



Aan

Minister

nota

Brief voortgang meten en rekenen luchtverkeergeluid

**TER BESLISSING**

**Datum**

15 mei 2024

**Onze referentie**

IENW/BSK-2024/141261

**Opgesteld door**

Bestuurskern  
Afd Luchtruim en Regionale  
Luchthavens  
Cluster A

**Beslistermijn**

20-05-2024

**Bijlage(n)**

12

**Aanleiding**

Een consortium onder leiding van het RIVM dat de Programmatische Aanpak Meten (en berekenen) Vliegtuiggeluid (PAMV) uitvoert, heeft 9 rapportages opgeleverd. De laatste vier rapportages worden 21 mei 2024 gepubliceerd. De minister heeft de TK toegezegd over de voortgang van de PAMV en andere onderwerpen m.b.t. meten en rekenen aan vliegtuiggeluid (Doc29, open overheid) te informeren.

**Geadviseerd besluit**

U wordt geadviseerd een brief (zie bijlage) te versturen aan de TK waarmee de rapportage worden aangeboden en gelijk de gevolgen voor beleid worden aangegeven.

*Handwritten signature: J. de brief*

**Kernpunten**

- Op 20 februari 2023 is de achtste voortgangsbrief over de (PAMV) en andere onderwerpen m.b.t. vliegtuiggeluid (Doc29, NORAH, open overheid, normenstelsel) aan de Tweede Kamer toegezonden. In de brief is aangegeven de Kamer na het zomerreces 2023 opnieuw over de voortgang te informeren.
- Het afronden van de rapportages heeft aanzienlijk meer tijd gekost dan voorzien in februari 2023. De complexiteit van het onderwerp, de onderlinge samenhang tussen de rapporten (en adviezen van het consortium), verwerking van de adviezen van de expertgroep in combinatie met wetenschappelijke zorgvuldigheid liggen hieraan ten grondslag.

**Krachtenveld**

- Omwonenden wachten al enkele jaren op onderzoeksresultaten over wat aanvullende indicatoren kunnen zijn. Twee rapporten (1 en 2) hiernaar worden 21 mei gepubliceerd door het RIVM. Het beeld blijft echter diffuus.
- Er is al jaren onduidelijkheid bij specialisten en beleidsmakers over het toepassingsbereik van metingen en berekeningen. Twee rapporten (3 en 4) die hier voor het eerst wetenschappelijke antwoorden op geven, worden 21 mei gepubliceerd door het RIVM.
- De brief is op ambtelijk niveau afgestemd tussen DLV en POLS.
- De onderdelen van de brieven over de PAMV die niet over beleidsvoornemens gaan, zijn op onjuistheden gecheckt door het RIVM.

## Toelichting

### *Beleidsvoornemens*

De inhoud van de brief bevat de volgende beleidsvoornemens:

1. De uitwerkingsfase PAMV wordt afgesloten en de operationele fase wordt gestart. Er komen geen nieuwe onderzoeksrapportages meer.
2. De twee onderzoeksmethoden naar aanvullende indicatoren (rapport 1 en 2) kennen voor- en nadelen. Een derde methode, waarmee kan worden gezocht naar indicatoren, is in onderzoek. Het is lopend onderzoek waarmee hindermeldingen met geluidmetingen worden gecombineerd.
3. Het advies van het consortium over de operationele fase wordt overgenomen/herbevestigd, namelijk:
  - a. hinderbelevingsonderzoek blijven uitvoeren volgens de door RIVM aanbevolen methode en frequentie (elke 4 jaar) bij burgerluchthavens;
  - b. structurele trendvalidatie (jaarlijks), waarbij wordt gemonitord wat het verschil is tussen NOMOS meetpunten en Doc29 rekenpunten beiden bij Schiphol.
4. Het advies van het consortium over de nationale database wordt overgenomen. Toekomstige validatie wordt uitgevoerd met vertrouwelijke bestandsverstrekking door luchthavens (aan bijvoorbeeld RIVM) en een nationale database wordt niet gebouwd.
5. Doc29 Schiphol wordt eerst geactualiseerd en daarna geharmoniseerd zoals aangekondigd in de vorige voortgangsbrief PAMV.
6. Een rekenservice blijft tot eind 2024 beschikbaar maar de beschikbaarheidstelling wordt daarna beëindigd.

### *Politieke context / handelingsopties*

De beleidsvoornemens kennen de volgende handelingsopties/alternatieven:

1. Voornemen tot afronden PAMV kent geen handelingsopties. De aanbevelingen uit december 2019 zijn allemaal opgevolgd.
2. Het lopende onderzoek wordt beperkt uitgebreid zodat het een onderzoeksvraag over aanvullende indicatoren bevat. Wat de verschillende onderzoeksmethoden opleveren aan indicatoren, en wat de voor- en nadelen per methode zijn, bepalen toekomstige handelingsopties.
3. De operationele fase bevat twee voornemens:
  - a. Voornemen tot uitvoeren hinderbelevingsonderzoek kent geen handelingsopties. In meerdere brieven is hinderbelevingsonderzoek toegezegd aan de TK.
  - b. Voornemen jaarlijkse trendvalidatie (= vergelijken meet- en rekenresultaten met elkaar) is geen wettelijke verplichting voor luchtvaart, terwijl dit wel verplicht is voor weg en spoor.
4. Alternatief is om wel een nationale database te bouwen. Dit vraagt waarschijnlijk om een wetswijziging om luchthavens te verplichten mee te werken om informatie aan te leveren. De bouw- en beheerkosten zijn aanzienlijk. Voor validatie is een database niet nodig. Voor opslag van metingen door burgers (citizen science) is een goed alternatief beschikbaar. De gevraagde publieksvoorlichting wordt al aangeboden door de luchthavens.
5. Alternatief is om Doc29 Schiphol meteen te harmoniseren met Doc29 regionaal. Dit kent een lange doorlooptijd. Door eerst te actualiseren komt

### **Datum**

15 mei 2024

### **Onze referentie**

IENW/BSK-2024/141261

### **Opgesteld door**

Bestuurskern  
Afd Luchtruim en Regionale  
Luchthavens  
Cluster A

### **Aan**

Minister

### **Bijlage(n)**

12

Doc29 Schiphol binnen 2 maanden beschikbaar voor MER-berekeningen, die daardoor beter aansluiten bij de werkelijkheid, dan zonder actualisatie/harmonisatie.

6. Alternatief is om de rekenservice beschikbaar te blijven stellen. De rekenservice is in de vorm van een website. Dit betekent dat de website opnieuw moet worden gebouwd. De website moet voldoen aan de digitale toegankelijkheidseisen die het Rijk stelt. De bouw- en beheerkosten zijn aanzienlijk, terwijl de meerwaarde voor omwonenden (wat de rekenservice kan) gering is. De hinderbeleving verandert met of zonder rekenservice niet.

#### *Financiële/juridische overwegingen*

Het hinderbelevingsonderzoek en de actualisatie Doc29 Schiphol zijn opgenomen in de (meerjaren)begroting 2024-2026. De structurele validatie is hier niet in opgenomen. Geschat wordt dat structurele validatie, vanwege geleidelijke automatisering van het werk, jaarlijks goedkoper kan worden uitgevoerd. De opgedane ervaring in de PAMV maakt dat de jaarlijkse kosten onder de 50.000 worden geschat. Daarnaast kan nog worden gekozen om de opdracht meervoudig aan te besteden wat een prijsdrukkend effect zal hebben. Het is ook mogelijk te kiezen voor uitvoering door het RIVM zonder aanbesteding. RIVM doet de structurele trendvalidatie voor weg en spoor. De trendvalidatie in 2018 voor Schiphol is uitgevoerd door het NLR.

#### **Informatie die niet openbaargemaakt kan worden**

Niet van toepassing.

**Datum**

15 mei 2024

**Onze referentie**

IENW/BSK-2024/141261

**Opgesteld door**

Bestuurskern  
Afd Luchtruim en Regionale  
Luchthavens  
Cluster A

**Aan**

Minister

**Bijlage(n)**

12

## Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Kamerbrief	
2	Aanvullende indicatoren van geluid van civiele luchtvaart voor de voorspelling van hinder en slaapverstoring (RIVM Rapport 2023-0332)	Rapport 1
3	Toepassingsbereik metingen en berekeningen van vliegtuiggeluid (RIVM Rapport 2023-0366)	Rapport 3
4	Validatie Doc.29 model voor Schiphol (RIVM Rapport 2023-0429)	Rapport 4
5	Samen meten aan geluid en beleving rond de luchthaven Schiphol (RIVM Rapport 2024-0057)	Rapport 2
6	Advies hinderindicatoren	
7	Advies rapport toepassingsbereik validatie en operationele takenpakket PAMV	
8	Reactie PAMV-consortium op advies expertgroep	
9	MIL-2023-0033 Advies structurele monitoring meten en rekenen	
10	MIL-2023-0034 Advies over validatie op regionale luchthavens	
11	MIL-2023-0036 Advies over vervolgactiviteiten naar aanleiding van uitwerkfase PAMV	
12	MIL-2023-0038 Advies alternatieven voor de PAMV nationale database	

### Datum

15 mei 2024

### Onze referentie

IENW/BSK-2024/141261

### Opgesteld door

Bestuurskern  
Afd Luchtruim en Regionale  
Luchthavens  
Cluster A

### Aan

Minister

### Bijlage(n)

12