan de uitgangspunten geformuleerd in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, en gecommuniceerd naar de Tweede Kamer in de Nota van Antwoord (20 december 2013).
 - j. Is de 48 Lden-contour gewijzigd ten opzichte van de contour in het Luchthavenbesluit? Zo ja, dan met het Luchthavenbesluit opnieuw in procedure.

7. Er zijn veel fouten gemaakt in de geluidsberekeningen, die allemaal als resultaat hadden dat de piekgeluiden en/of geluidsbelasting lager uitviel. De bewoners hebben weinig vertrouwen in de neutraliteit van het ministerie als Bevoegd Gezag in dit proces. Bent u bereid om de berekeningen te laten uitvoeren door een onafhankelijke instantie zoals de Engelse NATS of Eurocontrol, na overeenstemming over de te gebruiken invoergegevens?

8. Welke prestatieprofielen en daaraan gekoppelde geluidsniveaus zijn gebruikt voor de geluidssimulaties om het publiek te informeren op de formele tijdstippen?
 - a. Bij de plenaire presentaties van het ministerie van I en M op de publieksinformatie avonden in oktober 2017?
 - b. Bij de plenaire presentaties van de Alderstafel in 2014?
 - c. Bij de individuele audiovisuele presentaties m.b.v. de Virtual Reality brillen?
 - d. Bij de animaties op de website van de Alderstafel?

Argument voor deze vragen: Het kan bijna niet met de correcte vliegprofielen geweest zijn omdat de fouten in de gebruikte vliegprofielen toen nog “onontdekt” waren.

Bijlage: de door To70 en I&M gebruikte verkeersdatabase (traffic.db), met daarin type en gewicht vliegtuigen, bestemming, aantal vliegbewegingen en gebruikte prestatieprofielen.

In het laatste tabblad een analyse van de profielen door HoogOverijssel. De ‘rood’ gemarkeerde profielen is iets mis mee.

HoogOverijssel

Dalfsen, 18 november 2017