

2019Z20188

Vragen van de leden **Bruins** (ChristenUnie) en **Paternotte** (D66) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de correctiebrief d.d. 18 oktober 2019 op brief Luchtvaart 15 oktober 2019* (ingezonden 22 oktober 2019).

Vraag 1

Wanneer u in uw correctiebrief van 18 oktober jl. schrijft dat er geen externe validaties zijn gedaan op de appendices van het wettelijk rekenvoorschrift voor geluidberekeningen regionale luchthavens, betekent dat dan dat de geluidsberekeningen voor de Milieu Effect Rapportage (MER) 2014 en de MER 2018 van Lelystad Airport zijn gebaseerd op deze appendices die niet extern gevalideerd zijn?

Vraag 2

Betekent, gesteld dat de appendices een onlosmakelijk deel van het wettelijk rekenvoorschrift zijn, dit dat het wettelijk rekenvoorschrift gebaseerd is op niet-extern gevalideerde berekeningen?

Vraag 3

Welke organisaties en instituten hebben meegewerkt aan het wettelijk rekenvoorschrift?

Vraag 4

Is het wettelijk rekenvoorschrift extern gevalideerd?

Vraag 5

Vanaf wanneer zijn er wel externe validaties gedaan? Welke onderdelen zijn wanneer onafhankelijk, extern gevalideerd?

Vraag 6

Welke MER's zijn uitgevoerd met behulp van de niet-extern gevalideerde appendices?

Vraag 7

Bestaat er wel een intern validatierapport van de appendices? Wat houdt validatie in? Is er een draaiboek of checklist?

Vraag 8

Klopt het dat deze niet-extern gevalideerde appendices de prestatiegegevens en geluidsgegevens bevatten waarmee de Lden-geluidscontouren zijn berekend van de B+ routes van Lelystad Airport?

Vraag 9

Klopt het dat de prestatiegegevens zijn berekend met het Integrated Noise Model (INM) dat gebruik maakt van de standaardatmosfeer van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie ICAO (ISA, 15°C), die representatief is voor de Nederlandse situatie?

Vraag 10

Klopt het dat de geluidsgegevens zijn berekend met de Lden-tool die gebruik maakt van L_{Amax}-waarden in de New Product Development (NPD)-tabellen die zijn opgenomen in deze niet-extern gevalideerde appendices?

Vraag 11

Klopt het dat de L_{Amax}-waarden in deze NPD-tabellen in de appendices (op het gebruik van andere eenheden na) identiek zijn aan L_{Amax}-waarden die uitgaan van een standaard-dempingscoëfficiënt, gebaseerd op 25°C (AIR-1845, ISA+10)?

Vraag 12

Zijn de gebruikte dosis-effectrelaties wel gebaseerd op ISA?

Vraag 13

Wat is/zijn de bron(nen) van de getallen in de appendices?

Vraag 14

Klopt het dat deze L_{Amax}-waarden in de niet-extern gevalideerde appendices niet zijn geconverteerd naar de ICAO-standaardatmosfeer (ISA, 15°C) die representatief is voor de Nederlandse situatie?

Vraag 15

Hoe groot is het verschil in atmosferische demping per 100 meter tussen ISA en ISA+10, bij bijvoorbeeld 400 Hz?

Vraag 16

Wat is het berekende verschil in atmosferische demping tussen ISA en ISA+10 bij een hypothetische L_{Amax}-geluidsmeting op de grond van een recht overvliegend, vertrekkend vliegtuig, bijvoorbeeld een B737-800 op 1.800 meter vlieghoogte, geïntegreerd over het gehele geluidsspectrum?

Vraag 17

Bent u van mening dat de geluidsbelasting in de geactualiseerde MER Lelystad Airport voor wat betreft de atmosferische demping correct is berekend?

Vraag 18

Bent u van mening dat de grenswaarden en de geluidscontouren in de geactualiseerde MER Lelystad correct zijn berekend?

Vraag 19

Zijn de in het geactualiseerde MER Lelystad Airport gebruikte appendices ooit gevalideerd wat betreft het gebruik van de atmosferische demping?

Vraag 20

Bent u bereid de appendices op het aspect «atmosferische demping» onafhankelijk, extern te laten valideren?

Vraag 21

Bent u van mening dat het correct is dat in de niet-extern gevalideerde appendices voor alle relevante grote vliegtuigtypes met straalmotoren in de MER Lelystad Airport de optie «afscherming» is gebruikt bij het berekenen van de geluidscontouren van de B+ routes?

Vraag 22

Deelt u de mening dat het terecht is dat de optie «afscherming» in het Nederlands Regionaal Model (NRM) wordt gebruikt bij het rekenen aan landing-and-take-off (LTO) procedures (dus bij verkeer op geringe hoogte), maar dat deze afscherming de facto afwezig is bij overvliegend verkeer?

Vraag 23

Deelt u de mening dat voor een correcte berekening van de geluidscontouren in de geactualiseerde MER Lelystad Airport de afscherming in de niet-extern gevalideerde appendices niet (of niet volledig) had moeten worden gebruikt?

Vraag 24

Zijn de in de geactualiseerde MER Lelystad Airport gebruikte appendices ooit gevalideerd wat betreft het gebruik van afscherming bij overvliegend verkeer?

Vraag 25

Bent u bereid de appendices op het aspect «afscherming» onafhankelijk, extern te laten valideren?

Vraag 26

Wilt u deze vragen een voor een beantwoorden?