



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Omgevingsraad Schiphol
T.a.v. de Secretaris, Dhr. Johan Weggeman
Polarisavenue 85b
2132JH Hoofddorp

Bestuurskern
Dir. Luchtvaart

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum 11 maart 2020
Betreft programmatische aanpak meten vliegtuiggeluid

Geachte leden van het Regioforum,

Op de bijeenkomst van het Regioforum van 24 januari jl. heb ik u een mondelinge toelichting gegeven op de beleidsreactie¹ van de minister van Infrastructuur en Waterstaat op het adviesrapport van het RIVM, KNMI en NLR getiteld 'Vliegtuiggeluid: meten, rekenen en beleven'. Dit rapport is opgesteld in de verkenningsfase van de 'programmatische aanpak meten vliegtuiggeluid'. Graag informeer ik u hierbij, conform de op 24 januari gemaakte afspraak, ook schriftelijk over de vervolgfase van de programmatische aanpak in het algemeen en de relatie met het plan van de ORS voor een meetnet rondom Schiphol in het bijzonder.

Beleidsreactie

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat gaat alle aanbevelingen van het RIVM, NLR en KNMI op het gebied van meten, berekenen, validatie, informatievoorziening en geluidhinder opvolgen.

De minister heeft in haar beleidsreactie aangekondigd alle aanbevelingen uit het adviesrapport op te volgen. De uitwerking en uitvoering daarvan duurt in z'n totaliteit enkele jaren en wordt de komende periode voortvarend opgepakt. Dit betekent concreet dat het ministerie de volgende activiteiten zal oppakken:

- De ontwikkeling van een landelijke meetstrategie, gekoppeld aan de doelen informatievoorziening en validatie van berekeningen;
- Een regionale uitwerking van de landelijke meetstrategie, waarbij een vergelijking gemaakt wordt tussen de bestaande en de gewenste situatie;
- De bouw van een nationale database met meetgegevens conform een voorgeschreven format;
- Het ontwikkelen van een methode om met metingen de kwaliteit van berekeningen te valideren, waarna zo nodig modelverbetering kan plaatsvinden;
- Onderzoek naar het toepassingsbereik van metingen en berekeningen;

¹ Brief aan de Tweede Kamer d.d. 18 december 2019

- Het structureel monitoren van hinder door middel van de GGD Gezondheidsmonitor. Daarvoor worden al in de GGD Gezondheidsmonitor van 2020 enkele benodigde aanvullingen doorgevoerd;
- Nader onderzoek naar de relatie tussen hinder en aanvullende geluidindicatoren en rustmomenten, luchthaven specifieke dosis-effect relaties en non-akoestische factoren;
- Het faciliteren van *citizen science* projecten ten aanzien van meten en desgewenst t.a.v. rustmomenten en mensen met een hoge gevoeligheid voor geluid;
- Het ontwikkelen van een landelijke website met publieksinformatie
- Het inrichten van onafhankelijke expertise voor kwaliteitsborging van de operationele werkzaamheden op het terrein van meten, berekenen en hinderbeleving en de relatie met de uit te voeren onderzoeken.

Bestuurskern
Dir.Luchtvaart

Datum
11 maart 2020

De minister heeft daarnaast laten weten dat zij de resultaten van de programmatische aanpak voor de langere termijn wil benutten voor het verkennen van een nieuwe geluidsystematiek die beter aansluit bij hoe mensen hinder ervaren.

Relatie met ORS-meetinitiatief

De komende maanden wordt een nationale meetstrategie uitgewerkt en aansluitend hierop een meetstrategie voor de regio Schiphol. Bij de uitwerking van de meetstrategie Schiphol worden de eisen en specificaties vanuit de landelijke aanpak gelegd naast de huidige meetnetten en het ORS initiatief voor een meetnet.

Hierbij is het onderscheid tussen meten voor validatie en informatie van belang. Meten voor validatie wordt voorgeschreven aan en bekostigd door Schiphol. Ten aanzien van meten voor informatievoorziening wordt vanuit de landelijke aanpak een inhoudelijk advies gevraagd aan het consortium van deskundigen over het ORS-initiatief voor de inrichting van een meetnet. Daarnaast wordt vanuit de landelijke aanpak voor wat betreft het beheer en de financiering van het meten voor informatievoorziening aan de heer van Geel gevraagd deze vraagstukken mee te nemen in de uit te voeren verkenning naar een toekomstbestendige informatievoorziening in de regio.

De ORS heeft de informatie over haar meetinitiatief aan IenW aangeboden om dit binnen de programmatische aanpak te benutten. Een aantal elementen daaruit wordt nu opgepakt door het landelijk programma, een aantal blijft bij de ORS. Hieronder wordt dat nader toegelicht.

Meetstrategie

De landelijke meetstrategie houdt in dat in kaart wordt gebracht aan welke eisen en specificaties metingen moeten voldoen willen ze gebruikt kunnen worden voor respectievelijk validatie van berekeningen en informatievoorziening. Voor validatie gelden strengere eisen dan voor informatievoorziening. De landelijke strategie krijgt per luchthaven een regionale uitwerking. Daarin worden de specificaties uit de landelijke strategie vergeleken met de huidige situatie en het nieuwe meetplan van de ORS. Dat leidt tot inzicht in de eventueel benodigde wijzigingen.

De meetstrategie gaat in op vragen als microfoonklasse, drempelwaarde van meetposten, hoeveelheid en locatie van meetposten, omgevingskenmerken en type meetpost (bv vaste of mobiele posten en metingen met mobiele telefoons). Ook het format waar meetgegevens aan moeten voldoen om opgenomen te kunnen worden in de landelijke database met meetgegevens, komt aan de orde.

Bij het opstellen van regionale meetstrategieën krijgt Schiphol prioriteit. De verwachting is dat de regionale meetstrategie Schiphol kort na de zomer kan worden afgerond.

Bestuurskern
Dir. Luchtvaart

Het onderscheid tussen de verschillende doelen van de meetstrategie, validatie en informatievoorziening, is van belang voor de rolverdeling tussen de regio (leden ORS) en de landelijke aanpak. Daarop wordt hieronder nader ingegaan.

Datum
11 maart 2020

Rolverdeling en financiering

Het Rijk zorgt voor validatie en schrijft daarom aan de luchthaven voor hoe gemeten moet worden en welk format meetdata moeten hebben om voor validatie gebruikt te kunnen worden. Dat voorschrift is gebaseerd op een advies dat het consortium in het kader van de nationale meetstrategie opstelt. Kosten voor het voldoen aan de meetvoorschriften voor validatie komen voor rekening van Schiphol.

Het Rijk zorgt voor een landelijke website met algemene informatie over vliegtuiggeluid. Ten aanzien van regionale informatievoorziening gaat het consortium er in haar rapport vanuit dat in ieder geval ruimtelijke informatie over feitelijke geluidbelasting en over lokale/regionale geluidhinder aan omwonenden verstrekt zou moeten worden.

Het Rijk speelt bij het (meten voor) regionale informatievoorziening een faciliterende rol. Vanuit de landelijke aanpak wordt aangeboden dat het consortium van deskundigen het in ORS-verband door Rijk, regio, sector en bewoners onderschreven plan voor regionale informatievoorziening doorlicht op de passendheid binnen de landelijke aanpak en mogelijke verbeteringen in effectiviteit en efficiëntie. De uiteindelijke besluitvorming over hoe en waar gemeten wordt voor informatievoorziening ligt bij de ORS partijen. Over wie de meetposten beheert en betaalt, stel ik voor dat de heer van Geel beantwoording van die vragen meeneemt in het traject om tot een toekomstbestendige informatievoorziening binnen de ORS te komen. Daarbij kunnen de uitgangspunten genoemd in de Kamerbrief van 18 december 2019 en de toelichting in deze brief behulpzaam zijn.

Overige vragen en aandachtspunten

Naar aanleiding van de tijdens het Regioforum van 24 januari en door de Taskforce informatievoorziening gestelde vragen en uw brief d.d. 19 december 2019, wil ik hieronder ingaan op enkele specifieke onderwerpen.

Grondgebonden geluid

Onder grondgebonden geluid valt het proefdraaien van vliegtuigen voor technisch onderhoud, platformverkeer en hulpmotoren aan boord van een vliegtuig (Auxiliary Power Unit (APU)) of op de grond (Ground Power Unit (GPU)) voor de stroomvoorziening. Grondgebonden geluid zit niet in de scope van de programmatische aanpak. Deze richt zich op de geluidproductie van de start tot en met het moment dat de landingsprocedure is afgerond. Het grondgebonden geluid is geen onderdeel van de handavingsberekeningen die in het kader van de luchtvaartwetgeving worden uitgevoerd.

Het geluid dat maximaal afkomstig mag zijn van de grondgebonden activiteiten is in een afzonderlijke milieuvergunning geregeld en wordt gekwalificeerd als industrielaawaai. Het meten van grondgebonden geluid is mogelijk. Als in de omgeving de wens leeft om grondgeluid te meten, kan de regio daartoe besluiten en dit onderdeel laten zijn van een regionale meetstrategie.

Tijdens eerdere besprekingen over grondgeluid werden "thrust-reverse" en startrol als onderdeel van grondgeluid genoemd. Geluid dat daarvoor veroorzaakt wordt, valt echter niet onder de term grondgebonden geluid, maar is onderdeel

van het luchtvaart gebonden geluid. Dat geluid wordt dus in de huidige modellen meegenomen, en is daarmee onderdeel van de programmatische aanpak meten vliegtuiggeluid.

Bestuurskern
Dir.Luchtvaart

Datum
11 maart 2020

Burgermetingen en bestaande meetdata

De vraag of burgermetingen ook gebruikt kunnen worden voor validatie kan op dit moment nog niet beantwoord worden. Daartoe zal ik de nadere uitwerking door het consortium af moeten wachten. Ook op de vraag of bestaande meetdata bruikbaar zijn voor validatie kan ik in dit stadium nog geen definitief antwoord geven, omdat ik de analyse van het consortium daarvoor moet afwachten. Wel heeft het consortium desgevraagd aangegeven dat het mogelijk lijkt om op basis van bestaande meetsets enkele pilots op dit vlak uit te voeren.

Afwegingsinstrumentarium hindermaatregelen

In uw brief van 19 december jl. vraagt u in het kader van versterking van het afwegingsinstrumentarium van hinderbeperking aandacht voor cumulatie van hinder van diverse banen en vliegroutes en voor de rol van metingen. De programmatische aanpak richt zich naast het meten en berekenen van geluidbelasting ook op mogelijkheden om beter inzicht te krijgen in ervaren hinder om daarmee beter op hinder te kunnen sturen. Hierbij wordt er voornamelijk gekeken welke aanvullende geluidmaten – naast L_{DEN} – van invloed zijn op de ervaren hinder, en wat de invloed is van (het ontbreken van) rustmomenten en non-akoestische factoren. In berekeningen van de geluidbelasting (en ook bij metingen) wordt het geluid van meerdere banen meegenomen. De programmatische aanpak gaat niet over concrete hindermaatregelen. Wel worden gegevens en inzichten geleverd die bij keuzes over hindermaatregelen behulpzaam kunnen zijn.

Ten aanzien van meten verzoekt u naar mogelijkheden te zoeken om versneld het landelijk geluidsmeetsysteem – of onderdelen daarvan – in de afweging en monitoring van maatregelen te kunnen toepassen zodat uitkomsten van geluidberekeningen gevalideerd kunnen worden. U zou graag op korte termijn een handreiking krijgen hoe dit mogelijk te maken is, zodat op korte termijn één of meerdere pilots voor die wijze van betrekken van geluidmetingen in het afwegingsinstrumentarium gestart zouden kunnen worden in de regio. Zoals hierboven al genoemd, ziet het consortium mogelijkheden om enkele pilots uit te voeren met bestaande meetdata. De mogelijkheden voor zo'n pilot willen wij graag samen met u verder verkennen.

Cumulatie van geluid

De programmatische aanpak richt zich alleen op geluid van vliegverkeer. Cumulatie met geluid van andere bronnen, zoals wegen of spoorwegen, maakt daar dan ook geen onderdeel van uit. Mocht bij u behoefte bestaan aan meer informatie over dit onderwerp, dan ben ik graag bereid een deskundige collega te vragen u daarover te informeren.

GGD gezondheidsmonitor

De GGD-en, RIVM en het CBS onderzoeken elke vier jaar de gezondheid, leefstijl en sociale situaties op lokaal, regionaal en landelijk niveau met de GGD Gezondheidsmonitors. Er zijn aparte monitors voor jeugd, volwassen en ouderen. Door de GGD gezondheidsmonitors ontstaat inzicht in veel indicatoren die gezamenlijk de gezondheidstoestand van de Nederlandse bevolking beschrijven. RIVM heeft IenW geadviseerd deze monitor te benutten voor het structureel monitoren van hinder door vliegtuiggeluid. Om de monitor daarvoor te gebruiken moeten vragen over hinder en slaapverstoring door luchtvaart worden toegevoegd en is een ophoging van de steekproef dichterbij de luchthavens nodig. Het Ministerie van IenW heeft inmiddels afspraken gemaakt met de GGD GHOR

Nederland om deze benodigde aanpassingen door te voeren in de gezondheidsmonitors voor volwassenen en ouderen van 2020.

Bestuurskern
Dir.Luchtvaart

De GGD Gezondheidsmonitor is een geschikt instrument om met regelmaat en op uniforme wijze hinder te monitoren. De resultaten geven inzicht in ervaren hinder op landelijk, regionaal en lokaal niveau. Er kunnen trends en verschillen tussen luchthavens in kaart worden gebracht en het is mogelijk om luchthaven specifieke dosis-effect relaties af te leiden.

Datum
11 maart 2020

Vanuit de programmatische aanpak zullen de resultaten daarnaast ook benut worden om te onderzoeken wat de relatie is tussen andere indicatoren naast L_{den} , zoals bv frequentie en pieken, en hinder door vliegtuiggeluid.

De resultaten van de gezondheidsmonitor kunnen dus veel waardevolle inzichten opleveren. Het gebruik van de GGD gezondheidsmonitor is echter niet voor alle doeleinden geschikt. Zo is het niet goed mogelijk snel veranderende situaties te monitoren. Ook is het niet mogelijk hiermee inzicht te verkrijgen in seizoensinvloeden bij ervaren hinder. Voor doeleinden die niet met de gezondheidsmonitors kunnen worden bereikt, zullen aanvullende aparte onderzoeken gedaan moeten worden.

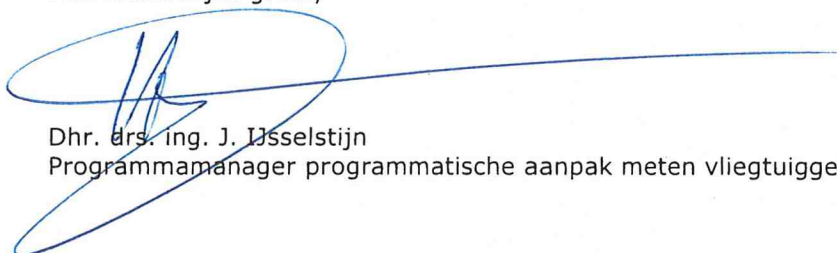
Voor een uitgebreide toelichting op de GGD Gezondheidsmonitor verwijs ik u graag naar het rapport "Geluidhinder rond Nederlandse luchthavens" dat samen met het rapport voor de programmatische aanpak, op 18 december 2019 naar de Tweede Kamer is gestuurd.

Ten slotte

Ik vind het belangrijk zo snel mogelijk samen met u vervolgstappen te kunnen zetten. Daarom betrek ik hierbij de taskforce informatievoorziening, omdat daaraan de vertegenwoordigers van het Regioforum deelnemen met kennis van de meetnetten rondom Schiphol, het nieuwe meetplan van de ORS en die de organisatie en omgeving goed kennen. Johan Weggeman fungeert namens de taskforce als eerste aanspreekpunt voor het consortium voor de verdere uitwerking van de meetstrategie en voor het uitvoeren van pilots.

Ik ga er vanuit u hiermee meer duidelijkheid over de vervolgfase van de programmatische aanpak gegeven te hebben en heb vertrouwen in een constructieve samenwerking in de komende periode. Uiteraard ben ik graag bereid eventuele verdere vragen te beantwoorden en u op een volgende bijeenkomst van het Regioforum over de laatste stand van zaken bij te praten.

Met vriendelijke groet,



Dhr. drs. ing. J. IJsselstijn
Programmanager programmatische aanpak meten vliegtuiggeluid