

Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Postbus 20018  
2500 EA 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-2021/330301

**Bijlage(n)**

1

Datum 16 december 2021  
Betreft Voortgang Programmatische aanpak meten  
vliegtuiggeluid en Doc29 regionaal

Geachte voorzitter,

In de voortgangsbrief over de 'Programmatische aanpak meten vliegtuiggeluid' (PAMV) van 16 juni 2021 bent u geïnformeerd over voortgang in de uitwerking van de aanpak.<sup>1</sup> Tevens bent u in de brief van 11 augustus 2021 geïnformeerd over de voortgang van de ontwikkeling van de Europese bepalingsmethode voor geluid, Doc29, voor de regionale luchthavens.<sup>2</sup> Ik heb u toegezegd u over deze onderwerpen eind 2021 opnieuw te informeren.

**Meetstrategie, meetdatabase en modelontwikkeling**

Het RIVM, het NLR, en het KNMI hebben een nationale meetstrategie voor vliegtuiggeluid ontwikkeld. De strategie is beschreven in een rapportage die 8 juli 2021 is gepubliceerd en als bijlage aan deze brief is gevoegd.

De nationale meetstrategie bevat een kader voor het hele land over hoe meetnetwerken moeten worden ingericht voor het beoogde doel. Het kader bevat criteria voor de twee meetdoelen: 1. de huidige rekenmodellen valideren; en 2. omwonenden betrouwbare informatie geven. De criteria gelden voor zowel afzonderlijke meetposten als voor de combinatie van meetposten (het meetnetwerk). Voor het meetnetwerk zijn handvatten bepaald over hoe de meetposten het beste rondom de luchthaven kunnen worden verspreid (de dekking van het meetnetwerk). Om de kwaliteit van meetposten te beoordelen zijn als onderdeel van de nationale meetstrategie 'kwaliteitsindicatoren' ontwikkeld. Met het kader kan worden beoordeeld in hoeverre een meetpost of meetnetwerk voor de twee doelen geschikt is, en het geeft richting op welke wijze de regionale uitwerking kan worden doorgevoerd.

Dit najaar is een aanvang gemaakt met de bouw van een nationale database van meetgegevens. Voorzien is dat achtereenvolgens de data afkomstig van de meetnetwerken van Schiphol, Rotterdam The Hague Airport en Eindhoven Airport worden gekoppeld aan de nationale database. Om voortgang in de aanpak te houden, wordt deze stap eerst gezet en later bezien op welke wijze de meetnetwerken van overige luchthavens worden gekoppeld. De nationale

<sup>1</sup> [Kamerstukken II 2020/21, 31 936, nr. 858](#)

<sup>2</sup> [Kamerstukken II 2020/21, 31 936, nr. 870](#)

database en de koppelingen worden bekostigd door het Rijk. Voor metingen bedoeld voor regionale informatievoorziening blijft gelden dat het Rijk deze niet bekostigt.<sup>3</sup>

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2021/330301

Op de website: [www.vliegtuiggeluid.nl](http://www.vliegtuiggeluid.nl) wordt een mogelijkheid opgenomen waarmee belangstellenden de data kunnen downloaden. Hierbij is het mogelijk een selectie te maken met betrekking tot meetpost en meetperiode. De meetdata bestaat onder andere uit het maximale geluidniveau – in het spraakgebruik vaak piekgeluid genoemd – en het geluidsblootstellingsniveau, beter bekend onder de Engelse term: Sound Exposure Level, beiden per gemeten vliegtuigpassage. Het geluidsblootstellingsniveau is een maat die de duur van de vliegtuigpassage combineert met het geluidniveau gedurende de passage. Beperkte vluchtgegevens per gemeten vliegtuigpassage worden eveneens beschikbaar gesteld.

De nationale meetstrategie maakt het mogelijk de huidige rekenmodellen te valideren. Een deel van de meetdata, die voldoet aan de kwaliteitscriteria uit de nationale meetstrategie voor validatie, zal in 2022 worden gebruikt om een eerste validatie uit te voeren van de rekenmodellen. In een later stadium kan hieruit modelverbetering volgen. Hoe snel deze modelverbetering wordt doorgevoerd, kan worden aangegeven nadat de onderzoeksresultaten van de eerste validatie bekend zijn. Deze bepalen immers waar de mogelijkheden tot modelverbetering aanwezig zijn. Mocht blijken dat de bestaande meetnetwerken onvoldoende gecombineerde meetdata opleveren om validatie mogelijk te maken, dan zal het meetnetwerk moeten worden aangepast door een (of meerdere) luchthaven(s).

### **Publiekscommunicatie, hinder en gezondheid**

De website [www.vliegtuiggeluid.nl](http://www.vliegtuiggeluid.nl) is na de vorige voortgangsbrief opengesteld voor het publiek en zal nog worden doorontwikkeld in 2022.

De hinder en slaapverstoring rond luchthavens wordt sinds 2020 systematisch gemonitord. De vierjaarlijkse Gezondheidsmonitor Volwassenen en Ouderen, uitgevoerd door de GGD'en in samenwerking met het RIVM en het CBS, is hiervoor ingezet. De enquêtedata verkregen met de gezondheidsmonitor is door het RIVM gecombineerd met geluidbelastingberekeningen van het NLR voor verschillende luchthavens. Hierdoor ontstaat inzicht in de hinderbeleving per luchthaven. Het onderzoek bevindt zich in de afrondende fase en de rapportages van de GGD'en en RIVM worden begin 2022 verwacht.

### **Citizen Science en begeleidingsgroep**

De programmatische aanpak bevat ook onderzoeken waar burgerparticipatie bij het meten en/of beleven van vliegtuiggeluid (citizen science) centraal staat. Twee onderzoeken lopen en de resultaten worden medio 2022 verwacht.

Daarnaast is een begeleidingsgroep van onafhankelijke experts ingesteld. De groep bestaat uit twee leden die expert vliegtuiggeluid zijn en afkomstig uit de academische wereld; een lid is expert geluidhinder in woningen; een lid is expert gezondheid met specialisatie in geluidhinder; en een voorzitter gespecialiseerd in procesbegeleiding. De begeleidingsgroep heeft als doel met onafhankelijke deskundigheid de kwaliteitsborging van de programmatische aanpak te versterken. Dit doet zij door:

---

<sup>3</sup> [Kamerstukken II 2020/21, 31 936, nr. 824](#)

- te reflecteren op de eindproducten uit het PAMV onderzoeksprogramma (bijvoorbeeld nationale meetstrategie, hinderbelevingsonderzoek, etc);
- te adviseren over de inrichting en organisatie van het operationeel takenpakket;
- te reflecteren op de uitvoering van en resultaten uit het operationeel takenpakket;
- het agenderen van nieuwe kennisvragen.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2021/330301

Gedurende de programmatische aanpak zal er een takenpakket ontstaan dat operationeel moet blijven nadat de programmatische aanpak is afgelopen. De aanbeveling hierover in het adviesrapport<sup>4</sup> laat veel ruimte open over de exacte invulling van dit takenpakket. De verwachting is dat medio 2022 het operationeel takenpakket concretere vormen zal aannemen op basis van het advies van de begeleidingsgroep.

### **Vervolg PAMV**

In deze brief staat informatie over de stappen die de tweede helft van dit jaar zijn genomen ten aanzien van de programmatische aanpak en welke stappen het komende (half) jaar voorzien zijn. Midden volgend jaar informeer ik u graag in een nieuwe voortgangsbrief over de stand van zaken op dat moment.

### **Rekenmethode Doc29 voor de regionale luchthavens**

In de brief aan uw Kamer van 11 augustus 2021 is aangekondigd een vervolgonderzoek in te stellen om de invoergegevens voor geluidberekeningen met de Europese rekenmethode Doc29 af te leiden. Inmiddels is de aanbesteding voor dit vervolgtraject gestart. De verwachting is dat het vervolgonderzoek in januari 2022 zal kunnen starten en dat medio 2022 de eerste resultaten bekend zullen zijn. Na afronding van het vervolgtraject zal worden bezien of en hoe Doc29 opgenomen kan worden in de rekenvoorschriften voor de regionale luchthavens.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. B. Visser

---

<sup>4</sup> [Kamerstukken II 2019/20, 31 936, nr. 711](#)