

De Veluwe, vrijdag 2 november 2018

Aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
Mevrouw C. van Nieuwenhuizen

Betreft: IENW/BSK-2018/220597

Geachte mevrouw van Nieuwenhuizen,

Wij hebben uw brief aan de Tweede Kamer over de belevingsvlucht gelezen. Onze reactie is als volgt:

U hebt het over verschillen tot 6 dB(A). Die zouden te verwachten zijn. In uw brief lezen we dat de gemiddelde metingen 'aardig in lijn zijn met de berekeningen'. Munisense, dat voor uw Ministerie de metingen heeft gedaan, heeft echter 14 keer een hogere waarde dan 6 dB(A) gemeten op meetpunten in Wageningen, Ede, Bennekom, Otterlo, Hoenderloo, Klarenbeek, Heeten en Wilsum. Die verschillen in metingen vallen niet binnen wat u 'de bandbreedtes noemt'. U hebt geen verklaring gegeven voor die verschillen, boven 6 dB(A).

### Oprekken cijfers

DGMR constateert dat metingen en berekeningen 2 dB(A) kunnen afwijken. U schrijft 2 tot 3 dB(A) verschil. Het bureau concludeert verder dat in totaal een afwijking van meting en berekening kan voorkomen van 4 tot 5 dB(A). U noemt een mogelijke afwijking van 4 tot 6 dB(A). U rekt de conclusies van het onderzoeksbureau dus op, zonder daarvoor een verklaring te geven.

### Suggestief

Onder de kop 'Verstorings van metingen' van To70 staat dat er op sommige punten meer geluid is gemeten dan is berekend in het MER door een andere stuwkrachtsetting. In gewoon Nederlands: er wordt gewoon meer 'gas gegeven'. Meer gas geven is geen verstoring van een meting, maar nodig om de gewenste hoogte te bereiken. De berekende waarde in het MER is die van een stijgend vliegtuig dat gas geeft. Door te zeggen dat 'enkele van de hogere waarden kunnen worden verklaard door een hogere stuwkrachtsetting' wekt u de indruk dat dat een verstoring is. Dat is niet het geval. Meer gas betekent meer decibellen. Ook op dit punt is door de metingen aangetoond dat het rekenmodel in het MER niet klopt.

## Verwachte extra decibellen niet meegenomen

DGMR constateert dat het vliegtuig lichter was dan normaal (70 à 80% t.o.v. een gemiddeld maximumgewicht). De belevingsvlucht zou daardoor 1 à 2,5 dB(A) minder geluid geproduceerd hebben dan een vakantievlucht zou doen. U schrijft dat het gemiddelde verschil tussen meting en berekening binnen de bandbreedte zit. De extra decibellen die een volle vakantievlucht maakt, 1 tot 2,5 dB(A), zouden daarbij opgeteld moeten worden. Zit de overschrijding dan nog steeds binnen de bandbreedte?

To70 constateert dat de metingen zijn gedaan op grasland. Grasland absorbeert geluid meer dan een harde ondergrond zoals in woonwijken en water. Dit betekent dat het geluidsniveau in bebouwd en waterrijk gebied hoger zal zijn dan nu is gemeten. U gaat voorbij aan al deze feiten die in de toekomst nog grotere verschillen laten zien.

## Meer lawaai, meer gehinderden

DGMR (en To70) vindt het opvallend dat geluid door de afstand veel minder gedempt wordt dan er in modelberekeningen wordt aangenomen. Dat betekent niet alleen dat het geluid op de grond harder is dan verwacht maar ook dat het geluid verder draagt dan in het MER beschreven staat. De gebieden die in het MER staan, zijn in werkelijkheid dan ook groter. Ook de mensen die in dat in dat grotere gebied wonen, hebben er recht op te weten wat Lelystad Airport zal betekenen. Wij dringen er bij u op aan dat u dit nader laat onderzoeken zodat het MER klopt.

## U zegt wat u uitkomt

To70 zegt dat er verschillen in de berekeningen en metingen kunnen zijn omdat de motoren van de 737-800 nét een ander type zijn dan waarmee is gerekend in het MER. U hebt iedereen beloofd dat we met de belevingsvlucht een indruk kunnen krijgen van het werkelijke geluidsniveau. Nu zeggen de experts dat de verschillen groot kunnen zijn door kleine verschillen in onderdelen van een vliegtuig. We kunnen ons niet aan de indruk onttrekken dat u zegt wat u op het moment het beste uitkomt.

## Conclusie

Een MER hoort het reële 'worst case' scenario te beschrijven. In bijlage 14 van het MER staat letterlijk: het 'hardst hoorbare geluid'. De werkelijkheid heeft aangetoond dat het MER dat niet doet.

U hebt geen verklaring gegeven voor de verschillen boven 6 dB(A). Het verschil tussen berekeningen en metingen zal nog hoger zijn volgens de adviesbureaus. Ook daar gaat u aan voorbij.

U wilt in de toekomst milieueffectrapportages anders opzetten, met metingen. Hartstikke mooi! Maar waarom niet nu? U zei in februari toch in de Tweede Kamer dat u staat voor: zorgvuldigheid vóór snelheid?



We vinden het onbegrijpelijk dat uw huis-adviseur To-70 bij zulke grote verschillen nog steeds niet het advies geeft om nog eens naar de berekeningen te kijken.

Wij vragen u met klem om het besluit om het MER niet aan te passen, te heroverwegen. We vragen u ook om de Tweede Kamer alsnog te informeren met inachtneming van de bovenstaande punten.

Robert Tieskens  
Voorzitter Stichting Red de Veluwe