

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 houdende de **Evaluatie van de regiegroep Belevingsvlucht vliegroutes Lelystad Airport** (Kamerstuk **31 936**, nr. **507**).

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

- Nr. Vraag
- 1 Wat is de huidige planning voor de opening van Lelystad Airport?
 - 2 Hoe kan het dat de berekende waarden in de milieueffectrapportage (MER) zo veel lager zijn dan de geluidsniveaus die in de werkelijkheid zijn gemeten?
 - 3 Hoe is te verklaren dat het gemeten geluid harder was dan verwacht, ondanks het feit dat de omstandigheden eerder tot minder geluid zouden hebben moeten leiden (het weer was zeer gunstig, het vliegtuig vloog iets hoger, iets langzamer en was lichter dan normaal en kon door «operationele omstandigheden» – het mocht niet landen op Lelystad – niet volledig dalen en stijgen)? Waarom was er dan op vrijwel alle punten, die alle fases van een vlucht representeren, meer geluid?
 - 4 Door welke omstandigheden kan een vliegtuig allemaal meer of minder lawaai maken dan mag worden verwacht?
 - 5 Hoe kan worden verklaard dat op bijna alle meetpunten de maximale geluidspieken in de MER worden overschreden?
 - 6 Hoe kan worden verklaard dat, zeker bij Ede-Otterlo en bij Wageningen, een forse overschrijding van de maximale niveaus in de MER is opgetreden?
 - 7 Zijn de verschillen tussen meten en rekenen inmiddels gecontroleerd en zijn de prestatieprofielen hierop aangepast? Moeten de meetgegevens niet leiden tot aanpassingen van de geluidsprofielen van dit type vliegtuig?
 - 8 Is gecontroleerd of de fouten in de prestatieprofielen en geluidstabellen doorwerken in de geluidscontouren? Zo ja, op welke wijze is dat gedaan en wat zijn de uitkomsten daarvan?
 - 9 Is het feit dat het voor de belevingsvlucht gebruikte type vliegtuig zulke afwijkende praktijkwaardes produceerde, geen reden om alle geluidsprofielen van alle vliegtuigtypen opnieuw te toetsen?
 - 10 Zijn de grote meetverschillen (op een aantal meetlocaties zijn 5–7 decibel meer gemeten dan voorspeld) aanleiding om ook het daadwerkelijke geluid van andere vliegtuigtypen in de praktijk te meten?
 - 11 Worden de geluidsmetingen van individuele vluchten bij Schiphol vergeleken met het te verwachten geluidsprofiel van het type vliegtuig dat het meetpunt passeert?
 - 12 Was er een afwijking aan het vliegtuig waardoor er afwijkende waardes zijn gemeten?
 - 13 Heeft de fabrikant van het gebruikte vliegtuig gereageerd op de metingen? Zo nee, is om een reactie gevraagd?
 - 14 Is het grote verschil tussen de theorie en de praktijk van deze ene gemeten vlucht aanleiding om voor alle vliegvelden te onderzoeken of theorie en praktijk overeenkomen?
 - 15 Moeten de MER-berekeningen niet opnieuw worden uitgevoerd nu duidelijk is dat de door de fabrikant verstrekte geluidsprofielen die voor de MER-berekeningen zijn gebruikt, niet kloppen met de vastgestelde praktijk?
 - 16 Op welke manier wordt nader onderzocht hoe het verschil te verklaren is tussen de gemeten maximale geluidsniveaus en de berekende maximale geluidsniveaus in de MER? Wanneer zijn de uitkomsten hiervan bekend?
 - 17 Zijn in andere landen vergelijkbare acties als deze belevingsvlucht uitgevoerd? Zo ja, wat waren daar de resultaten van?
 - 18 Welke gevolgen had deze belevingsvlucht voor de interferentie met het normale Schipholverkeer? Is dit 10.000 keer per jaar herhaalbaar zonder dat er conflicten ontstaan of dit onevenredig veel aandacht van de verkeersleiding vereist?

- Nr. Vraag
- 19 Bent u van mening dat mensen die tegen de opening van Lelystad Airport zijn zich überhaupt laten overtuigen dat geluidsoverlast kan meevallen?
- 20 Hoe beoordeelt u de te vroeg binnengekomen klachten tijdens de belevingsvlucht? Is hier sprake van een georganiseerde protestactie?
- 21 Hoe is het mogelijk dat er al klachten van geluidsoverlast binnenkamen voordat het toestel vertrokken was?
- 22 Hoe schat u de waarde in van de klachten tijdens de belevingsvlucht, nu deze actief is gesaboteerd?
- 23 Hoe gaat u de volgende keer voorkomen dat de uitkomsten van de geluidshinder ten tijde van de belevingsvlucht niet weer gesaboteerd worden?
- 24 Bent u van plan om onaangekondigde belevingsvluchten uit te voeren, zodat er echt gemeten kan worden of er geluidshinder is voor omwonenden?
- 25 Gaat u actief optreden tegen valse klachten met betrekking tot de geluidshinder rondom de belevingsvlucht?
- 26 In hoeverre heeft de inzet van een ander toestel enige rol gespeeld in de resultaten van de belevingsvlucht?
- 27 Waarom heeft het ministerie alle media uitgenodigd bij een meetpunt dat naast een treinspoor lag?