

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat

Mevrouw C. van Nieuwenhuizen

31 oktober 2018

Betreft: Reactie van de regiegroep op uw Kamerbrief van 18 oktober,
Uw kenmerk: IENW/BSK–2018/220597

Excellentie,

Als regiegroep hebben wij kennisgenomen van uw brief aan de Tweede Kamer als reactie op onze evaluatie over de Belevingsvlucht. Middels deze brief willen wij graag reageren.

Bij het lezen van uw reactie kunnen wij ons niet aan de indruk onttrekken dat u selectief gebruik heeft gemaakt van de gegevens uit de rapporten die zijn gevoegd bij uw Kamerbrief.

U noemt in uw brief aan de Kamer als verklaring voor de bij de belevingsvlucht geconstateerde verschillen tussen de gemeten en berekende piekwaarden (L_{Amax}) een aantal factoren, zoals

- Bron: vliegtuigtype + motortype, gewicht, stuwkracht, hoogte en vliegpaden
- Overdracht van geluid: meteorologische omstandigheden
- Ontvanger: achtergrondgeluid, ondergrond, afscherming, kwaliteit apparatuur.

Wij erkennen dat deze factoren inderdaad allemaal hun invloed kunnen hebben op de gemeten piekwaarden. Waar mogelijk hebben wij dan ook bij de uitvoering van de geluidsmetingen zodanig plaatsen gekozen dat aan de ontvangkant voldaan werd aan de daarvoor geldende eisen. Ook hebben wij in de regiegroep gevraagd om bij de belevingsvlucht met meerdere types vliegtuigen te vliegen. Daarvoor was echter binnen het beschikbare budget geen ruimte.

Aan de hand van een zeer onwaarschijnlijke combinatie van factoren zou volgens u een verschil van 6 dB verklaard kunnen worden. Dit is statistisch op een ondeugdelijke wijze onderbouwd. Deze grote verschillen zouden juist de aanleiding moeten zijn om vraagtekens te zetten bij de juistheid van de berekeningen.

Het in de Wet Luchtvaart voorgeschreven en door To70 gebruikte rekenmodel maakt gebruik van geluidstabellen die op theoretische gronden zijn afgeleid van door de vliegtuigfabrikanten uitgevoerde certificatiemetingen. Deze certificatiemetingen vinden plaats bij starts en landingen en op meetplaatsen in de directe nabijheid van een start- of landingsbaan. Er is geen enkele zekerheid dat de niveaus die uit de tabellen komen ook valide zijn voor langdurige horizontale vluchten.

Terecht dat het RIVM op pagina 2 van haar brief van 17 oktober, kenmerk 151/2018 M&V, gericht aan uw ministerie, en als bijlage 4 gevoegd bij het rapport van To70, het volgende opmerkt:

“In het Mer zijn ter informatie aanvullende resultaten gepresenteerd (bijlage 14, specifiek de maximale geluidsniveaus) die buiten het toepassingsbereik van het rekenmodel vallen. Deze berekende maximale geluidsniveau kennen hierdoor grote onzekerheden. Het betreft hier een individuele vlucht ver van de luchthaven en daar is het model niet op geënt”.

DGMR maakt in haar rapportage een opmerking die in dezelfde richting wijst, namelijk dat er meer metingen uitgevoerd moeten worden ter validatie van de rekenmethode. Verder komt DGMR bij haar analyse van de gemeten geluidsniveaus globaal op dezelfde waarden uit als in analyse die wij op 9 juli van dit jaar aan u hebben aangeboden.

Ook de door het NLR uitgevoerde trendvalidatie Doc29 geeft aan dat berekende geluidsniveaus een significante onderschatting zijn van de werkelijk optredende (gemeten) geluidsniveaus.

Het bovenstaande steunt ons in het beeld dat de berekende maximale geluidsniveaus in Bijlage 14 van de geactualiseerde Mer niet betrouwbaar zijn.

Wij vinden het dan ook onbegrijpelijk dat u, ondanks de kritische opmerkingen van het RIVM, DGMR en het NLR over de onzekerheid rondom de berekende maximale geluidsniveaus, in uw brief aan de Kamer niet tot de conclusie bent gekomen dat het Mer moet worden herzien.

Omdat ook genoemde bureaus impliciet hun twijfels hebben over de juistheid van de met het rekenmodel berekende waarden tijdens de langdurige horizontale vluchten, stellen wij voor dat u eerst het luchtruim herziet, zodat de vliegtuigen ononderbroken kunnen stijgen en dalen en de modellen beter overeenkomen met de werkelijkheid.

Wij verzoeken u dan ook nogmaals om het Mer van luchthaven Lelystad te herzien en het luchtruim eerst te herindelen.

De voltallige regiegroep van de belevingsvlucht,

Namens deze ,

Wieger van der Veen

P.S. Een afschrift van deze brief hebben wij gestuurd naar de Vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat.