

Bijlage c: Nadere duiding effectmeting Kudelstaart

In afstemming met de heer Lugtig is de hieronderstaande tekst opgesteld om een verdere duiding gegeven op de invulling van een effectmeting. In de notitie d.d. 29 mei 2019 van Peter Lugtig (Universiteit Utrecht) wordt ingegaan op de vraag "of, en zo ja, op welke manier effectmetingen gedaan kunnen worden naar veranderingen in hinderbeleving in Kudelstaart".

In de notitie van de heer Lugtig wordt de eerste vraag bevestigend beantwoord en een aantal nuttige ontwerpcriteria meegegeven voor de wijze waarop de effectmetingen gedaan kunnen worden. Voor het bestuurlijk overleg is het nu van belang om op basis van deze notitie inzicht te krijgen hoe het belevingsonderzoek feitelijk invulling gaat krijgen en welke conclusies daarop gebaseerd mogen worden.

Hoewel te verwachten is dat de effecten in hinderbeleving zullen variëren binnen Kudelstaart en ook hun oorzaak kunnen hebben in diverse feitelijk aanwijsbare wijzigingen in het vliegverkeer in de gegeven periode, wordt in de notitie van Peter Lugtig bij de aangegeven mogelijkheid van een effectmeting in Kudelstaart uitgegaan van wijziging in de hinderbeleving in:

- a. het *totale* woongebied Kudelstaart; en dat
- b. als effect van wijzigingen van vliegverkeer boven Kudelstaart in de aangegeven periode *in het algemeen* (vliegroutes, vlieghoogte, volume, etc)

Het is van belang om deze relatieve beperking van het belevingsonderzoek voorafgaand aan de bestuurlijke besluitvorming te benoemen. Juist omdat in het onderzoek naar de berekende geluidsbelasting deze detaillering wel aangebracht kon worden, waarbij de conclusie was dat in het overgrote aantal deelgebieden van Kudelstaart de oorzaak van de toegenomen geluidbelasting toe te schrijven is aan wijzigingen in het verkeer op de Aalsmeerbaan en de Zwanenburgbaan en slechts beperkt aan wijzigingen in het verkeer vanaf de Kaagbaan. Van een belevingsonderzoek mag niet verwacht worden dat deze in staat is om op dit detailniveau de geluidsberekeningen van de feitelijke bronnen van geluidsbelasting (en wijzigingen daarin in de periode 2016-2019) in de verschillende deelgebieden van Kudelstaart te toetsen.

Om namelijk uitspraken te kunnen doen over hinderbeleving in de deelgebieden binnen het woongebied Kudelstaart en over de (beleefde) herkomst van die hinder – zoals de feitelijke toename van verkeer van de Aalsmeerbaan, de toename van het verkeer van de Zwanenburgbaan en de bundeling van het verkeer op de Kaagbaanroute – zou dat vergen dat er zowel in het vereiste ex ante onderzoek (2016) als in het vereiste ex post (2019) onderzoek op het niveau van deelgebieden en beleefde herkomst van de hinder uitspraken gedaan kunnen worden.

- a. Voor inzicht in de deelgebieden vereist dat een minimale omvang van de steekproef in elk van de deelgebieden om statistisch significante uitspraken te kunnen doen. Er is niet getoetst of de omvang van de steekproef op deelgebieden voldoende groot is. Daarvoor is het eerst nodig om aan te geven voor welke deelgebieden inzicht gewenst is. Op basis van eerder onderzoek is bekend dat de mate van geluidshinder die mensen ervaren sterk kan variëren. Een effectmeting in een klein deelgebied betekent dat de steekproef relatief kleiner wordt, waardoor er veel onzekerheid is over de grootte van een toe- of afname in geluidshinder. Bij een kleiner wordende steekproef moet relatief vaker moeten meten worden meer inzicht te krijgen in hoe groot toe- of afnames zijn.
- b. Voor inzicht in de herkomst van de vlieghinder moet dan:

Bijlage c: Nadere duiding effectmeting Kudelstaart

1. óf in 2016 en 2019 dezelfde vraag gesteld zijn om een eventuele wijziging in de herkomst van de vlieghinder te kunnen vaststellen. Er is geen ex ante onderzoek beschikbaar waarin die vraag naar de beleefde herkomst van de vlieghinder gesteld is.
2. óf één of meer van de mogelijke bronnen van vlieghinder geïsoleerd kunnen worden door een vergelijking met een woongebied dat – op één bron na – dezelfde kenmerken qua bronnen van (toegenomen) vlieghinder kent. Een dergelijk gebied is niet voorhanden¹ omdat de situatie in Kudelstaart uniek is met de cumulatie van drie bronnen (toename verkeer Zwanenburgbaan, toename verkeer Aalsmeerbaan en bundeling route Kaagbaan)

Tegen deze achtergrond beperkt de notitie van Peter Lugtig zich dan ook begrijpelijkerwijs tot het niveau van:

- a. (algemene) effectmetingen van hinderbeleving, dus niet uitgesplitst naar de diverse mogelijke bronnen van vlieghinder;
- b. Voor het totale woongebied Kudelstaart, dus niet uitgesplitst naar deelgebieden binnen Kudelstaart.

Het (bestuurlijke) nut van een dergelijke effectmeting is er in gelegen dat, in de woorden van Peter Lugtig, “de belangrijkste vraag van zo’n effectmeting zou zijn of de hinderbeleving in de hele kern is toegenomen, en zo ja, in welke mate”. Voor een dergelijke algemene effectmeting ziet Peter Lugtig methodisch goede mogelijkheden: “Zo’n effectmeting kan worden gedaan door (delen van) de gezondheidsmonitor 2016 opnieuw af te nemen binnen de gemeente Kudelstaart”. Daarbij is wel van belang “dat de GGD toegang geeft tot data uit 2016 die zijn verzameld in Kudelstaart”.

¹ Je moet dan concreet een gebied hebben waarin niet de startroute van de Kaagbaan loopt, maar voor het overige vergelijkbaar is qua situatie in Kudelstaart, dus met in ieder geval starts en landingen van Zwanenburgbaan en Aalsmeerbaan met vergelijkbare vlieghoogtes.