



Rijksinstituut voor Volksgezondheid
en Milieu
Ministerie van Volksgezondheid,
Welzijn en Sport

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
DG Luchtvaart en Maritieme Zaken
Bescherming persoonlijke leven
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

A. van Leeuwenhoeklaan 9
3721 MA Bilthoven
Postbus 1
3720 BA Bilthoven
www.rivm.nl

KvK Utrecht 30276683

T +31 88 689 8989
info@rivm.nl

memo

Advies over alternatieven voor de PAMV nationale
database

Datum
28 maart 2024

Ons kenmerk
M&V-2024-0064

Uw kenmerk

Kopie aan

Bijlage(n)

In 2019 is door het RIVM, NLR en KNMI een verkenning uitgevoerd om het vertrouwen van omwonenden in de huidige systematiek rondom vliegtuiggeluid te verhogen. Deze verkenning leidde uiteindelijk tot zeven aanbevelingen aan het Rijk over het meten, rekenen en beleven van vliegtuiggeluid en publiekscommunicatie en burger participatie op dit gebied. De aanbevelingen zouden per onderdeel tot verbeteringen leiden ten opzichte van de huidige situatie en bijdragen aan het verhogen van het vertrouwen van de omwonenden. Een en ander is onder regie van het RIVM als hoofdaannemer door een consortium van NLR, RIVM en To70 opgepakt onder de uitwerkfase van het programma Programmatische Aanpak Meten Vlieggeluid (PAMV). De opdracht werd verleend door uw directie Luchtvaart. De looptijd van de PAMV-uitwerkfase was van juli 2020 tot maart 2024.

Tijdens de verkenning werd aanbevolen om een nationale meetstrategie te ontwikkelen en deze toe te passen op regionaal niveau. Hieronder viel ook de aanbeveling om toe te werken naar een situatie waarbij alle meetgegevens van luchthavens van nationale betekenis volgens een overeengekomen format in een *openbare nationale database* worden opgeslagen. Deze database zou gefaseerd moeten worden ontwikkeld, waarbij begonnen zou kunnen worden met (geschikte) data waarvan de toepassing het meest urgent is, bijvoorbeeld modelvalidatie. In een volgende fase zouden overige data voor bijvoorbeeld informatievoorziening aan omwonenden of burgermetingen uit citizen science trajecten, ook in de database kunnen worden opgenomen.

Het werk aan de ontwikkeling van de nationale database is eind 2020 tijdens de uitwerkfase begonnen. De ontwikkeling heeft echter (grote) vertraging opgelopen door zorgen bij de luchthavens over de kosten gerelateerd aan de ontwikkeling van koppelvlakken en het openbaar maken van meetgegevens. Het ministerie van IenW heeft het RIVM en partners om advies gevraagd over de verdere ontwikkeling van de nationale database en met tevens de vraag of er alternatieven bestaan om de

betreffende aanbeveling op een andere manier op te volgen. Deze memo geeft advies ter ondersteuning van de interne besluitvorming bij het ministerie van IenW over de toekomst van de nationale database.

Datum
28 maart 2024

Ons kenmerk
M&V-2024-0064

1. Achtergrond

Datum
28 maart 2024

1.1 Database doelen

Ons kenmerk
M&V-2024-0064

Om te bepalen voor welke doelen de nationale database precies dient te worden ontwikkeld werd tijdens de PAMV-uitwerkfase begin 2021 een inventarisatie uitgevoerd. Hiermee werd nader onderzocht waar de exacte meerwaarde van een openbare nationale database lag. Op basis van deze analyse zou de database gericht en efficiënt kunnen worden ontwikkeld. Hiertoe werden eerst de wensen en verwachtingen geïnventariseerd van omwonenden, (lokale) beleidsmakers en onderzoekers naar vliegtuiggeluid. De opgehaalde wensen en verwachtingen worden hieronder kort samengevat.

1. *Wensen en verwachtingen van omwonenden en (lokale) beleidsmakers:*

- Transparantie in gemeten geluidsniveaus rondom luchthavens.
- Inzicht in meetgegevens en gekoppelde vluchtinformatie (naast informatievoorziening ook voor validatie).
- Toegang tot meetgegevens om zelf analyses mee uit te kunnen voeren.
- Toegang tot meetgegevens die ondersteunend kunnen werken bij het maken van beleid, bijvoorbeeld door het opstellen van overzichtsrapportages.
- Inzicht in en onderbouwing van de geluidsproblematiek rondom luchthavens.

2. *Wensen en verwachtingen van onderzoekers naar vliegtuiggeluid:*

- Toegang tot meetgegevens geschikt voor validatie.
- Toegang tot meetgegevens voor andere onderzoeken, bijvoorbeeld naar de effecten van andere routes of procedurewijzigingen.
- Toegang tot aanvullende informatie zoals (gekoppelde) vluchtinformatie, en ook informatie over de meetposten en meetlocaties.
- Het kunnen gebruiken van metingen voor communicatie richting omwonenden en overheden over de geluidssituatie rondom luchthavens.

De inventarisatie van wensen en verwachtingen liet zien dat naast onderzoekers ook omwonenden en lokale beleidsmakers meer inzicht willen verkrijgen in de meetgegevens gebruikt voor validatie. Hiernaast bestond ook de wens bij omwonenden en beleidsmakers om de meetdata te kunnen downloaden en daarmee zelf analyses uit te (laten) voeren.

Als volgende stap werd geïnventariseerd welke voorzieningen er reeds bestaan voor informatievoorziening aan omwonenden en validatie van rekenmodellen. Voor informatievoorziening werd geconstateerd dat er reeds een aantal mogelijkheden

op regionaal niveau beschikbaar zijn waarmee (real-time) informatie over geluidniveaus en vliegbewegingen verstrekt wordt via diverse websites van de luchthavens. Deze websites worden door leveranciers van meetsystemen of door derde partijen gehost en beheerd (bijv. door het bedrijf Casper voor Schiphol dat de NOMOS¹ website beheert). Op de website van NOMOS worden naast real-time informatie ook overzichten van historische gegevens beschikbaar gesteld die voor iedereen vrij toegankelijk zijn. Bij deze websites wordt echter geen optie aangeboden om de (historische) gegevens te kunnen downloaden en daarmee zelf analyses uit te voeren.

Datum
28 maart 2024

Ons kenmerk
M&V-2024-0064

In tegenstelling tot informatievoorziening werd voor het doel validatie geconstateerd dat er op dit moment geen openbare middelen beschikbaar zijn voor het gebruik van metingen en bijbehorende vluchtinformatie voor de validatie van rekenmodellen. De uitgevoerde inventarisatie van bestaande voorzieningen leidde tot de conclusie dat de grootste meerwaarde van de nationale database bij het doel validatie zal liggen, in ieder geval in de eerste fase van de ontwikkeling.

Op basis van deze analyse werd het doel van de nationale database vastgesteld. De nationale database zou ontwikkeld moeten worden voor het bereiken van *twee doelen* van de PAMV:

1. Het (structureel) uitvoeren van modelvalidatie met gestandaardiseerde en geharmoniseerde meetdata.
2. Het bieden van openbaarheid en transparantie over de meetgegevens die door het Rijk voor de validatie worden gebruikt.

1.2 Stand van zaken

In deze paragraaf wordt de stand van zaken toegelicht omtrent de ontwikkeling van de nationale database in de periode 2021 tot begin 2023. In deze periode is het database ontwerp vastgesteld en een aantal documenten opgesteld over het te volgen proces voor de database ontwikkeling en de technische mogelijkheden die daarbij horen. Hiernaast wordt in deze paragraaf ook de stand van zaken omtrent de samenwerking tussen het PAMV-consortium en de luchthavens toegelicht voor dezelfde periode.

1.2.1 Database ontwerp

Na vaststelling van het doel van de nationale database werd werk begonnen aan het ontwerp van de database. Hiervoor werd om te beginnen een analyse

¹ NOMOS staat voor 'Noise Monitoring System' en beschrijft het meetsysteem van 41 meetposten rondom Schiphol.

uitgevoerd van ontwikkelingsopties wat betreft de benodigde techniek, functionaliteiten en omvang van de nationale database.

Datum
28 maart 2024

Voor het ontwerp van de database is door het RIVM in 2021 een informatiemodel ontwikkeld. Dit informatiemodel is vervolgens op basis van inputs van diverse luchthavens, leveranciers van meetgegevens en experts op gebied van vliegtuiggeluid uitgebreid en op onderdelen aangepast. Het informatiemodel bevat een overzicht van alle meetgegevens en bijbehorende informatie (vlucht- en weersgegevens, informatie over de meetposten en de meetlocatie) waarmee een validatie van het rekenmodel kan worden uitgevoerd².

Ons kenmerk
M&V-2024-0064

1.2.2 *Database ontwikkelingsopties*

Vervolgens zijn een aantal opties overwogen voor de ontwikkeling van de nationale database. Hierbij ging het om vier opties die verschillen wat betreft de omvang, vorm en functionaliteit die wordt aangeboden:

1. Geen nationale database.
2. Een basissysteem.
3. Een gekoppeld (real-time) systeem.
4. Een uitgebreid (real-time) systeem met geavanceerde functionaliteiten voor het uitvoeren van analyses en het maken van visualisaties.

Voor de afweging van de ontwikkelingsopties is gebruik gemaakt van de volgende argumenten en uitgangspunten:

- Gezien de doelstelling van de PAMV heeft validatie de eerste prioriteit. Voor het uitvoeren van validatie volstaan opties 1 of 2.
- Het inrichten van een nationale database zodat gegevens centraal beschikbaar komen voor informatievoorziening (opties 2, 3 en 4) brengt hogere kosten met zich mee. Het is de vraag of die opwegen tegen het gebruik, te meer daar (actuele) informatie over geluidniveaus al wordt verstrekt via de websites van de diverse luchthavens.
- De wens om meetgegevens van vliegtuiggeluid te kunnen downloaden en analyses te (laten) verrichten bestaat bij vrijwel alle regio's (volgens de uitgevoerde inventarisatie). Hierbij gaat het met name om lokale en regionale overheden en (een beperkt aantal) omwonenden.
- Het verzamelen en beschikbaar stellen van gegevens van andere meetposten zoals die van *citizen science* initiatieven kan meerwaarde bieden. Deze meerwaarde is vooral gelegen in informatievoorziening.
- Het openbaar maken van de meetgegevens verhoogt de transparantie en mogelijk daarmee het vertrouwen van de omwonenden.

² RIVM: "Informatiemodel Metingen Vliegtuiggeluid", versie 0.6, 2021.

- Het vertrouwen van omwonenden in de gepresenteerde metingen zou nog verhoogd kunnen worden als een andere, derde partij naar de metingen heeft gekeken en een objectieve beoordeling van de metingen heeft gegeven (op basis van de meetcriteria bepaald voor de nationale meetstrategie³).

Datum
28 maart 2024

Ons kenmerk
M&V-2024-0064

In afstemming met het ministerie van IenW is gekozen voor een *basissysteem* voor de ontwikkeling van de nationale database (optie 2). Dit systeem is een eenvoudige verzameling van gegevens ontvangen van diverse luchthavens. Metingen van vliegtuiggeluid en aanvullende vlucht gerelateerde gegevens worden hierbij op een geharmoniseerde wijze en met een vaste regelmaat (bijvoorbeeld eens per dag of week) ontsloten en in een landelijk overeengekomen format opgeslagen. Met zo'n basissysteem kunnen de twee primaire database doelen van validatie en openbaarheid kunnen worden behaald zonder het aanbieden van geavanceerde functionaliteiten. Een voorbeeld van een bestaand basissysteem dat de optie biedt om gegevens op een eenvoudige manier te downloaden is dat van het KNMI: KNMI - Klimatologie - Metingen en waarnemingen⁴.

1.2.3 *Projectvoorstel en project startarchitectuur*

Op basis van de gekozen database optie zijn twee documenten voor de verdere ontwikkeling van de nationale database opgesteld:

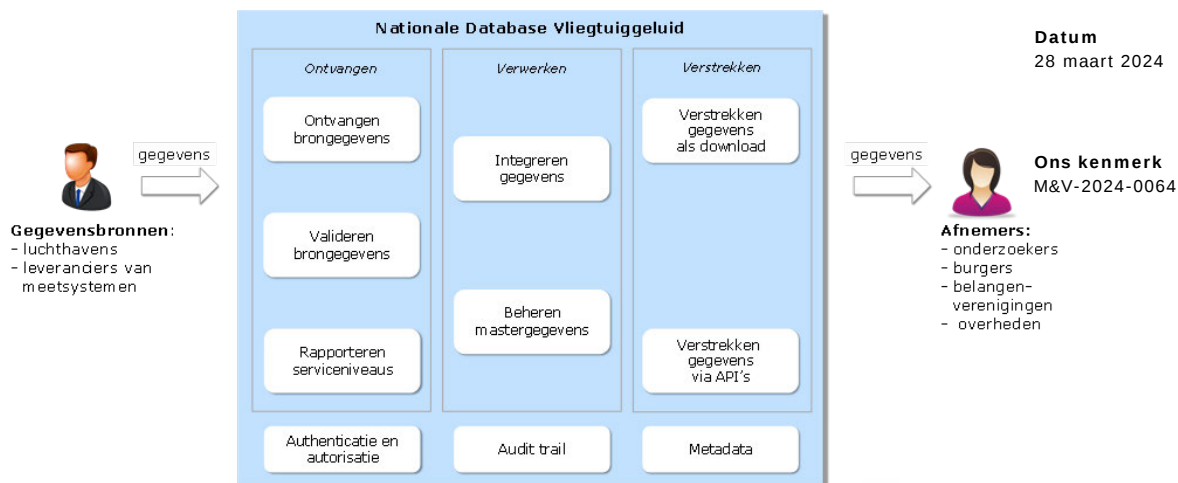
1. *Projectvoorstel* – een proces gericht document waarin de afgesproken planning en ontwikkel- en beheerskosten voor een basissysteem zijn beschreven⁵. Hierbij werd ook afgesproken, conform de aanbeveling uit de verkenning, om de database gefaseerd te ontwikkelen. Daarbij zou in de eerste fase worden begonnen met het opnemen van de meetgegevens van Schiphol, gevolgd door de regionale luchthavens Rotterdam en Eindhoven. De koppeling van de nationale database met de meetgegevens van deze drie luchthavens zou een jaar in beslag moeten nemen. In een volgende fase zouden metingen van citizen science en andere aanvullende metingen in de database kunnen worden opgenomen.
2. *Project Start Architectuur (PSA)* – een technisch document waarin de benodigde functionaliteit van de database is beschreven (in principe gegevens ontvangen, verwerken en verstrekken, zie Figuur 1) en de digitale technologie die voor de realisatie van de database nodig zal zijn⁶.

³ Sahai, A. et. al., "Programmatie Aanpak Meten Vliegtuiggeluid: Nationale Meetstrategie – Kaders en inventarisatie meetsystemen", RIVM-rapport 2021-0001, 8 juli 2021.

⁴ <https://www.knmi.nl/nederland-nu/klimatologie-metingen-en-waarnemingen>

⁵ RIVM: "Projectvoorstel PAMV database", J. Rippe en D. Greefhorst, versie 0.95, 2021.

⁶ RIVM: "Project Start Architectuur Nationale Database Vliegtuiggeluid", D. Greefhorst, versie 0.7, 2021.



Figuur 1: Voorgestelde systeemarchitectuur voor de nationale database vliegtuiggeluid

1.2.4

Samenwerking met luchthavens

Het meewerken aan de ontwikkeling van de nationale database is voor de luchthavens op dit moment geen verplichte taak en hun ondersteuning en bijdrage daaraan is zoals het nu staat vrijwillig. Dit terwijl de nationale database zonder een actieve ondersteuning van de luchthavens niet kan worden ontwikkeld. Na initiële positieve discussies in 2021 met de drie luchthavens en interesse om mee te werken aan de nationale database bleken er meerdere zorgpunten te zijn over het beschikbaar maken van meetgegevens via de nationale database. De zorgen van de drie luchthavens Schiphol, Rotterdam en Eindhoven worden hieronder samengevat.

1. *Schiphol:*

Volgens de planning in het projectvoorstel zou de nationale database eerst worden gekoppeld met het NOMOS-meetsysteem van Schiphol. Schiphol geeft aan de meerwaarde van een nationale database vooral te zien liggen bij het doel validatie. Dat is voor Schiphol het belangrijkste onderdeel van de PAMV. Schiphol geeft verder aan voorstander te zijn van openbaarheid en transparantie en geen bezwaar te hebben tegen het openbaar maken van alle meetgegevens die voor de validatie worden gebruikt. Schiphol heeft echter noch de capaciteit noch het budget om de koppeling van het NOMOS-meetsysteem met de nationale database zelf te realiseren. Volgens Schiphol dient het Rijk de koppeling tussen beide databases zelf te realiseren en te bekostigen.

2. *Rotterdam en Eindhoven:*

Na Schiphol zou de nationale database gekoppeld moeten worden met de meetdatabases van de luchthavens Rotterdam en Eindhoven. Medio 2021 zijn gesprekken gestart met deze twee regionale luchthavens. Bij de regionale

luchthavens blijken naast de zorg over de kosten ook andere zorgen te leven over een deelname aan de nationale database.

Datum
28 maart 2024

De regionale luchthavens hebben zorgen over het *downloadbaar* maken van de meetgegevens. Een zorg van de luchthavens die werd genoemd was dat hierdoor meerdere ‘waarheden’ kunnen ontstaan afhankelijk van hoe de burgers en andere niet-experts de data interpreteren. De luchthavens geven de wens aan dat eventuele analyses alleen door experts met kennis van het thema worden uitgevoerd. Deze wens is echter niet te verenigen met het doel van openbaarheid waarbij de gegevens voor iedereen beschikbaar zijn met de vrijheid om daarmee zelf analyses uit te voeren. Voor de regionale luchthavens zijn er ook zorgen over gevoeligheid bij de luchtvaartmaatschappijen (klanten van de luchthavens) indien een maatschappij op een gegeven meetlocatie aangewezen wordt als de grootste veroorzaker van hoge geluidsniveaus.

Ons kenmerk
M&V-2024-0064

Op het punt van de kosten voor de nationale database delen de regionale luchthavens de mening van Schiphol dat validatie een Rijksverantwoordelijkheid is, ook wat betreft de financiering. Zowel Rotterdam als Eindhoven missen financiële middelen om de betreffende kosten te dragen.

Door deze redenen blijkt dat het inrichten van een nationale database op dit moment niet mogelijk is, tenzij grote, gerichte stappen worden genomen om de bovenstaande zorgen te adresseren of door de luchthavens te verplichten om hun gegevens voor de doelen van de nationale database beschikbaar te stellen. In afstemming met het ministerie van IenW is begin 2023 besloten om de ontwikkeling van de nationale database voorlopig stil te leggen en de afronding van de resterende PAMV onderzoeken prioriteit te geven. Het besluit om wel of geen nationale database te ontwikkelen zou op een later moment worden genomen.

In de volgende paragraaf worden een aantal scenario's en mogelijke alternatieven toegelicht voor het behalen van de beoogde doelen van de nationale database.

2. Mogelijke oplossingen en alternatieven

Datum
28 maart 2024

Ons kenmerk
M&V-2024-0064

Zoals genoemd in paragraaf 1.2.2, werd tijdens de uitwerkfase van de PAMV ook de optie overwogen om geen nationale database te ontwikkelen. Daaruit is gebleken dat een nationale database voor het uitvoeren van validatie van toegevoegde waarde is, maar strikt genomen niet noodzakelijk is. Alhoewel een besluit om geen nationale database te ontwikkelen de laagste kosten zal opleveren in vergelijking met de andere database opties, heeft deze keuze een aantal duidelijke nadelen:

- De gegevens worden niet op een geharmoniseerde wijze verzameld, waardoor mogelijk extra bewerkingen nodig zijn bij gebruik van meetgegevens voor validatie.
- Gegevens worden niet automatisch op een gestructureerde wijze vastgelegd en beheerd voor eventueel nader onderzoek.
- Gegevens van diverse meetsystemen – door de luchthaven bekostigd of van aanvullende meetsystemen en *citizen science* initiatieven – komen niet centraal beschikbaar voor gebruikers zoals burgers, bestuurders en andere belangstellenden. Daarmee wordt niet tegemoet gekomen aan de aanbeveling uit de PAMV-verkenning en aan eventuele verwachtingen van gebruikers.

De volgende opties bestaan voor de verdere ontwikkeling van de nationale database of om de betreffende aanbeveling over een openbare, nationale database op een andere manier op te volgen. De opties worden door middel van vier scenario's beschreven.

Scenario 1: Het Rijk komt tegemoet aan de zorgen en wensen van de luchthavens

Een mogelijke optie voor de verdere ontwikkeling van de nationale database is dat het Rijk met de luchthavens weer in gesprek gaat en al hun zorgen adresseert. In dit scenario worden alle kosten voor de ontwikkeling van de koppelvlakken en het beheer daarvan door het Rijk overgenomen. Verder worden duidelijke afspraken met de luchthavens gemaakt over welke gegevens wel of niet openbaar worden gemaakt waarbij slechts een deel van de informatie uiteindelijk voor iedereen openbaar en downloadbaar komt.

In dit scenario kan een nationale database wel gerealiseerd worden, maar niet volledig conform de aanbeveling gedaan tijdens de verkenning wat betreft openbaarheid (d.w.z. zonder vluchtgegevens en informatie over de betreffende vliegtuigtypes). De vraag is in hoeverre deze versie van de database aan de eerder genoemde wensen en verwachtingen van de diverse belanghebbenden tegemoet komt.

Qua budget zal deze optie hoge kosten vergen aangezien de kosteninschattingen van de luchthavens en leveranciers van de meetnetten significant hoger liggen dan door het RIVM ingeschat en de beheerskosten in dit scenario tevens volledig bij het Rijk komen te vallen.

Datum
28 maart 2024

Ons kenmerk
M&V-2024-0064

Scenario 2: Wetsverandering t.b.v. het delen van meetgegevens voor validatie

Indien wordt ervan uitgegaan dat de zorgen geuit door de luchthavens niet door het Rijk kunnen worden geadresseerd en dat een vrijwillige deelname niet tot een realisatie van de nationale database zal leiden, is een wetsverandering een mogelijke optie. Door een verandering van de wet zullen de luchthavens wettelijk verplicht worden om hun meetgegevens voor de doelen van de nationale database met het Rijk te delen.

Alhoewel een wettelijke verplichting ervoor zal zorgen dat de nationale database gerealiseerd wordt, kent ook deze keuze een aantal nadelen. Ten eerste zou deze optie potentieel bijdragen aan een verslechtering van de relatie tussen het Rijk en de luchthavens. De luchthavens zullen zich gedwongen voelen om aan de nationale database mee te werken en de betreffende kosten voor ontwikkeling van de koppelvlakken en beheer op zich te nemen.

Een wetsverandering is verder een tijdrovend proces en zal minimaal een aantal jaren in beslag nemen voordat de meet- en vluchtgegevens in de nationale database wettelijk kunnen worden opgenomen. Deze taak zal vooral bij het ministerie van IenW komen te liggen waarbij veel overleg en afstemming nodig zal zijn tussen beleidsmakers en juridische experts op gebied van wetsverandering.

In dit scenario zal een openbare nationale database gerealiseerd worden die vrijwel volledig aan de aanbeveling uit de verkenning voldoet en waarvan de ontwikkelings- en beheerskosten voor het Rijk lager zullen zijn dan bij scenario 1.

Scenario 3: Validatie wordt uitgevoerd met losse, vertrouwelijke bestanden

Indien blijkt dat scenario's 1 en 2 niet uitvoerbaar of wenselijk zijn kan geen nationale database worden ontwikkeld. De aanbeveling om een nationale database te ontwikkelen waarmee op een geharmoniseerde en gestructureerde wijze een validatie kan worden uitgevoerd zal dan op een andere manier moeten worden opgevolgd.

Zoals eerder genoemd, is voor het uitvoeren van modelvalidatie een nationale database niet noodzakelijk (maar wel wenselijk). Een praktische optie waarmee op korte termijn en met beperkte kosten aan het eerste doel van de nationale database kan worden voldaan is het uitvoeren van validatie met losse, vertrouwelijke bestanden. De luchthavens Schiphol, Rotterdam en Eindhoven hebben aangegeven bereid te zijn om de benodigde meetgegevens voor het doel

validatie vertrouwelijk met het Rijk te delen. De gegevens zoals beschreven in het informatiemodel zullen in dit scenario in een leesbaar bestand (bijvoorbeeld text of excel) met het Rijk worden gedeeld, vergelijkbaar met de werkwijze gevolgd voor de validatie van het Doc.29-rekenmodel voor Schiphol⁷ tijdens de uitwerkfase.

Datum
28 maart 2024

Ons kenmerk
M&V-2024-0064

Een van de genoemde nadelen voor het geval dat geen nationale database wordt ontwikkeld is dat er niet op een geharmoniseerde en gestructureerde wijze een validatie kan worden uitgevoerd. Dit punt kan wellicht geadresseerd worden indien ervoor gekozen wordt om de validatie *structureel* uit te voeren. Als onderdeel van advies over vervolgactiviteiten naar aanleiding van de uitwerkfase is door het PAMV-consortium geadviseerd om de validatie (in ieder geval voor Schiphol) structureel uit te voeren^{8,9}. Indien voor een structurele validatie wordt gekozen zou een harmonisatie van de meetgegevens onderdeel kunnen worden van de monitoringstool waarmee de validatie structureel wordt uitgevoerd.

Zoals kan worden verwacht, is het grootste nadeel in dit scenario dat de gegevens gebruikt voor validatie niet openbaar en downloadbaar worden gemaakt voor iedereen. Voor informatie over geluidsniveaus en de betreffende vluchtgegevens blijven omwonenden in dit scenario aangewezen op de bestaande websites van de luchthavens. Voor informatie over overlast veroorzakende vliegtuigbewegingen kunnen de huidige middelen zoals het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS)¹⁰ worden gebruikt en voor burgermetingen worden gebruikers aangewezen naar bestaande websites zoals samenmeten.nl.

Scenario 4: Validatie wordt uitgevoerd met losse, (deels) openbare bestanden

Bij scenario 4 wordt de validatie ook met losse bestanden uitgevoerd, maar in tegenstelling tot scenario 3 worden de bestanden, in afstemming met de luchthavens, (in een beperkte vorm) openbaar gemaakt. Bij het openbaar maken van de gegevens zullen vooral aan de kant van de regionale luchthavens vergelijkbare zorgen leven zoals beschreven in paragraaf 1.2.4. Naar aanleiding van de gesprekken gevoerd met de regionale luchthavens blijkt dat de zorgen vooral liggen bij het openbaar maken van vlucht-gerelateerde gegevens. Het openbaar maken van meetgegevens over geluidsniveaus zou voor de regionale luchthavens een mogelijke optie zijn. De luchthaven Schiphol is daarentegen voor het openbaar

⁷ Sahai, A., Wartenberg, T., Mabjaia, N., Hogenhuis, R., Heblj S.J., Vinkx, K. (2023). Programmatische Aanpak Meten Vliegtuiggeluid (PAMV): Validatie Doc.29 model voor Schiphol, RIVM rapport.

⁸ MIL-2023-0033, Advies over structurele monitoring van het verschil tussen metingen en berekeningen van vliegtuiggeluid, RIVM memo, 22-11-2023.

⁹ MIL-2023-0036, "Advies over vervolgactiviteiten naar aanleiding van de uitkosten van PAMV uitwerkfase", RIVM memo, 19-12-2023.

¹⁰ Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS): <https://bezoekbas.nl/>

maken van alle meetgegevens die voor de validatie worden gebruikt (d.w.z. geluid- en vlucht-gerelateerde gegevens).

Datum
28 maart 2024

Bij dit scenario zou het een overweging kunnen zijn om per luchthaven een onderscheid te maken over welke gegevens (naast de geluidgegevens) openbaar worden gemaakt. Voor Schiphol zou dit bijvoorbeeld alle meetgegevens kunnen zijn die voor de validatie relevant zijn. Voor de regionale luchthavens zouden om te beginnen alleen de geluid-gerelateerde meetgegevens (zoals L_{Amax} - en SEL-waarden, achtergrondgeluidniveaus etc.) openbaar worden gemaakt. Ook in dit scenario zal met de regionale luchthavens nader overleg nodig zijn om afstemming te bereiken over welke meetgegevens uit het informatiemodel wel of niet openbaar mogen worden gemaakt.

Ons kenmerk
M&V-2024-0064

Voor het online plaatsen van het bestand met de betreffende meetgegevens zou aan een geschikte website zoals vliegtuiggeluid.nl of een andere website worden nagedacht, waarbij de gegevens online worden geplaatst iedere keer er een validatie wordt uitgevoerd. Dit zou samen kunnen vallen met de openbaarmaking van de monitoringsrapportage die door het consortium voor structurele validatie is voorgesteld.

Bij de validatie voor regionale luchthavens kan ook worden opgemerkt dat er door het ministerie van IenW hierover nog geen besluit is genomen om het rekenmodel bij de regionale luchthavens wel of niet te valideren. Het PAMV-consortium heeft ook hierover een apart advies opgesteld met de belangrijkste overwegingen en mogelijkheden per luchthaven¹¹.

¹¹ MIL-2023-0034, Advies over validatie van het rekenmodel voor vliegtuiggeluid op regionale luchthavens, RIVM memo, 22-11-2023.

3. Advies

Datum
28 maart 2024

Ons kenmerk
M&V-2024-0064

Na de beschrijving van de achtergrond en stand van zaken omtrent de ontwikkeling van de nationale database wordt duidelijk dat de nationale database niet zonder grote inspanning en hoge kosten kan worden ontwikkeld. Scenario 1 brengt hoge kosten met zich mee, naast de lange doorlooptijd die voor het bereiken van afstemming met de luchthavens nodig zal zijn om de nationale database te realiseren. Scenario 2 vergt veel overleg en juridische analyse om te bepalen of en in hoeverre de luchthavens door een wetsverandering verplicht kunnen worden gesteld voor het openbaar delen en downloadbaar maken van hun meetgegevens. Indien dit juridisch gezien mogelijk blijkt zou het proces van wetsverandering kunnen beginnen, wat ook veel tijd en inspanning zal vergen voordat de wetsverandering in werking treedt. Indien voor scenario's 1 of 2 wordt gekozen zal door het Rijk met deze punten rekening moeten worden gehouden.

Scenario 3 biedt de mogelijkheid om een (structurele) validatie uit te voeren zonder dat er een openbare nationale database daarvoor ontwikkeld wordt. Daarmee wordt slechts aan het eerste doel van de nationale database voldaan, namelijk het geharmoniseerd beschikbaar stellen van meetgegevens voor validatie. Het doel van openbaarheid wordt in dit scenario niet bereikt. Scenario 4 voldoet in principe aan beide doelen van de nationale database (validatie en openbaarheid), maar vergt nog overleg en afstemming met de (regionale) luchthavens wat betreft het openbaar maken van meetgegevens.

Rekening houdend met de voor- en nadelen per scenario zoals uitgelegd in deze memo lijkt het het meest voordelig en efficiënt om voor scenario 3 of 4 te kiezen. Het wordt geadviseerd om te streven naar scenario 4 waarmee een (structurele) validatie mogelijk wordt en de meetgegevens gebruikt voor de validatie zover mogelijk open en transparant openbaar worden gemaakt. Het wordt geadviseerd om voor iedere luchthaven waar een validatie dient te worden uitgevoerd, in samenspraak met de betreffende luchthaven, vast te leggen welke meetgegevens wel of niet openbaar mogen worden gemaakt.

We vertrouwen erop dat deze memo het ministerie van IenW voldoende informatie biedt voor de interne besluitvorming over de verdere ontwikkeling van de nationale database en over de mogelijke alternatieven waarmee de aanbeveling op een andere wijze kan worden opgevolgd.

Met vriendelijke groet,

Datum
28 maart 2024

Ons kenmerk
M&V-2024-0064

Bescherming persoonlijke leven

