

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk

IENW/BSK-2021/167619

Datum 16 juni 2021
Betreft Voortgang Programmatische aanpak meten
vliegtuiggeluid

Geachte voorzitter,

In oktober 2018 heb ik aangekondigd een programmatische aanpak meten vliegtuiggeluid te starten in samenwerking met RIVM, KNMI en NLR¹. De aanpak richt zich op het verbeteren van zowel berekeningen als metingen en het onderling versterken van beide methodes. Het doel is om tot voor iedereen betrouwbare en herkenbare gegevens te komen op basis waarvan burgers goed geïnformeerd worden en weloverwogen beleidskeuzes kunnen worden gemaakt. De aanpak kijkt naar de rol van metingen en berekeningen in de bestaande geluidsmethodiek. Hierop is het consortium van deze drie kennisinstituten aan de slag gegaan met een verkenning hoe deze aanpak in te richten. Op 18 december 2019 heb ik u het rapport van deze verkenningsfase van de programmatische aanpak meten vliegtuiggeluid aangeboden². Het rapport gaf aanbevelingen voor zeven onderwerpen. In mijn voortgangsbrief over het programma van 9 december 2020 heb ik u geïnformeerd over voortgang in de uitwerking van de aanpak hiervoor en u toegezegd om u medio 2021 opnieuw te informeren hierover. Met deze brief geef ik invulling aan deze toezegging³.

Meetstrategie, signaalfunctie, modelontwikkeling

Naar verwachting deze maand wordt de rapportage nationale meetstrategie vliegtuiggeluid gepubliceerd door RIVM, NLR en KNMI. Hierin is neergezet op welke wijze metingen van vliegtuiggeluid kunnen worden ingezet om het bovengenoemde doel van de programmatische aanpak te realiseren. De meetstrategie benoemt twee *meetdoelen*: (i) het meten van vliegtuiggeluid om met deze meetgegevens de methode voor het berekenen van vliegtuiggeluid te valideren (meetdoel validatie) en (ii) het meten van vliegtuiggeluid als informatievoorziening aan omwonenden (meetdoel regionale informatievoorziening). De nationale meetstrategie bevat een kader voor het hele land. Op basis van dit kader kunnen meetsystemen rondom Nederlandse luchthavens worden ingericht voor één of beide genoemde meetdoelen. Het kader bevat eisen en criteria aan individuele meetposten of de combinatie hiervan

¹ [Kamerstukken II 2018/19, 31936, nr. 518](#)

² [Kamerstukken II 2019/20, 31936, nr. 711](#)

³ [Kamerstukken II 2020/21, 31936, nr. 824](#)

(meetsysteem) voor de twee meetdoelen, waarvoor kwaliteitsindicatoren zijn ontwikkeld. Met het kader kan worden beoordeeld of meetsystemen voor de twee doelen geschikt zijn. Het kader is te beschouwen als richtlijn voor het meetdoel validatie, wat een Rijksverantwoordelijkheid is, en als handreiking voor het meten voor informatievoorziening dat primair bij regiopartijen ligt.

Voor de validatie van de rekenmethode is door RIVM en partners de afgelopen tijd gewerkt aan een plan van aanpak. Ook is met betrokkenheid van technische universiteiten gewerkt aan twee tools die kunnen ondersteunen bij de signaalfunctie, die dient om op basis van meetgegevens te controleren of de resultaten van geluidberekeningen van de gewenste kwaliteit zijn. De ambitie is om dit jaar zoveel mogelijk validatievoorbereidingen uit te voeren, zodat eerste helft 2022 de eerste validatie voor Schiphol kan worden uitgevoerd. Dit legt de basis voor een structureel validatieprogramma in de perioden daarna.

Als de regio metingen t.b.v. informatievoorziening wil uitwerken kan de nationale meetstrategie worden gebruikt. De regionale uitwerking die volgt biedt daarbij de handvatten voor regionale partijen om onderling afspraken te maken over metingen bedoeld voor regionale informatievoorziening en of het hierbij voor hen aan de orde is om (additionele) meetinfrastructuur te plaatsen.

Publiekscommunicatie, hinder en gezondheid

In het verkenningenrapport was geconstateerd dat het voor burgers ontbreekt aan toegankelijke en centrale informatie over vliegtuiggeluid, het berekenen daarvan, geluidmetingen en wet- en regelgeving. Er is de afgelopen periode dan ook gewerkt aan de invulling van de aanbeveling om de publiekscommunicatie ten aanzien van vliegtuiggeluid te versterken. Hiervoor wordt binnenkort de door het RIVM ontwikkelde website www.vliegtuiggeluid.nl opengesteld. Dit is een landelijke website met algemene informatie over vliegtuiggeluid, en zal uitleg bevatten over bijvoorbeeld de ontwikkeling van vliegtuiggeluid tussen bron en ontvanger, het meten en berekenen van vliegtuiggeluid, wet- en regelgeving, geluidmaten en de relatie tussen geluid en gezondheid. De website zal binnen de programmatische aanpak periodiek worden geactualiseerd en uitgebreid.

In het verkenningenrapport was tevens aanbevolen om het systematisch monitoren van geluidhinder en slaapverstoring rond luchthavens te implementeren en ervoor te zorgen dat het monitoren van hinder en slaapverstoring wetenschappelijk verantwoord en volgens een standaardmethode gebeurt. De inzet van de vierjaarlijkse GGD Gezondheidsmonitor werd hierbij geadviseerd. Dit is opgevolgd. Afgelopen najaar is door de regionale GGD's de enquête voor de GGD Gezondheidsmonitor afgenomen. Deze enquête bevat de vragen over geluidhinder als gevolg van de luchtvaart die als onderdeel van de programmatische aanpak zijn toegevoegd aan de reeds bestaande vragenset. De resultaten van de GGD Gezondheidsmonitor worden in de tweede helft van 2021 gepubliceerd door de individuele regionale GGD's voor hun regio, en dan wordt ook de enquêtedata door het RIVM en de koepelorganisatie van GGD's geanalyseerd ten behoeve van het landelijk onderzoek naar hinderbeleving in het kader van de programmatische aanpak. Dit onderzoek is naar verwachting eind van dit jaar gereed.

Citizen science en wetenschappelijke aansturing

De programmatische aanpak bevat ook een citizen science component. Dit is toegevoegd om de omgeving meer bij het meetprogramma te betrekken. De citizen science component in het programma is tweeledig. Ten eerste ondersteunt het RIVM individuele burgers met kennisuitwisseling gericht op het verbeteren van meetsystemen en meetprocedures die burgers zelf ontwikkelen. Deze ondersteuning is vraaggestuurd en er heeft ook de afgelopen periode ondersteuning plaatsgevonden. Verder zijn er twee onderzoeken gestart door het RIVM die samen met burgers worden uitgevoerd: een onderzoek naar rustmomenten met burgers die nabij start- en landingsbanen wonen en een onderzoek naar de invloed van vliegtuiggeluid op personen die geluidgevoelig zijn. Beide onderzoeken waren reeds aanbevolen in genoemd rapport van de verkenningsfase van de programmatische aanpak.

In de afgelopen tijd is ook gewerkt aan het inrichten van de (wetenschappelijke) aansturing van de programmatische aanpak. Hiervoor is een structuur ontwikkeld waarin de wetenschappelijke kwaliteitsborging, de instelling van een begeleidingsgroep van onafhankelijke experts, en het borgen van maatschappelijke inbreng belangrijke pijlers zijn. Mijn ministerie heeft aan bewonersvertegenwoordigers, provincies en de bestaande overlegstructuren rondom de luchthavens van nationale betekenis⁴ gevraagd te reflecteren op deze structuur. De input die hierop verkregen is wordt gebruikt bij de afronding en instelling van de structuur na de zomer.

Ten slotte wil ik u melden dat in april jongstleden een webinar over de programmatische aanpak georganiseerd is, gericht op bewoners, luchthavens, decentrale overheden en andere partijen die deelnemen in de bestaande regionale overlegstructuren rondom de luchthavens van nationale betekenis. Hierin is een stand van zaken van de programmatische aanpak gegeven, is de nationale meetstrategie op hoofdlijnen gepresenteerd en is ingegaan op de beoogde structuur voor aansturing.

Vervolg

Met deze brief heb ik u geïnformeerd over de stappen die dit jaar genomen zijn ten aanzien van de programmatische aanpak. Het komend half jaar staat in het teken van verdere uitwerking van de aanbevelingen uit het adviesrapport uit de verkenningsfase. De ambitie is dat hierna de uitwerkingsfase geleidelijk overgaat in de implementatiefase, waarin de resultaten van al het onderzoek en methodeontwikkeling structureel kunnen worden toegepast. Eind dit jaar informeer ik u hierover in een nieuwe voortgangsbrief.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

⁴ Omgevingsraad Schiphol, Luchthaven Eindhoven Overleg, Commissies Regionaal Overleg.