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-2024/141263

Bijlage (n)
12

Datum 21 mei 2024
Betreft Voortgang meten en rekenen luchtverkeergeluid

Geachte voorzitter,

Op 20 februari 2023 is de Kamer geïnformeerd over de voortgang van de 'Programmatische Aanpak Meten (en berekenen) Vliegtuiggeluid' (PAMV), de bepalingsmethode voor de geluidbelasting als gevolg van vliegtuigverkeer van en naar luchthavens (Doc 29) en een aantal bredere ontwikkelingen omtrent vliegtuiggeluid.[1] Deze brief gaat grotendeels over de PAMV. De uitwerkingsfase van de PAMV is afgerond met het verschijnen van de laatste vier onderzoeksrapporten.

Uit de PAMV volgt dat berekeningen een goede representatie zijn van de werkelijkheid. Metingen hebben geen rol binnen het huidige luchtvaartbeleid. Metingen krijgen in de toekomst vanwege structurele validatie wel een rol. Er wordt onderzocht of het mogelijk is om aanvullende indicatoren (voor het verklaren van hinder) hiermee te bepalen.

Daarnaast zijn adviezen ontvangen over de operationele fase van de PAMV, die op de uitwerkingsfase volgt. De inzichten die uit de PAMV volgen worden geborgd in andere beleidstrajecten (de operationele fase) waardoor de PAMV zelf als afgerond kan worden beschouwd. Daarnaast informeert deze brief over de voortgang van de bepalingsmethode Doc 29.

Programmatische aanpak meten (en berekenen) vliegtuiggeluid

Terugblik
In 2018 is een analyse uitgevoerd naar de verschillen tussen het meten en berekenen van de geluidbelasting rondom Schiphol.[2] In deze trendvalidatie werd inzichtelijk dat in de meerderheid van de gevallen de gemeten waarden veelal hoger zijn dan de berekende waarden. Dit was de aanleiding voor de 'Programmatische aanpak meten (en berekenen) vliegtuiggeluid' (PAMV). Het doel van de PAMV was te onderzoeken welke verbeteringen mogelijk zijn bij zowel berekeningen als metingen van vliegtuiggeluid en hoe beide methodes onderling versterkt kunnen worden.

[1] Kamerstukken II 2022/23, 31936, nr. 1044
[2] Kamerstukken II 2018/19, 31936, nr. 518

De PAMV bestond uit drie fases en is in het najaar van 2018 gestart: verkenning, uitwerking, en operationeel. De verkenningsfase is afgesloten met een rapport verschenen in december 2019.[3] Het rapport presenteerde meerdere aanbevelingen gericht op het verbeteren van zowel berekeningen als metingen van vliegtuiggeluid en het onderling versterken van beide methodes. Ook zijn aanbevelingen gedaan om in beleid beter te laten aansluiten bij door omwonenden van luchthavens ervaren hinder. De minister heeft aangegeven alle aanbevelingen uit het rapport op te volgen.

De Kamer is in eerdere voortgangsbrieven geïnformeerd over de voortgang van de uitwerkingsfase.[4] De voortgang betrof onder andere de nationale meetstrategie, adviezen per luchthaven over meetnetwerken, hinderbelevingsonderzoek, en publieksvoorlichting over vliegtuiggeluid. Inmiddels zijn de laatste vier rapporten en adviezen uit de uitwerkingsfase beschikbaar gekomen en de beleidsmatige voornemens die daarvan het gevolg zijn staan verderop in deze brief.

Toekomst
Met het beschikbaar komen van de laatste onderzoeksrapporten en de adviezen voor de operationele fase is de uitwerkingsfase van PAMV afgerond. Een aantal van de elementen die tijdens de uitwerkingsfase zijn opgestart, zoals bijvoorbeeld de validatie en de vierjaarlijkse GGD-gezondheidsmonitor (GM), zal ook in de toekomst voortgezet worden. Zo heeft het RIVM opdracht van het ministerie om het gesprek te voeren met de GGD-en over hernieuwde deelname aan de GM 2024. Hiermee kunnen gezondheidseffecten van vliegverkeer (hinder en slaapverstoring) blijvend worden gemonitord. Waar nodig zal in de toekomst onderzoek worden gedaan naar vliegtuiggeluid wanneer daar aanleiding voor is.

De uitwerking van dit programma heeft geleid tot versterking van de rekenmodellen op basis van meetgegevens, meer kennis over hinder en verbeterde informatievoorziening over vliegtuiggeluid. De resultaten uit de programmatische aanpak vliegtuiggeluid worden betrokken bij het formuleren van beleid en het in dat kader maken van afwegingen. Prognoses van luchtvaartgeluid kunnen niet gemeten maar uitsluitend berekend worden, en het berekenen van geluid is daarnaast internationaal voorgeschreven. Hier zullen dus berekeningen de basis blijven voor besluiten over luchtvaart. Het hoger liggende doel is het herstel en/of behoud van het vertrouwen bij omwonenden dat geluidberekeningen een goede basis vormen voor besluitvorming. In deze besluitvorming, die straks per luchthaven wordt vastgelegd in een luchthaven(verkeer)besluit, moeten de gesprekken gaan over de milieueffecten die de berekeningen laten zien.

[3] Kamerstukken II 2019/20, 31936, nr. 711
[4] Kamerstukken II 2021/22, 31936, nr. 899, Kamerstukken II 2021/22, 31936, nr. 984, Kamerstukken II 2022/23, 31936, nr. 1044

Rapporten tijdens de PAMV

Rapporten (1 en 2) aanvullende indicatoren en Citizen Science
De geluidbelasting door vliegtuigen wordt uitgedrukt met twee Europese geluidbelastingindicatoren: L_{den} voor het etmaal en L_{night} voor de nachtperiode. Het doel van het onderzoek naar aanvullende indicatoren is nagaan of deze, naast L_{den} en L_{night}, helpen om de berekening van hinder beter aan te laten sluiten bij de manier waarop omwonenden de effecten *ernstige hinder* en *ernstige slaapverstoring* van vliegtuiggeluid ervaren. De aanvullende indicatoren volgen uit dezelfde onderliggende data als waarmee L_{den} en L_{night} worden bepaald. Om ernstige hinder en ernstige slaapverstoring van een langdurige (jaargemiddelde) blootstelling aan vliegtuiggeluid te voorspellen, lijkt de huidige werkwijze met L_{den} en L_{night} de voorkeur te hebben.

Als burgers en wetenschappers samen onderzoek doen, wordt dit aangeduid met citizen science. Burgers doen bijvoorbeeld zelf metingen of verzamelen informatie. Dit kan een aanvulling zijn op gangbare onderzoeken om hinder door vliegtuiggeluid te bepalen. Uitgangspunt van dit citizen science-onderzoek is dat bewoners geen last ondervinden van een gemiddelde over een jaar (L_{den}), maar van de vliegtuigen die op dat moment overkomen. Het citizen science-onderzoek geeft inzicht in hinder op de korte termijn (per dagdeel). Het onderzoek bevestigt dat voor de korte termijn de mate van hinder door vliegtuigen niet alleen wordt bepaald door het geluidniveau (op basis waarvan uiteindelijk de geluidbelasting (L_{den}) wordt bepaald). Ook andere factoren hebben daar invloed op, waarvan het aantal vliegbewegingen per uur en het aantal luide passages van vliegtuigen (maximaal geluidniveau) waarschijnlijk de belangrijkste zijn.

Beleidsvoornemens aanvullende indicatoren en Citizen Science
De conclusies uit het rapport aanvullende indicatoren (lange-termijn hinderbeleving) en citizen science (korte-termijn hinderbeleving) zijn complementair aan elkaar. Beiden kunnen elkaar niet vervangen vanwege de verschillende termijnen. Voor het sturen op het verminderen van de hinder door lange termijn blootstelling aan vliegtuiggeluid lijken aanvullende indicatoren geen meerwaarde te hebben. De huidige werkwijze met alleen L_{den} en L_{night} heeft de voorkeur. Uit de verkenning naar korte termijneffecten volgt dat operationele maatregelen mogelijk een positief effect hebben op de hinderbeleving van omwonenden. De inzichten verkregen uit beide onderzoeken worden daarom meegenomen bij de ontwikkeling van het nieuwe stelsel voor de regulering van vliegtuiggeluid. In het nieuwe stelsel wordt de mogelijkheid van aanvullende indicatoren onderzocht. Vertegenwoordigers van omwonenden en andere partijen, zoals regionale overheden, GGD, luchthavens en LVNL, zijn hierbij betrokken in de vorm van de nationale klankbordgroep die een bijdrage levert aan het ontwikkelen van een nieuw normenstelsel.

De methode in het eerste rapport (aanvullende indicatoren) is gebaseerd op berekeningen en hinderbeleving uit de Gezondheidsmonitor 2020. De methode in het tweede rapport (citizen science) maakt gebruik van hinderbeleving en metingen bij een beperkt aantal woningen. Uit beide rapporten volgt niet duidelijk welke aanvullende indicatoren bruikbaar zijn om luchtvaartbeleid mee te voeren.

In lopend onderzoek worden BAS[5] (meldingen over geluid door vliegtuigen) en NOMOS[6] (metingen van vliegtuiggeluid) met elkaar gecombineerd. Voorlopige resultaten lijken aan te geven dat met deze combinatie een derde methode beschikbaar kan komen, waarmee beter inzicht wordt verkregen in de verklaring van hinderbeleving bij veel omwonenden en om daarmee aanvullende indicatoren te achterhalen. Deze methode wordt momenteel nog verder onderzocht. Deze laatste methode zou de rol van metingen binnen het luchtvaartbeleid verder vergroten. Alle drie de methoden gaan uit van zelfgerapporteerde hinder.

Rapporten (3 en 4) toepassingsbereik en validatie
Het onderzoek naar het toepassingsbereik van metingen en berekeningen heeft tot doel om de grenzen te bepalen waarbinnen metingen en berekeningen van vliegtuiggeluid betrouwbaar kunnen worden uitgevoerd. Het toepassingsbereik wordt uitgedrukt in dezelfde maat als waarvoor de bepalingsmethode (Doc 29) bedoeld is: het berekenen van de geluidbelasting L_{den}. Het rekenmodel geeft betrouwbare resultaten vanaf 50 dB L_{den} en hoger.

Voor metingen is een toepassingsbereik bepaald vanaf 45 dB L_{den} en hoger. Het toepassingsbereik kan niet preciezer worden bepaald omdat er weinig meetgegevens over lagere geluidniveaus zijn. Hier spelen de effecten van afstand tot het vliegverkeer, wind en neerslag een rol. Daarnaast wordt bij de meetposten gebruik gemaakt van een drempelwaarde. Deze is nodig omdat voor een goede meting het vliegtuiggeluid te onderscheiden moet zijn van het achtergrondgeluid. Wanneer dit niet het geval is – dus wanneer het geluidniveau onder de drempelwaarde valt – wordt de meting niet meegenomen.

Validatie is het proces waarbij wordt vastgesteld of een methode geldig of juist is, zodat voldoende zeker is dat het de bedoelde resultaten oplevert. Dit wordt gedaan door gemeten en berekende waarden met elkaar te vergelijken. Tussen gemeten en berekende waarde zal altijd een verschil blijven bestaan. Dit komt doordat bij berekeningen onderbouwde aannames worden gedaan die kunnen leiden tot verschillen met de werkelijkheid. Ook is bij metingen sprake van meetonnauwkeurigheden en geluid afkomstig van andere bronnen dat ongemerkt wordt meegenomen en aan het vliegtuiggeluid wordt toegewezen. Validatie richt zich op de jaargemiddelde geluidbelasting L_{den}, en niet op individuele vliegtuigbewegingen. De berekeningen zijn uitgevoerd met het Doc 29 rekenmodel voor Schiphol. De resultaten van de metingen zijn verzameld via meetposten rondom Schiphol (NOMOS). Van alle meetposten van dit netwerk is gekeken welke geschikt zijn voor de validatie. Hiervoor zijn criteria gebruikt die eerder zijn bepaald voor de nationale meetstrategie.[7] Het onderzoek is alleen voor Schiphol uitgevoerd, de adviezen en beleidsgevolgen gelden, tenzij anders aangegeven, voor alle luchthavens.

In het onderzoek is gekeken naar de verschillen tussen de berekende en gemeten geluidbelasting. Een belangrijke conclusie is dat de correlatie tussen gemeten en berekende waarden groot is. Dat betekent dat geluidberekeningen over het

[5] Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS) is het informatieloket voor de omgeving en het meldpunt voor hindermeldingen over het vliegverkeer rondom Schiphol (https://bezoekbas.nl/).
[6] Het Noise Monitoring System, kortweg NOMOS, is het geluidmeetnetwerk van Schiphol. De metingen worden uitgevoerd met 41 meetposten (https://noiselab.casper.aero/ams/).
[7] Kamerstukken II 2021/22, 31936, nr. 899

algemeen goed in staat zijn om de trends in vliegtuiggeluid te voorspellen. Bij een hoge geluidbelasting blijken de berekeningen en metingen goed overeen te komen. Bij een hoge geluidbelasting (vanaf 50 dB L_{den}) bleek het verschil tussen meten en rekenen per meetpost minder dan 2 dB L_{den}. Dit laatste is het criterium dat het RIVM heeft aangehouden als maximaal toelaatbaar verschil tussen meten en rekenen. Dat maakt de berekeningen voor een hoge geluidbelasting betrouwbaar. Bij lagere geluidbelasting is het verschil tussen meten en rekenen groter.

Beleidsvoornemens toepassingsbereik en validatie
Het blijkt moeilijk om voldoende betrouwbare meetresultaten te krijgen om de resultaten van de geluidberekeningen onder de 50 dB L_{den} aan te toetsen. Hierdoor kan onvoldoende worden vastgesteld wat de betrouwbaarheid van het rekenmodel onder deze waarde is. Dit heeft onder andere te maken met de invloed van wind en neerslag en de toepassing van een drempelwaarde en openingshoek op de betrouwbaarheid van metingen bij lagere geluidniveaus, waarmee een lagere L_{den} kan worden vastgesteld. Daarnaast zijn veel vluchten op grotere afstanden van de luchthaven moeilijk te onderscheiden van het achtergrondgeluid, terwijl deze wel in de berekeningen worden meegenomen.

De huidige grenswaarden van de handhavingspunten die zijn opgenomen in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol, Luchthavenbesluit Lelystad[8] en de omzettingsregelingen voor Rotterdam The Hague Airport, Maastricht en Eelde, zijn allemaal ruim boven de 50 dB.[9] Bij de ontwikkeling van het nieuwe stelsel regulering vliegtuiggeluid en de te nemen luchthaven(verkeer)besluiten onder het geldende stelsel zoals opgenomen in de Wet luchtvaart, kunnen handhavingspunten worden geplaatst buiten de 50 L_{den}-contour. Als deze situatie zich voordoet, worden berekeningen toegepast buiten het toepassingsbereik. Bezien zal worden in hoeverre dan het verschil afwijkt van het RIVM-criterium van 2 dB. Tenslotte blijft het ministerie zich inspannen voor het verbeteren van de rekenmodellen zodat het verschil tussen meten en rekenen ook bij lagere geluidbelastingen kleiner wordt.

Adviezen over beleidstrajecten na de PAMV

Uitwerkingsfase
Het werk tijdens de uitwerkingsfase heeft geleid tot veel onderzoeksrapporten en adviezen. Het ministerie heeft een expertgroep ingesteld, waarmee invulling is gegeven aan de kwaliteitsborging en wetenschappelijke aansturing van het onderzoeksprogramma. De expertgroep heeft gereflecteerd op de concept rapporten en daarover waardevolle adviezen gegeven. Het RIVM heeft aangegeven hoe deze adviezen zijn verwerkt, bijvoorbeeld in de onderzoeksrapporten. Met het opleveren van alle onderzoeksrapporten is de rol van de expertgroep beëindigd. De expertgroep heeft eveneens een advies gegeven over de invulling van de operationele fase.

[8] In het ontwerp luchthavenbesluit dat (nog) niet is vastgesteld liggen twee handhavingspunten met een grenswaarde van 48,00 dB Lden bij Biddinghuizen en Dronten.
[9] Hierop is één uitzondering, namelijk Handhavingspunt 19 bij Eelde kent een grenswaarde van 47,32 dB Lden.

Operationele fase
Een advies is gegeven over een uitvoeringsstructuur tijdens de operationele fase gericht op kwaliteitsborging en periodieke verbetering van het operationele takenpakket. Dit is een aanbeveling uit 2019 uitgaande van een programma zonder einddatum. Het operationele takenpakket is nu ingericht op het monitoren en indien noodzakelijk verbeteren van de rekenmodellen. Als blijkt dat dit onvoldoende is om het vertrouwen in berekeningen te behouden of herstellen, kan het operationele takenpakket worden aangepast. Een uitvoeringsstructuur die vooraf al uitgaat van een onvoldoende effect van het operationele takenpakket ligt daarom minder voor de hand.

De volgende 5 trajecten worden geadviseerd voor de operationele fase:

1. Meet vliegtuiggeluid;
2. Voer (structurele) validatie en modelverbetering uit;
3. Monitor hinder en gezondheidseffecten;
4. Voer citizen science en burgerparticipatieprojecten uit;
5. Verbeter publiekscommunicatie over meten en rekenen.

Meet vliegtuiggeluid
Het advies over het meten van vliegtuiggeluid sluit aan bij de bestaande uitvoeringspraktijk. De luchthavens voeren geluidmetingen uit. Het is aan de regio om te bepalen waar de meetposten staan, omdat hiervoor regionale/lokale kennis is vereist waaraan behoefte is. Het RIVM heeft, op basis van de nationale meetstrategie, regionale adviezen verstrekt hoe het meetnetwerk kan worden verbeterd. Het eigendom (en daarmee (ver)plaatsing meetposten en beheer) blijft bij de regio.

Het Rijk kan actief meedenken met het bepalen van geschikte locaties vanwege de validatie. Hierover gaat het Rijk het gesprek aan met de luchthavens. Hierin zit een spanningsveld, niet alleen als het gaat om bekostiging, maar ook vanwege de plaats van meetposten die voor validatie andere eisen stelt dan voor informatievoorziening. De meeste omwonenden willen meetposten nabij woonkernen, want hier ervaren de meeste mensen geluidhinder. Voor validatie is het echter beter als meetposten nabij vliegroutes in onbewoond gebied staan.

Voer (structurele) validatie en modelverbetering uit
Het advies over structurele validatie en modelverbetering neemt het ministerie over. Monitoring door structurele validatie kan signaleren (signaalfunctie) wanneer er grote verschillen optreden tussen meet- en rekenresultaten en of deze verschillen toenemen ten opzichte van eerdere vergelijkingen. Als dit het geval is kan dit aanleiding geven om naar potentiële oorzaken op zoek te gaan en eventueel maatregelen te treffen (bijvoorbeeld modelverbetering). Op deze manier blijft het ministerie de betrouwbaarheid van berekeningen toetsen om daarmee het vertrouwen in berekeningen te herstellen/vergroten. Metingen gaan in die zin onderdeel uitmaken van luchtvaartbeleid.

Een vergelijkbare structurele validatie vindt plaats voor andere infrastructuur (weg en spoor) waarvoor een actieplan (omgevingslawaai) verplicht is gesteld onder de Omgevingswet. De verplichting tot validatie geldt nog niet voor luchtvaart. Voor luchtvaart zou een dergelijke verplichting betekenen dat voor Schiphol gebruik wordt gemaakt van het bestaande meetnetwerk (NOMOS). Alleen die meetposten worden gebruikt die volgens de nationale meetstrategie geschikt zijn voor validatie. Aangezien de jaarlijks wisselende dienstregeling en

weersomstandigheden bepalen waar vliegtuigen vliegen, worden conclusies getrokken op basis van meerdere jaren. Het op deze wijze verkregen inzicht helpt bij het identificeren van eventuele maatregelen (verbeterpunten). De maatregelen (acties) die uit de validatie volgen worden vastgelegd in het actieplan.

Op dit moment kan nog niet worden overzien of een aparte validatie van de rekenmodellen voor de regionale luchthavens van nationale betekenis haalbaar en nodig is. Dit kan pas aan de orde komen nadat Doc 29 is vastgelegd (zie hierna in deze brief) en nadat gewijzigde luchthavenbesluiten zijn vastgesteld. De Kamer wordt separaat geïnformeerd over de voortgang hierover.

Monitor hinder en gezondheidseffecten
Het advies om hinder en gezondheidseffecten te monitoren heeft het ministerie overgenomen zoals al eerder in deze brief aangegeven. Het advies naar hernieuwd onderzoek naar niet-akoestische factoren zal het ministerie niet overnemen. Het ministerie erkent dat niet-akoestische factoren een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan hinderbeleving, echter het ministerie kan veel van deze niet-akoestische factoren[10], die eerder zijn onderzocht, nauwelijks beïnvloeden met luchtvaartbeleid en -regelgeving.

Voer citizen science en burgerparticipatieprojecten uit
Het advies over citizen science en burgerparticipatieprojecten wil het ministerie eerst verder bespreken met bestuurlijke partijen en vertegenwoordigers van omwonenden. De oorzaak van de hinder is de aanwezigheid van geluidbelasting door vliegverkeer. De geluidbelasting wordt verminderd door stillere vliegtuigen, minder vluchten, grotere afstand tot woningen. Citizen science pakt niet de oorzaak aan. Wel biedt citizen science inzicht waar aanvullende indicatoren van meerwaarde lijken te zijn.

Verbeter publiekscommunicatie over meten en rekenen
Het advies om publieksvoorlichting te blijven geven neemt het ministerie over. De website www.vliegtuiggeluid.nl bevat begrijpelijke uitleg over o.a. het meten, rekenen en beleven van vliegtuiggeluid. De website blijft vooralsnog onder beheer en in onderhoud bij het RIVM.

Een onderdeel van publieksvoorlichting was de nationale database, waarmee alle geluidmetingen op één plek kunnen worden teruggevonden. Deze database kon daarnaast worden gebruikt om structurele validatie eenvoudiger uit te voeren en als hulpmiddel om citizen science projecten mee uit te voeren. Voor dit laatste blijkt de website https://samenmeten.rivm.nl van het RIVM een goed alternatief te zijn. Een alternatief voor het uitvoeren van toekomstige validaties is het werken met vertrouwelijke bestandsverstrekking door luchthavens (aan bijvoorbeeld het RIVM). Het ministerie zal zich inspannen om te onderzoeken of een deel hiervan alsnog publiekelijk kan worden gedeeld. De noodzaak voor een nationale database is daarmee vervallen en deze wordt daarom niet gebouwd.

[10] Kamerstukken II 2019/20, 31936, nr. 711

Bepalingsmethode geluidbelasting Doc 29

Voortgang invoering Doc 29 regionaal
Op 20 februari 2023 is de Kamer geïnformeerd over het voornemen om de Europese bepalingsmethodes Doc 29 (voor vliegtuiggeluid) en NORAH (voor helikoptergeluid) in te voeren als rekenvoorschrift voor de bepaling van de geluidbelasting rond de regionale luchthavens.[11] Deze twee nieuwe bepalingsmethoden zullen het nu nog geldende Nederlands Rekenmodel (NRM) vervangen. Het ministerie vindt het belangrijk om berekeningen van vliegtuig- en helikoptergeluid continu te verbeteren, zodat deze beter aansluiten bij het werkelijke geluid. Hiervoor is een wijziging van de Regeling burgerluchthavens nodig. Deze regeling geldt voor de luchthavens van zowel nationale betekenis als van regionale betekenis, waarvoor de provincies bevoegd gezag zijn.

Bij de voorbereiding en vaststelling van luchthavenbesluiten voor Groningen Airport Eelde, Maastricht Aachen Airport en Rotterdam The Hague Airport (luchthavens van nationale betekenis) zal gebruik worden gemaakt van Doc 29 en NORAH. In de voorgenomen wijziging is voor de luchthavens waarvan de provincies bevoegd gezag zijn, overgangsrecht opgenomen. Hierdoor kan bij bestaande luchthavenbesluiten en luchthavenregelingen nog met het NRM gerekend worden. Het NRM kan ook nog tot 1 januari 2026 worden toegepast voor de situatie dat op het moment dat de wijzigingsregeling in werking treedt, al berekeningen zijn uitgevoerd om een luchthavenbesluit (of luchthavenregeling) vast te stellen of te wijzigen.

De voorgenomen wijziging van de Regeling burgerluchthavens ligt tot en met 3 juni ter consultatie.[12] De verwachting is dat de wijzigingsregeling deze zomer van kracht zal worden.

Actualisatie Doc 29 Schiphol
Doc 29 Schiphol wordt geactualiseerd door het aanvullen en wijzigen van de benodigde geluid- en prestatiegegevens. Deze gegevens zijn bij de ontwikkeling van de implementatie van Doc 29 Schiphol in 2018 samengesteld. Inmiddels zijn in internationale databases nieuwe gegevens beschikbaar, waarmee Doc 29 Schiphol zal worden aangevuld. Het streven naar een geharmoniseerde implementatie van Doc 29 Schiphol aan Doc 29 regionaal, zoals aangekondigd in de vorige voortgangsbrief, vraagt meer tijd en blijft het einddoel.

Open overheid
Het NLR heeft een computerapplicatie gemaakt voor het publiek beschikbaar maken van het Doc 29-model (van Schiphol). In 2023 hebben 12 personen ongeveer 50 berekeningen uitgevoerd met het model. Dit aantal is lager dan in 2022. De computerapplicatie blijft beschikbaar tot eind 2024 en daarna zal deze worden beëindigd. Naast lage bezoekersaantallen en uitgevoerde berekeningen, speelt mee dat de actualisatie van Doc29 voor Schiphol, en toegankelijkheidseisen van de overheid, een herontwerp zouden vragen van de computerapplicatie, die aanzienlijke kosten met zich meebrengen.

[11] Kamerstukken II 2022/23, 31936, nr. 1044
[12] internetconsultatie wijziging regeling burgerluchthavens rekenvoorschrift geluid

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2024/141263

Tot slot

In deze brief bent u geïnformeerd over de voortgang van de diverse geluiddossiers. De uitkomsten van de uitwerkingsfase van de PAMV en verkregen inzichten zal het ministerie bespreken met medebestuurders in de regio's, omwonenden, sectorpartijen via de daartoe bestaande overlegstructuren (zoals BRS, MRS, CRO's), en met de tijdelijke nationale klankbordgroep die een bijdrage levert aan het ontwikkelen van een nieuw normenstelsel. Uit de PAMV volgt dat berekeningen goed werken voor een stelsel waarmee luchtverkeergeluid wordt gereguleerd.

De PAMV wordt afgesloten, maar aanvullende onderzoeken om de kennisbasis verder te vergroten en actueel te houden, blijven worden uitgevoerd. Voorbeelden hiervan zijn het hinderbelevingsonderzoek en de structurele validatie. Via dit laatste zullen metingen onderdeel gaan uitmaken van luchtvaartbeleid. Aangezien een groot aantal geluiddossiers wordt afgesloten, zal de Kamer niet meer in een voortgangsbrief over meten en rekenen luchtverkeergeluid worden geïnformeerd. Dit zal in reguliere verzamelbrieven over luchtvaart gebeuren of, als daartoe aanleiding is, een aparte brief.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers