

Informatiesessie CRO Luchthaven Rotterdam d.d. 2 oktober 2026

Gezondheid in kaart & Beleidsontwikkeling systeemontwerp

Tijd: 13.00 – 13.45 uur

Locatie: Aleidzaal Stadskantoor Gemeente Schiedam

Gezondheid in kaart | presentatie GGD Rotterdam – Rijnmond | 20 min

Diana Filipov en Mariek van Veelen van het team Gezondheid en Milieu geven een toelichting op de Gezondheidsmonitor 2024. In dit onderzoek staat de hinderbeleving van de omwonenden Rotterdam The Hague Airport centraal. Diana en Mariek gaan in op de opzet van het onderzoek en de conclusies zoals die in een overzichtelijke feitenkaart zijn samengevat. De feitenkaart zelf is bijgesloten, zodat u hiervan alvast kennis kan nemen..

Beleidsontwikkeling systeemontwerp | presentatie Ministerie IenW | 20 min

Medewerkers van het Directoraat-Generaal Luchtvaart geven een informerende presentatie over de laatste fase van de beleidsontwikkeling van het systeemontwerp. Eind juli is het ambtelijk beleidsontwerp voor het nieuwe stelsel voor de regulering van vliegtuiggeluid gedeeld met de Nationale Klankbordgroep, die tot 3 oktober de tijd heeft om te reageren. In dit nieuwe stelsel staat niet langer het aantal vluchten centraal, maar vormen gezondheidseffecten het uitgangspunt. Het doel is om geluidshinder rond luchthavens beter te beheersen via aangepaste wet- en regelgeving

Gespreksleiding

De bijeenkomst wordt geleid door mevrouw Monique List - De Roos, voorzitter van de CRO Luchthaven Rotterdam. Er is ruimte voor dialoog, reflectie en het delen van inzichten tussen de diverse stakeholders.





Feitenkaart ervaren hinder omwonenden Rotterdam The Hague Airport

Omwonenden van Rotterdam The Hague Airport hebben in 2024 minder hinder ervaren door geluid van vliegverkeer dan in 2022. Het aandeel gehinderden ligt weer op het niveau van 2020. Bijna 1 op de 5 omwonenden ervaart matige tot ernstige slaapverstoring door vliegverkeer. Slaapverstoring wordt het meest vroeg in de ochtend en laat in de avond ervaren.

Inleiding

Blootstelling aan geluid kan leiden tot (ernstige) hinder, slaapverstoring en een verhoogd risico op hart- en vaatziekten [1, 2]. In deze feitenkaart wordt de ervaren hinder van omwonenden van de luchthaven Rotterdam The Hague Airport (RTHA) beschreven op basis van cijfers uit de Gezondheidsmonitor 2024. De cijfers kunnen helpen bij beslissingen over RTHA en

de leefomgeving van inwoners in de omliggende gemeenten.

Het gebied rondom de luchthaven

In deze feitenkaart is het gebied rondom de luchthaven als volgt gedefinieerd: Overschie, Hillegersberg-Schiebroek, Lansingerland, Schiedam en Vlaardingen. In de 5 gebieden wonen in 2024 bijna 290.000 mensen en dit is een vijfde deel (21%) van het totaal aantal inwoners in de regio Rotterdam-Rijnmond. In deze feitenkaart wordt deze groep bewoners 'omwonenden' genoemd.

Hinderbeleving in de Gezondheidsmonitor 2024

De Gezondheidsmonitor Volwassenen en Ouderen is een vierjaarlijks vragenlijst-onderzoek onder inwoners vanaf 18 jaar in de regio Rotterdam-Rijnmond. De dataverzameling van de Gezondheidsmonitor vond plaats tussen 17 september en 8 december 2024.

Auteur

Gea Schouten, Onderzoek en Business Intelligence Gemeente Rotterdam, met dank aan Mariek van Veelen, Diana Filipov en Anna van Leeuwen, team Gezondheid en Milieu GGD Rotterdam-Rijnmond. Fotografie: Peter Gooris.

Datum

19-8-2025

Meer informatie

Deze feitenkaart is te vinden op Gezondheidinkkaart.nl.



GGD
Rotterdam-
Rijnmond

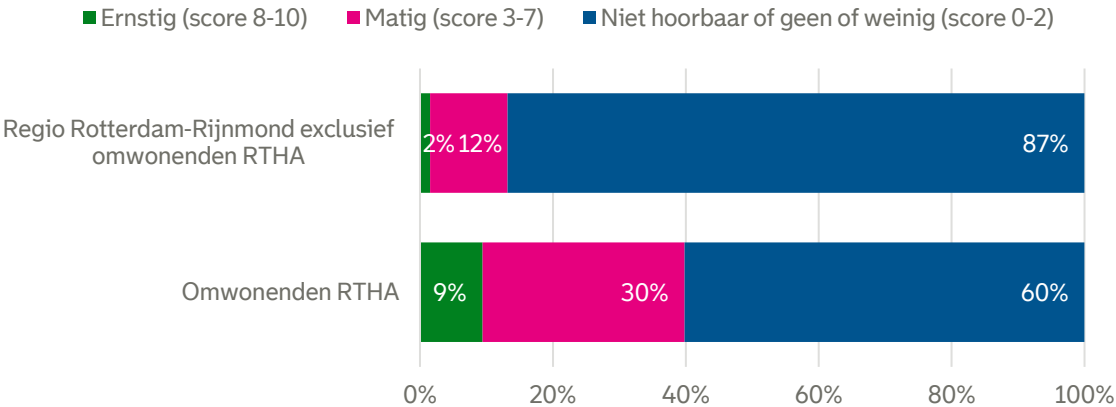
De respons in het gebied rondom de luchthaven (28%) is iets hoger dan in het overige deel van de Rotterdam-Rijnmond regio (24%). Van de 32.164 deelnemers hebben 29.066 de vraag over geluidhinder beantwoord en daarvan wonen 6.620 deelnemers in het gebied rondom de luchthaven.

In de vragenlijst is gevraagd naar geluidhinder en slaapverstoring in de afgelopen 12 maanden. Voor verschillende geluidsbronnen is gevraagd hoeveel hinder men ervan ondervindt als men thuis is. In deze feitenkaart is ervoor gekozen om vooral de groep ‘ernstig gehinderden’ (score 8 t/m 10) weer te geven. Dit is een gebruikelijke maat bij rapportages over hinder.

Geluidhinder

Gemiddeld ervaart 9% van de omwonenden van RTHA ernstige hinder door vliegverkeer en dit is hoger bij omwonenden dan in de rest van de regio Rotterdam-Rijnmond (figuur 1). Ook in de afzonderlijke gemeenten en Rotterdamse gebieden rondom de luchthaven wordt meer geluidhinder door vliegverkeer ervaren (tabel 1).

Figuur 1. Mate van geluidhinder door vliegverkeer bij omwonenden van de luchthaven RTHA (18+ 2024)



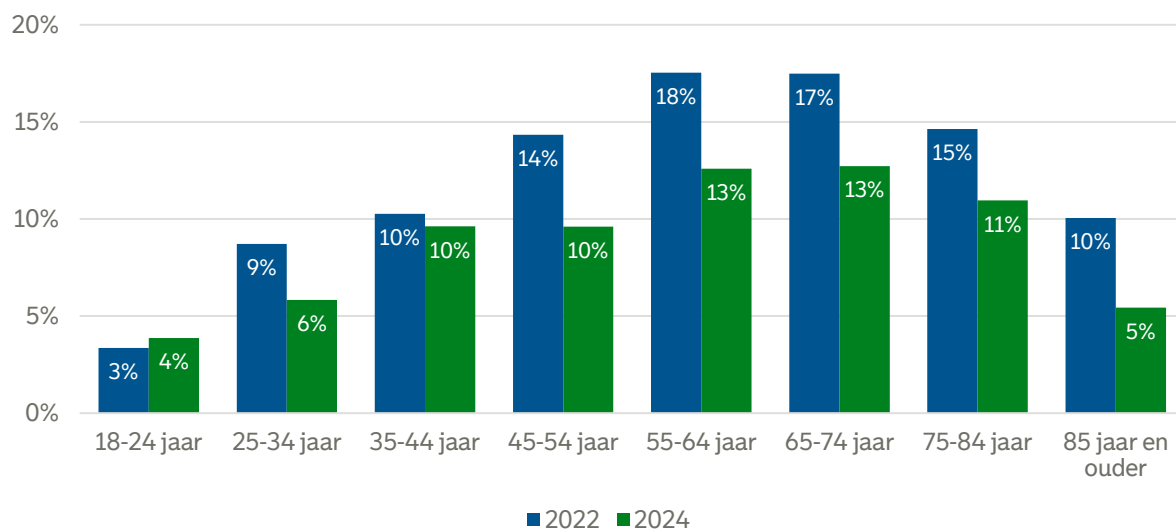
Tabel 1. Aandeel dat ernstige geluidhinder ervaart per geluidsbron voor de 6 bronnen die het meest genoemd zijn (18+ 2024)

Geluidsbron	Omwonenden RTHA					Vergelijkingsgebieden	
	Overschie	Hillegersberg-Schiebroek	Lansingerland	Schiedam	Vlaardingen	Rotterdam	Rotterdam-Rijnmond
Vliegtuigen	12%	11%	9%	10%	8%	2,7%	3,2%
Brommers/ scooters	10%	10%	10%	12%	10,5%	15%	12%
Verkeer op wegen <50 km/uur	6%	4%	3,5%	10%	7%	10%	7,5%
Buren	4%	5%	3,5%	7%	5%	7%	6%
Verkeer op wegen >50 km/uur	5%	3%	2%	5%	4%	5%	4%
Bedrijven/ industrie	1%	1%	0,6%	2%	2%	2%	2%

Rode (ongunstig) en groene (gunstig) percentages wijken significant af van het vergelijkingsgebied. Voor de gebieden van Rotterdam is vergeleken met Rotterdam totaal en voor de gemeenten is het vergelijkingsgebied de hele regio Rotterdam-Rijnmond.

De ervaren hinder verschilt ook tussen leeftijdsgroepen (figuur 2). Het aandeel ernstig gehinderden neemt toe tot een leeftijd van 74 jaar en neemt daarna weer licht af. De meeste hinder wordt ervaren door omwonenden van 55 tot en met 74 jaar (13%). In alle leeftijdsgroepen met uitzondering van de 18- t/m 24-jarigen wordt in 2024 minder hinder ervaren dan in 2022.

Figuur 2. Ernstige geluidhinder door vliegverkeer bij omwonenden van RTHA naar 10-jaarsleeftijdsgroepen (2022, 2024)

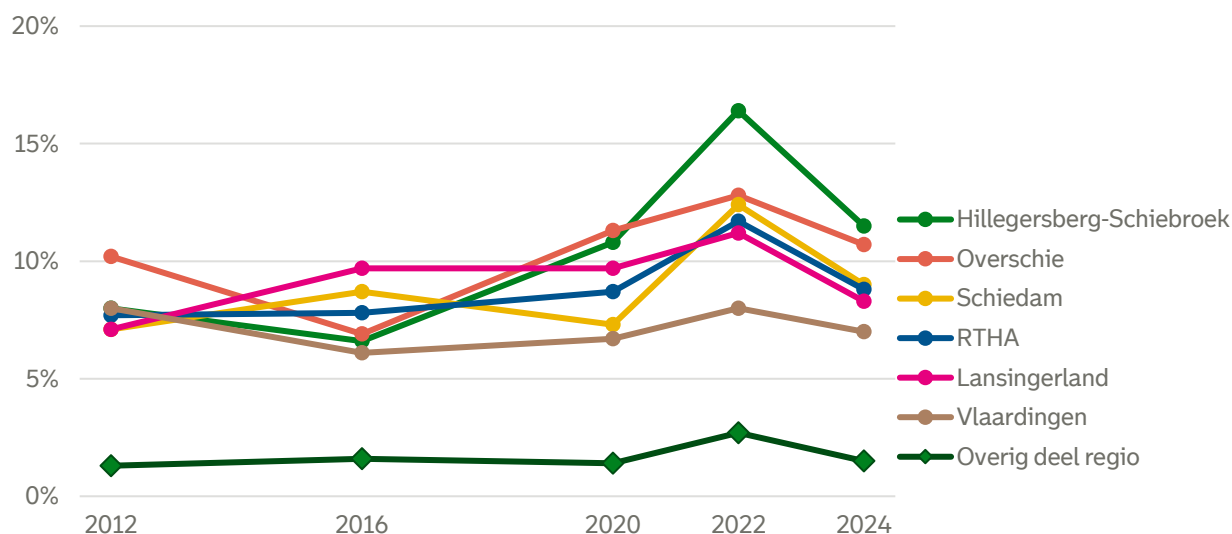


Lichte afname van geluidhinder door vliegverkeer

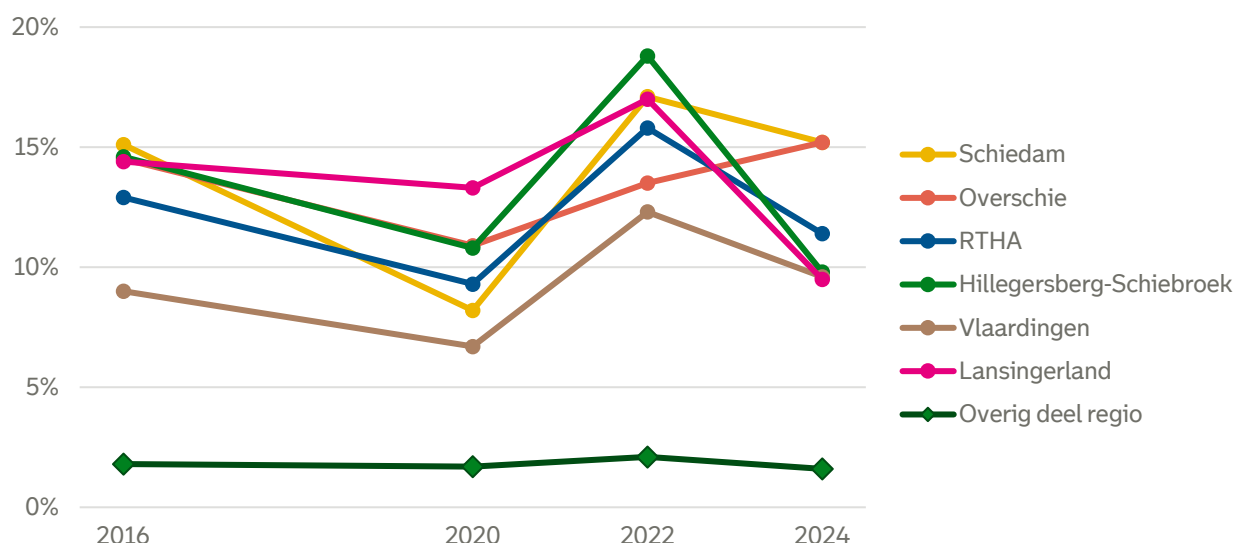
Ernstige geluidhinder door vliegverkeer is tussen 2022 en 2024 bij omwonenden van RTHA zowel bij 18- t/m 64-jarigen (van 12 % naar 9%) als bij 65-plussers (van 16% naar 11%) afgenomen richting het niveau van 2020 (9 procentpunt voor beide leeftijdsgroepen, figuur 3 en 4).

De 5 afzonderlijke gebieden rondom de luchthaven laten een vergelijkbaar beeld zien, maar bij de losse gebieden betreft het geen statistisch significante afname van het aandeel ernstig gehinderden. In Lansingerland is bij 65+'ers wel een significante afname van ernstige geluidhinder. Het aandeel daalde van 11% in 2022 naar 8% in 2024. Ook in Hillegersberg-Schiebroek nam het aandeel ernstig gehinderden bij 65+'ers af; van 16% in 2022 naar 12% in 2024.

Figuur 3. Ernstige geluidhinder door vliegverkeer van 2012, 2016, 2020, 2022 en 2024, 18 t/m 64 jaar



Figuur 4. Ernstige geluidhinder door vliegverkeer van 2016, 2020, 2022 en 2024, 65 jaar of ouder

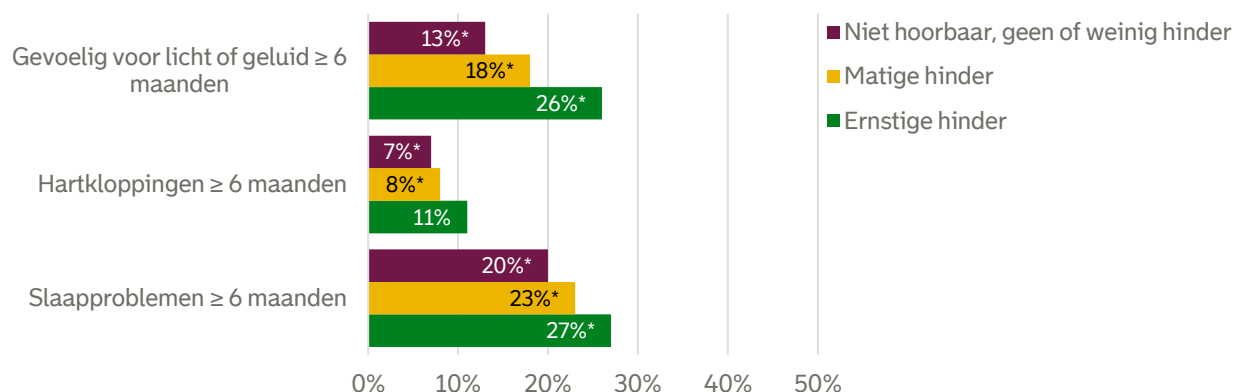


Algemene lichamelijke klachten

In de Gezondheidsmonitor 2022 is een lijst met 30 verschillende algemene lichamelijke gezondheidsklachten (moeheid, hoofdpijn, hartkloppingen, angst, hoesten etc.) opgenomen. Respondenten gaven aan of ze in de laatste maand last van lichamelijke gezondheidsklachten hadden, hoeveel maanden ze al last hadden en of ze voor deze klacht in het afgelopen jaar een huisarts bezocht hadden. Deze lijst wordt gebruikt bij onderzoek na rampen en is opgenomen om inzicht te krijgen in de impact van de Covidpandemie. Sommige van deze klachten kunnen vaker voorkomen als mensen ernstige geluidhinder ervaren.

Voor 3 klachten is bekeken of er een verschil is in de mate waarin klachten voorkomen bij mensen die ernstige, matige of geen hinder ervaren door geluid van vliegverkeer. Figuur 5 laat zien dat slaapproblemen, hartkloppingen en overgevoeligheid voor licht of geluid vaker gerapporteerd worden door mensen die ernstige hinder ervaren door geluid van vliegverkeer. Bij overgevoeligheid voor licht/geluid is het verschil het grootst. Deze samenhang wil niet zeggen dat er sprake is van een oorzakelijk verband, dat is met dit type onderzoek niet vast te stellen. Ook is niet met zekerheid te zeggen welke kant dit verband op werkt. Het is echter wel aannemelijk dat mensen met een gevoeligheid voor geluid meer hinder ervaren van vliegverkeer.

Figuur 5. Klachten bij mensen die ernstig, matig en weinig/niet gehinderd zijn door geluid van vliegverkeer in regio Rotterdam-Rijnmond (18+ 2022)



*Statistisch significant ($p \leq 0,01$) verschil ten opzichte van het gemiddelde

Slaapverstoring

In de Gezondheidsmonitor 2024 is gevraagd in welke mate geluid de slaap verstoort. Het aandeel dat ernstige slaapverstoring door vliegverkeer ervaart, is bij omwonenden van RTHA hoger dan gemiddeld in de regio Rotterdam-Rijnmond. In Overschie, Hillegersberg-Schiebroek, Lansingerland en Schiedam is vliegverkeer de meest gerapporteerde bron van slaapverstoring. In Vlaardingen zijn brommers / scooters de meest genoemde bron, 5,4% ervaart hierdoor ernstige slaapverstoring.

Tabel 2. Percentage inwoners dat ernstige slaapverstoring ervaart per geluidsbron voor de 6 bronnen die het meest genoemd zijn (18+ 2024)

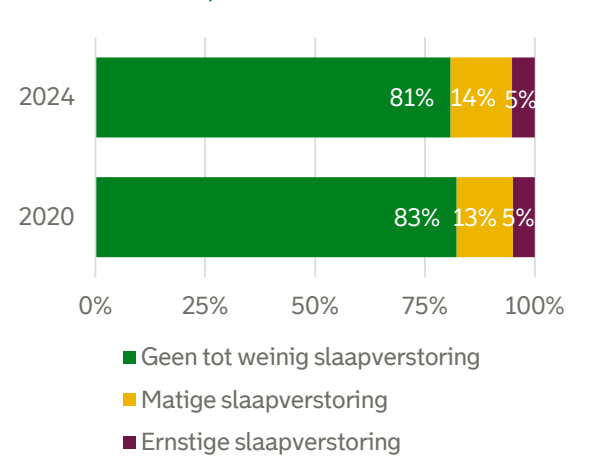
Geluidsbron	Omwonenden RTHA					Vergelijkingsgebieden	
	Overschie	Hillegersberg-Schiebroek	Lansingerland	Schiedam	Vlaardingen	Rotterdam	Rotterdam-Rijnmond
Vliegtuigen	7,4%	7,6%	4,4%	5,4%	3,8%	1,5%	1,7%
Brommers/ scooters	5,0%	3,6%	4,1%	5,3%	5,4%	7,9%	6,2%
Verkeer op wegen <50 km/uur	2,9%	1,7%	1,6%	3,8%	3,4%	5,7%	4,0%
Buren	2,5%	4,2%	2,1%	5,0%	3,7%	5,4%	4,2%
Verkeer op wegen >50 km/uur	1,7%	0,7%	0,9%	2,8%	2,1%	2,8%	2,2%
Bedrijven/ industrie	1,4%	0,6%	0,3%	1,1%	1,3%	1,4%	1,1%

Rode (ongunstig) en groene (gunstig) percentages wijken significant af van het vergelijkingsgebied. Voor de gebieden van Rotterdam is vergeleken met Rotterdam totaal en voor de gemeenten is het vergelijkingsgebied de hele regio Rotterdam-Rijnmond.

Figuur 6 laat zien dat in 2024 ongeveer 1 op de 5 (19%) omwonenden last heeft van slaapverstoring door vliegverkeer. Bij 1 op de 20 (5%) is er sprake van ernstige slaapverstoring. Dit aandeel is vergelijkbaar met het aandeel in 2020.

Niet alle mensen die ernstige geluidhinder rapporteren, geven aan dat hun slaap verstoord wordt. Van de omwonenden die ernstige geluidhinder ervaren door vliegverkeer is de helft (47%) ernstig slaapverstoord.

Figuur 6. Mate van slaapverstoring door vliegverkeer bij omwonenden (18+ 2020 en 2024)



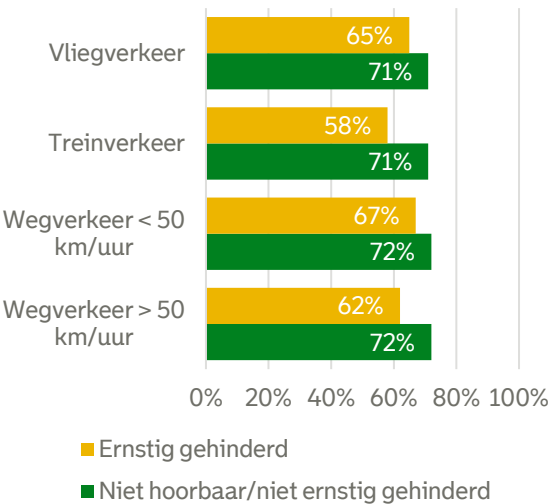
Slaapverstoring vooral in de randen van de nacht

In 2020 is voor het laatst naar het tijdstip van slaapverstoring door geluid van vliegverkeer gevraagd. De meeste slaapverstoring werd s’ ochtends vroeg en s’ avonds laat ervaren. Tussen 6:00 en 7:00 uur kon 8,4% van de omwonenden moeilijk slapen. Tussen en 7:00 en 8:00 uur had 13% hier last van. ’s Avonds was er vooral slaapverstoring tussen 22:00 en 23:00 uur (7,7%) en tussen 23:00 en 24:00 uur (7,3%).

Samenhang met gezondheid

Er is samenhang tussen ernstige geluidhinder en ervaren gezondheid. Voor alle geluidbronnen geldt dat mensen die ernstige hinder ervaren hun gezondheid minder vaak als goed beoordelen, vergeleken met mensen die geen ernstige geluidhinder ervaren (figuur 7).

Figuur 7. Aandeel met een (zeer) goede ervaren gezondheid in relatie tot geluidhinder, 18+ regio Rotterdam-Rijnmond (2024)



Dezelfde samenhang is er bij bronnen van slaapverstoring en ernstige slaapverstoring (figuur 8).

Figuur 8. Aandeel met een (zeer) goede ervaren gezondheid in relatie tot slaapverstoring, 18+ in regio Rotterdam-Rijnmond (2024)



Vliegtuigbewegingen RTHA

Na de coronajaren 2020 en 2021 nam het aantal vliegtuigbewegingen in 2022 op RTHA weer toe. In 2022 zijn 20.335 vliegtuigbewegingen door de grote luchtvaart (overwegend commerciële lijnvluchten) uitgevoerd en 37.121 bewegingen met kleine luchtvaart (vliegtuigen met een startgewicht onder 6.000 kg). Het aantal vluchten van de kleine luchtvaart was in 2022 hoger dan alle voorgaande jaren.

In 2024 zijn 20.857 vliegtuigbewegingen door de grote luchtvaart uitgevoerd en 35.373 bewegingen met kleine luchtvaart. Het aantal vliegtuigbewegingen van de grote luchtvaart nam tussen 2022 en 2024 toe met 2,6%. Het kleine verkeer is ten opzichte van 2022 met 4,7% afgenomen.

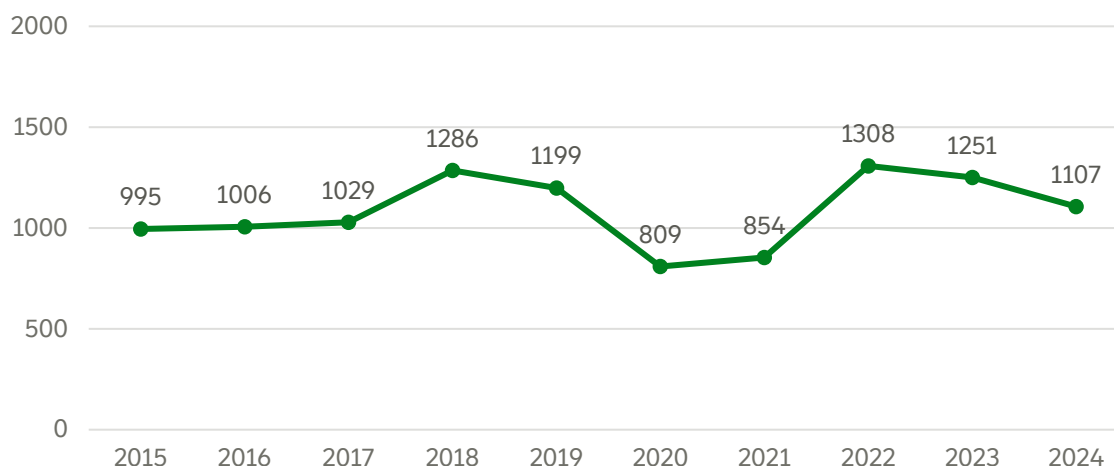
Het aantal nachtvluchten (1.308) was in 2022, het hoogst van het aantal in de afgelopen 10 jaar. Tussen 2022 en 2024 is het aantal nachtvluchten afgenomen met 15% tot een aantal van 1.107 (figuur 9).

Tabel 3. Het aantal vliegtuigbewegingen van de grote en kleine luchtvaart op RTHA in 2022 en 2024

Type luchtvaart	2022	2024	2022-2024
Grote luchtvaart (vooral commerciële lijnvluchten)	20.335	20.857	+2,6%
Kleine luchtvaart (<6.000 kg)	37.121	35.373	-4,7%

Bron: Jaarrapport DCMR 2022 en 2024

Figuur 9. Het aantal nachtvluchten (23.00 – 7:00) per jaar op RTHA



Bron: Jaarrapport DCMR 2024

Afname van hindermeldingen vliegverkeer door burgers in 2024

DCMR brengt in het [jaarrapport 2024](#) meldingen en oorzaken van geluidhinder door vliegtuigbewegingen van en naar de luchthaven in beeld. Naast meldingen van burgers worden gegevens over het aantal vluchten, vliegroutes, geluidmetingen over vliegtuigbewegingen geanalyseerd [3,4].

Het aantal meldingen nam in 2024 ten opzichte van 2023 af met 14% voor getraceerde specifieke RTHA-meldingen en nam toe met 12% voor meldingen over overvliegers. Ten opzichte van 2023 is tussen woonplaatsen een sterk wisselende toe- of afname waar te nemen in het aantal meldingen. Opvallend is de toename uit Capelle aan de IJssel en Krimpen aan de IJssel en de afname uit Vlaardingen en Berkel en Rodenrijs. Voor zowel dag- als nachtmeldingen uit Hillegersberg-Schiebroek nam het aantal meldingen ten opzichte van 2023 af (-17%). Voor zowel dag- als nachtmeldingen uit Overschie is er een toename ten opzichte van 2023 van het aantal meldingen (16%).



Bronnen en verwijzingen

Gezondheidsmonitor Volwassenen en ouderen 2012, 2016, 2020, 2024, GGD'en, CBS en RIVM
Corona Gezondheidsmonitor Volwassenen en ouderen 2022, GGD'en, CBS en RIVM

[Klik hier voor meer informatie over de Gezondheidsmonitor Volwassenen en Ouderen 2024](#)

- [1] GGD-richtlijn medische milieukunde: omgevingsgeluid en gezondheid, Gezondheidseffecten van geluid, Effecten van omgevingsgeluid op hart- en vaatziekten en overige aandoeningen
- [2] [Effecten van omgevingsgeluid op hart- en vaatziekten en overige aandoeningen | RIVM](#)
- [3] Erwin Beukenholdt. Analyse meldingen rondom Rotterdam The Hague Airport. Jaarrapport 2024. DCMR, 26 februari 2025.
- [4] Erwin Beukenholdt. Vliegtuigmeldingen rondom Rotterdam The Hague Airport. Jaarrapport 2022. DCMR, 25 mei 2023.

Hoe zijn de vragen gesteld in de Gezondheidsmonitor Volwassenen en ouderen?

Denk bij deze vraag aan de laatste 12 maanden. Welk getal van 0 tot 10 geeft het beste aan in welke mate geluid van de onderstaande bronnen [u hindert, stoort of ergert / uw slaap verstoort] wanneer u thuis bent? Als een geluid bij u thuis niet hoorbaar is, kunt u dit in de laatste kolom aangeven.

	Ik ben helemaal niet gehinderd							Ik ben extreem gehinderd			Niet hoor- baar	
Geef op iedere regel uw antwoord	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Verkeer op wegen waar je harder mag dan 50 km/uur	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Verkeer op wegen waar je niet harder mag dan 50 km/uur	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Treinverkeer	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Vliegverkeer	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Tram / metro	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Brommers / scooters	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Buren	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Bedrijven / industrie	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Windturbines, windmolens	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Warmtepompen / airco's	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Scheepvaart	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

De mate van ervaren hinder wordt weergegeven in drie klassen, die gebaseerd zijn op een cijfer van 0 tot en met 10 en het antwoord 'Niet hoorbaar'.

- Niet hoorbaar, geen of weinig hinder: score 0 t/m 2
- Matige hinder: score 3 t/m 7
- Ernstige hinder: score 8 t/m 10

Team Gezondheid & Milieu

GGD Rotterdam-Rijnmond



Diana Filipov
Medisch Milieukundig Adviseurs

Mariek van Veelen
Onderzoeker



GGD
Rotterdam-
Rijnmond

Wet publieke gezondheid

Nederland is opgedeeld in **25 GGD-regio's**, afgestemd op veiligheidsregio's.

Taken (art 2, Algemeen taken Publieke gezondheidszorg):

- Vragen beantwoorden en voorlichting geven (www.ggdleefomgeving.nl)
- Signaleren ongewenste situaties (beleids)advisering)
- Adviseren over risico's (m.n. bij milieu incidenten)
- Onderzoek (o.a. [Academische Werkplaats Gezonde Leefomgeving](#))

- Volgens de **Wet publieke gezondheid (Wpg)** zijn **gemeenten wettelijk verantwoordelijk** voor de uitvoering van de publieke gezondheidstaken.
- De GGD is het uitvoerende orgaan.
- Elke GGD werkt voor meerdere gemeenten.
- GGD GHOR als landelijke vereniging de **GGD GHOR**.

Wettelijke basistaken van de GGD



Ondersteuning en
beleidsvoorbereiding bestuur
gemeenschappelijke regeling



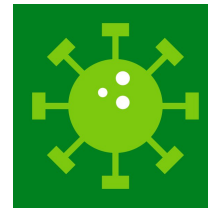
Informatieverstrekking



Medische milieukunde en
advisering over de gezonde
leefomgeving



Coördinatie Psychosociale
hulpverlening



Infectieziektebestrijding



Technische Hygiënezorg



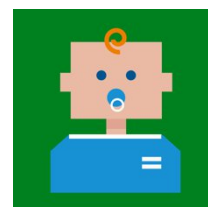
Tuberculosebestrijding



Soa/hiv-preventie en -bestrijding

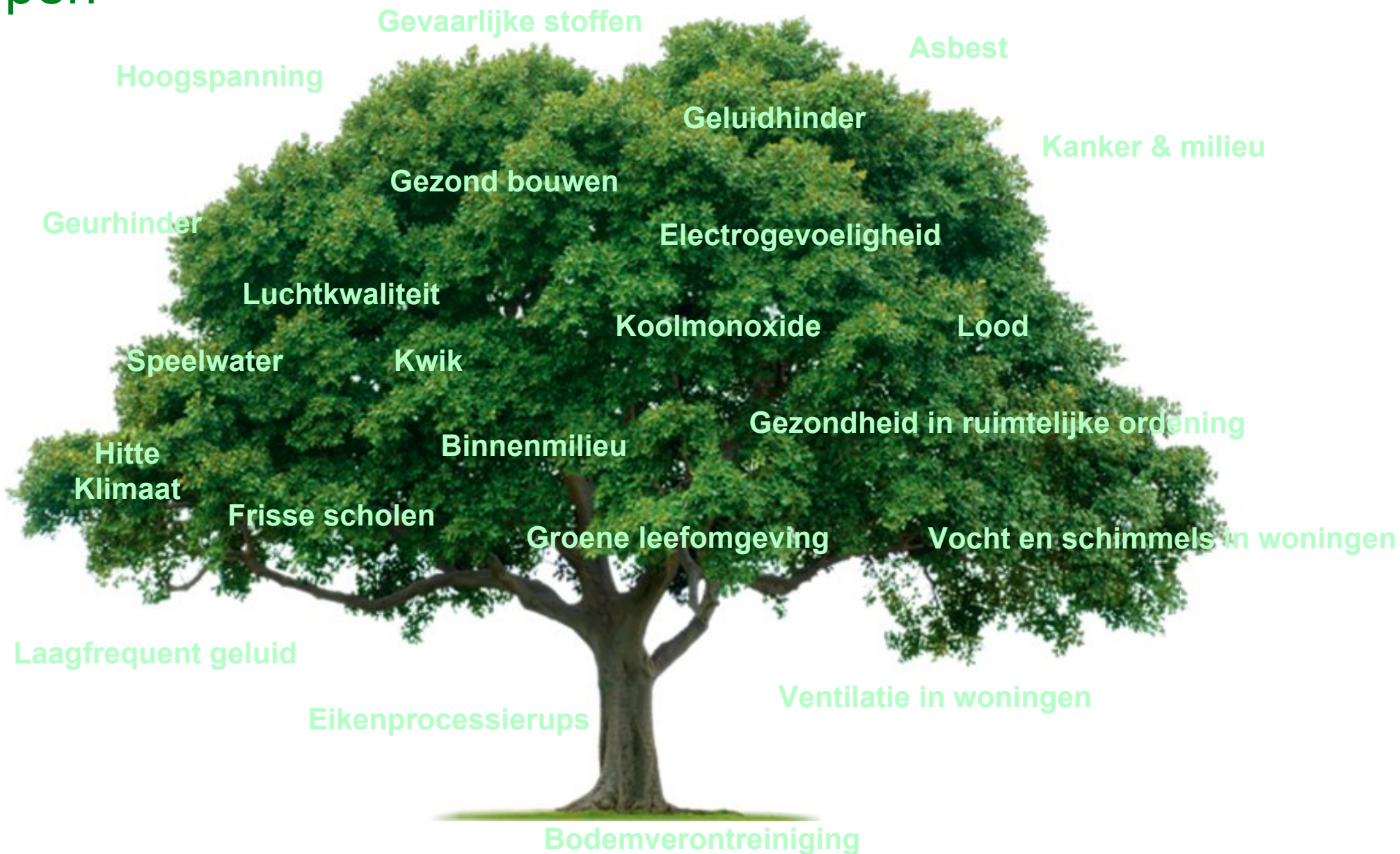


Integrale Gezondheidsmonitor
Rijnmond



Toezicht Kinderopvang

Onderwerpen



Medische milieukunde; Team Gezondheid & Milieu



Advieswaarden WHO

Bron	Guidelines	Onderbouwing
Wegverkeer	53 Lden 45 Lnight	10% ernstige hinder bij 53,3 dB L _{den} 3% ernstige slaapverstoring bij 45,4 dB L _{night}
Railverkeer	54 Lden 44 Lnight	10% ernstige hinder bij 53,7 dB L _{den} 3% ernstige slaapverstoring bij 43,7 dB L _{night}
Vliegverkeer	45 Lden 40 Lnight	10% ernstige hinder bij 45,4 dB L _{den} 11% ernstige slaapverstoring bij 40 dB L _{night}
Windtubrines	45 Lden	10% ernstige hinder bij 45 dB L _{den}

Algemeen

Reduceer geluidsniveaus door vliegverkeer tot onder 45 dB (Lden), omdat het geluid boven dit niveau is geassocieerd met negatieve gezondheidseffecten

Nacht

Reduceer nachtelijke geluidsniveaus door vliegverkeer tot onder 40 dB (Lnight), omdat het nachterlijk geluid boven dit niveau is geassocieerd met negatieve effecten op de slaap

Waar op inzetten?

- Inzetten op minder vluchten: zeker in de nacht / randen van de dag.
- Voorkom het opvullen van de geluidscontouren.
- Streef naar het halen van WHO-norm.
- Bouwen náást geluidscontour is niet dé oplossing, hinder is ook daar nog steeds aan de orde.

Gezondheidsmonitor Volwassenen en Ouderen



Vragenlijst onderzoek

18+
2016 2020 2022  **2024** 2028



Deelnemers

6.620
28%

Gezondheidsmonitor Volwassenen en Ouderen

S1. Denk bij deze vraag aan de laatste 12 maanden. Welk getal van 0 tot 10 geeft het beste aan in welke mate geluid van de onderstaande bronnen u hindert, stoort of ergert wanneer u thuis bent? Als een geluid bij u thuis niet hoorbaar is, kunt u dit in de laatste kolom aangeven.

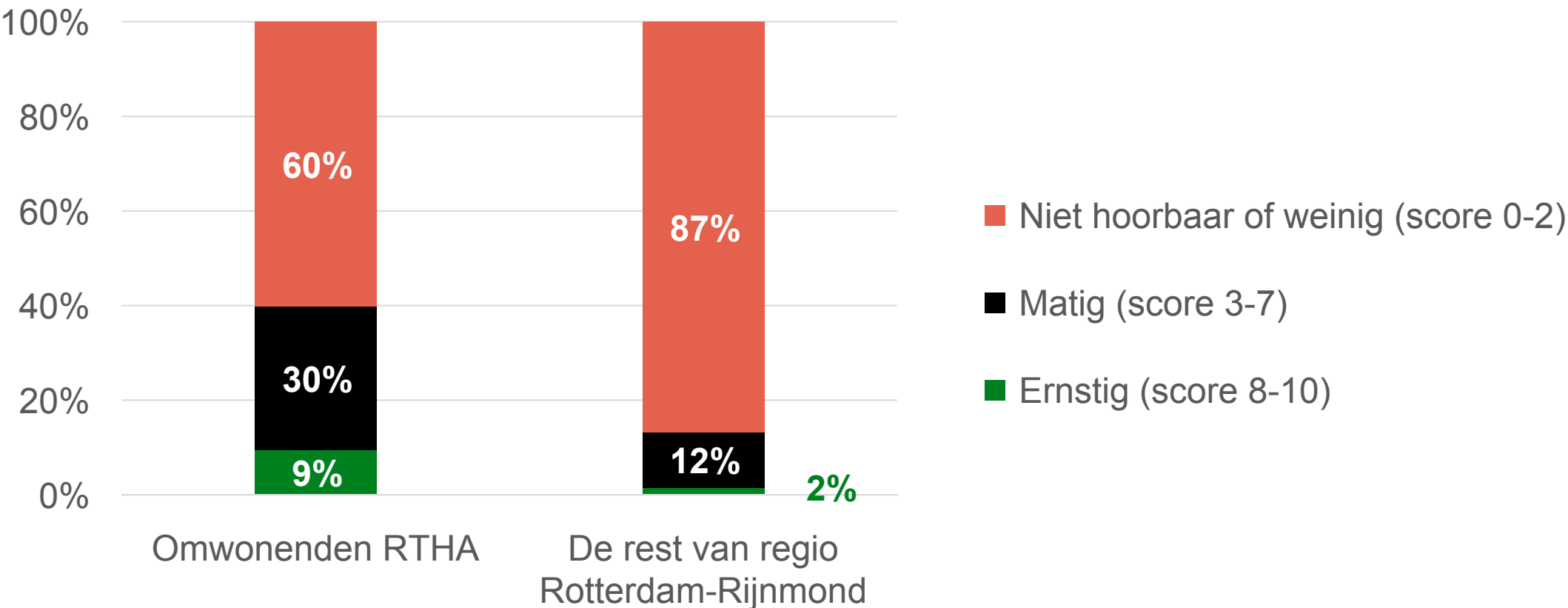
	Ik ben helemaal niet gehinderd							Ik ben extreem gehinderd			Niet hoorbaar
Geef op iedere regel uw antwoord.	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Vliegverkeer	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

T1. Denk bij deze vraag aan de laatste 12 maanden. Welk getal van 0 tot 10 geeft het beste aan in welke mate geluid van de onderstaande bronnen uw slaap verstoort wanneer u thuis bent? Als een geluid bij u thuis niet hoorbaar is, kunt u dit in de laatste kolom aangeven.

	Mijn slaap is helemaal niet verstoord							Mijn slaap is extreem verstoord			Niet hoorbaar
Geef op iedere regel uw antwoord.	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Vliegverkeer	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Gezondheidsmonitor Volwassenen en Ouderen

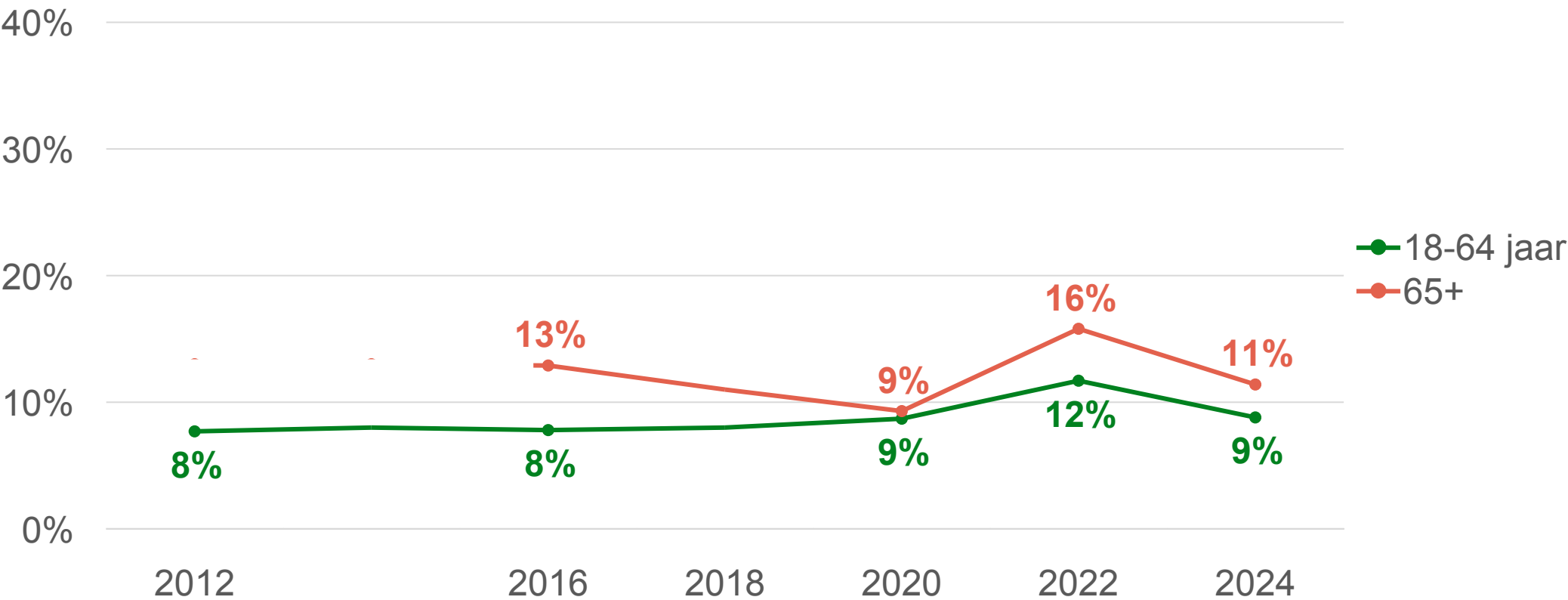
Geluidhinder



Gezondheidsmonitor Volwassenen en Ouderen

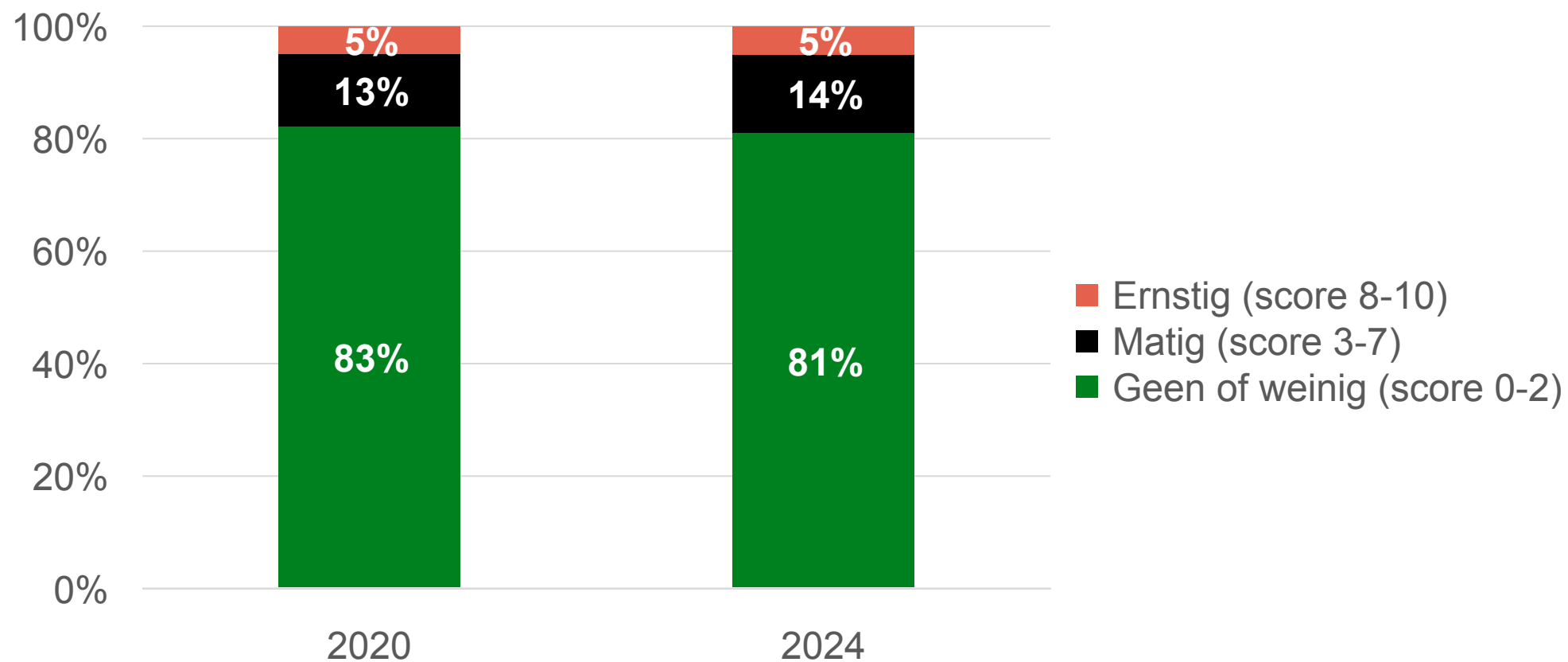
Geluidshinder

Ernstige geluidshinder bij omwonenden



Gezondheidsmonitor Volwassenen en Ouderen

Slaapverstoring

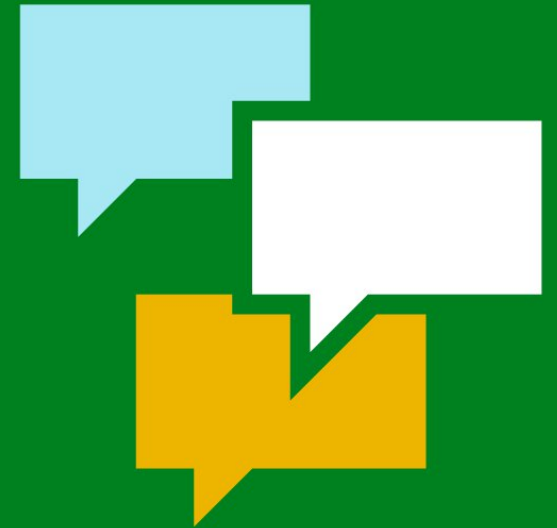


Gezondheidsmonitor Volwassenen en Ouderen

 Database en rapportage
www.gezondheidinkaat.nl

@ Vragen?
[Gezondheidsmonitor@rotterdam.
nl](mailto:Gezondheidsmonitor@rotterdam.nl)

Vragenronde



Bedankt voor uw aandacht.

Meer weten? Kijk voor meer informatie over de GGD-RR op:

www.ggdrotterdamrijnmond.nl

Voor informatie over de gezondheidsonderzoeken van de GGD-RR:

www.gezondheidinkaat.nl

En volg de GGD-RR op social media     



GGD
Rotterdam-
Rijnmond



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Nieuw stelsel regulering vliegtuiggeluid ambtelijk

CRO luchthaven RTHA

2 oktober 2025



Inhoud

- > Aanleiding
- > Hoofdpunten nieuw stelsel
- > Impact
- > Vervolg



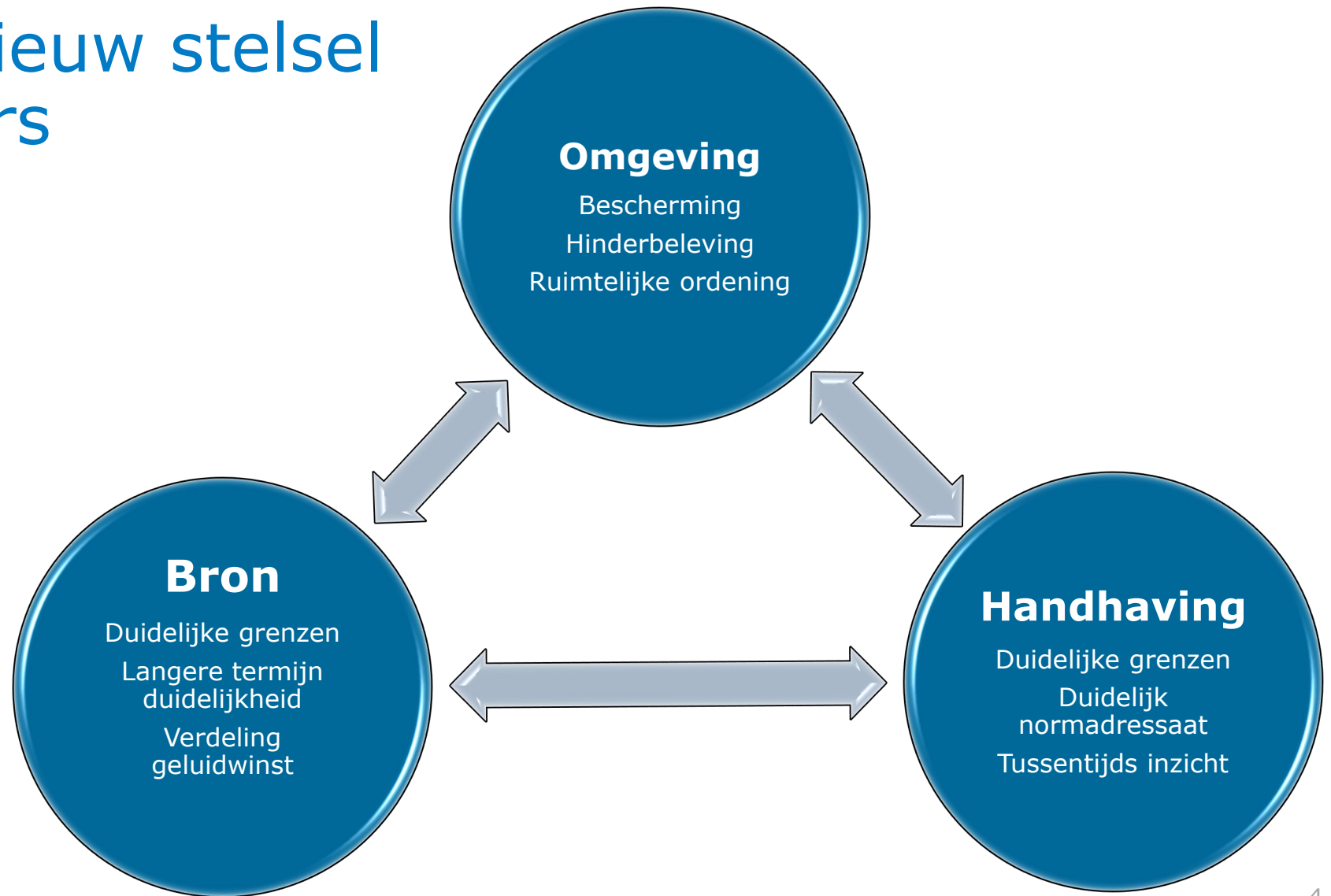
Aanleiding

- › Er is een nieuwe balans nodig tussen de kwaliteit van de leefomgeving en de kwaliteit van het netwerk van internationale verbindingen
 - In de Luchtvaartnota 2020-2050 wordt als doel gesteld de negatieve gezondheidseffecten luchtvaart te verminderen
 - Dit wordt onderschreven in de Hoofdpijnenbrief Schiphol van juni 2022, en wordt uitgewerkt in het stelsel regulering vliegtuiggeluid
- › Regeerprogramma: sturen op milieunormen (i.p.v. aantallen)
 - Negatieve effecten steeds verder laten afnemen
 - Op lange termijn ontstaat groeiruimte als vliegtuigen stiller en schoner worden



Kernpunten nieuw stelsel

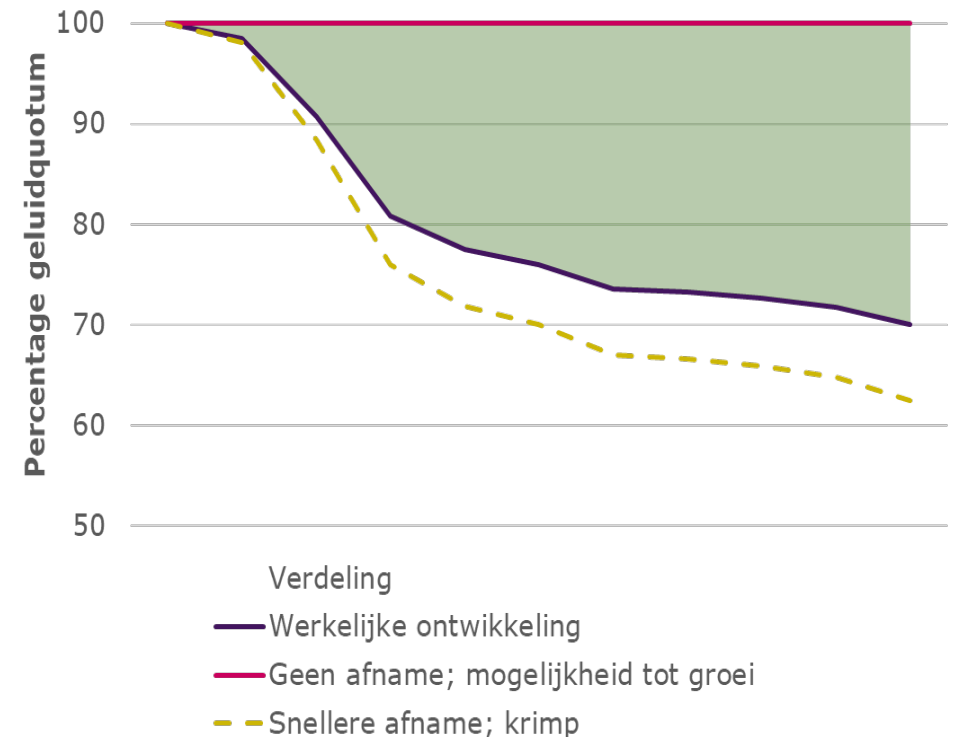
Drie pijlers





Hoe ziet stelsel eruit?

- > **Lokale bescherming via geluidproductieplafonds**
 - (Meer) geluidreferentiepunten in groter gebied rond luchthavens (t.o.v. huidige hhp).
 - Lokale maxima per punt om bewoners te beschermen.
 - Bescherming in geluidaandachtsgebied: 45 Lden-contour
- > **Jaarlijkse geluidsplafonds per luchthaven (geluidquotum)**
 - Minister stelt maximale totale hoeveelheid vliegtuiggeluid per jaar vast.
 - Plafond kan hoger, lager of gelijk blijven t.o.v. vorig jaar.
- > **Aansluiten bij ervaren geluidhinder door vliegtuigen (NAx)**
 - Maxima voor aantal passages boven een bepaalde geluidswaarde.
 - Aansluiting bij ervaren hinder door omwonenden.
- > **Handhaving**
 - Duidelijke verantwoordelijkheid bij luchthavens en LVNL.
 - ILT kan gericht optreden; minder uitzonderingen.
 - Minder uitzonderingen op geluidsgrenzen.
- > **Harmonisatie en aansluiting Omgevingswet**
 - Uniforme geluidregels voor luchthavens en andere bronnen.
 - Herziening woningbouwregels nabij luchthavens op basis van gezondheid.





Gevolgen voor omwonenden

- Rechtsbescherming
 - Meer mensen in beeld door groter geluidaandachtsgebied
 - Meer mensen wonen dichterbij een referentielocatie met een GPP
- Bescherming leefomgeving
 - Overschrijdingen GPP's (in L_{den} en L_{night}) niet toegestaan
 - Overschrijding geluidquotum (totale geluidbelasting) niet toegestaan
 - Aanvullende indicator (NAX)
 - Geluidwerende maatregelen (gevelisolatie)



Gevolgen voor gemeenten

- › Geluidcontouren bepalen mogelijkheden woningbouw
- › Geluidaandachtsgebied vanaf 45 Lden, daarbuiten geen restricties door luchtverkeer
- › Afwegingengebied tussen 45 en 54 Lden, gemeente is bevoegd gezag voor toelaten woningen
- › Geen woningbouw vanaf 54 Lden (= geactualiseerde gezondheidsgrens)
- › Krimpcontouren, meer ruimte voor woningbouw kan na afweging en besluit door bevoegd gezag van de bron



Gevolgen voor luchthaven





Politiek / bestuur

- › Besluit met GPPs
 - Biedt solide afweging tussen bescherming en benutting, na besluit 'rust'
- › Besluit met geluidquotum en hindernorm
 - Biedt mogelijkheid bijsturing of verwerking nieuwe gegevens
- › Verplichte evaluatie na 5 jaar
 - Transparante besluitvorming over bestemming geluidwinst
- › Juridische verankering 'lager' dan AMvB-niveau
 - Minder rigiditeit in besluiten luchthavens
- › Systematiek regulering luchtvaart wordt gelijk getrokken met andere bronsoorten (Omgevingswet)



Vervolgproces

- › Komend half jaar:
 - Participatie via de Nationale Klankbordgroep
 - Toetsen ILT, LVNL en ACNL
 - Tweede Kamer op inhoud informeren
- › Definitief beleidsontwerp + rapportages/aanpassingen n.a.v. bovengenoemde trajecten = afronding beleidsfase
- › Najaar 2025 start wetsontwerpfase:
 - Medio 2026 ontwerpregelgeving gereed
 - Eind 2026 consultatie wetsvoorstel + advies RvS
 - 2027 parlementaire behandeling
 - Eind 2028 inwerkingtreding



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Nieuw stelsel regulering vliegtuiggeluid

Backup slides



Gevolgen provincies

- › Geen formele rol voor provincie, niet in stelsel, niet bij besluiten
- › Betrokken bij besluiten via participatie
- › Nog in beraad provincie rol bij afwegingengebied 45 – 54 L_{den}



Doel: Nieuw stelsel vliegtuiggeluid

Doel:

Hoofddoel: het sturen op een afname van de geluidhinder

Daarbij wordt ook specifiek aandacht besteed aan:

Verbetering van de bescherming

Flexibeler sturen op hinder

*Uniformering van beleid (tussen
luchthavens onderling en aansluiting
Omgevingswet)*

Uitgangspunten:

Robuust en flexibel	Duidelijke geluidgrenzen uitgedrukt in grenswaarden	Ruimte voor nieuwe inzichten en geluidgegevens
Meer gelijkvormigheid tussen luchthavens	Geluidwinst ten goede aan omgeving en/of sector	Meer regie op ruimtelijke ordening rond luchthavens
Oog voor individuele bescherming omwonenden	Omgevingsrechtelijke onderdelen in Omgevingswet	Geluidssystematiek andere bronsoorten is vertrekpunt



GEVOLGEN OP DE GROND DOOR LUCHTVERKEER

Aansluiten bij systematiek Omgevingswet

- › Omgevingswet kent de termen:
 - geluidproductieplafond (GPP)
 - standaardwaarde (SW) voor bronzijde en omgevingszijde
 - grenswaarde (GW) voor bronzijde en omgevingszijde
- › Stelsel introduceert systematiek GPP's, SW en GW voor luchtverkeer
- › Besluiten over de bron houden rekening met de bestaande omgeving via SW en GW voor bronzijde
- › Besluiten over de omgeving (toelaten geluidgevoelige gebouwen) houden rekening met de bestaande bron via SW en GW voor omgevingszijde
- › Geluidbelasting door de bron wordt begrensd met GPP's op referentiepunten



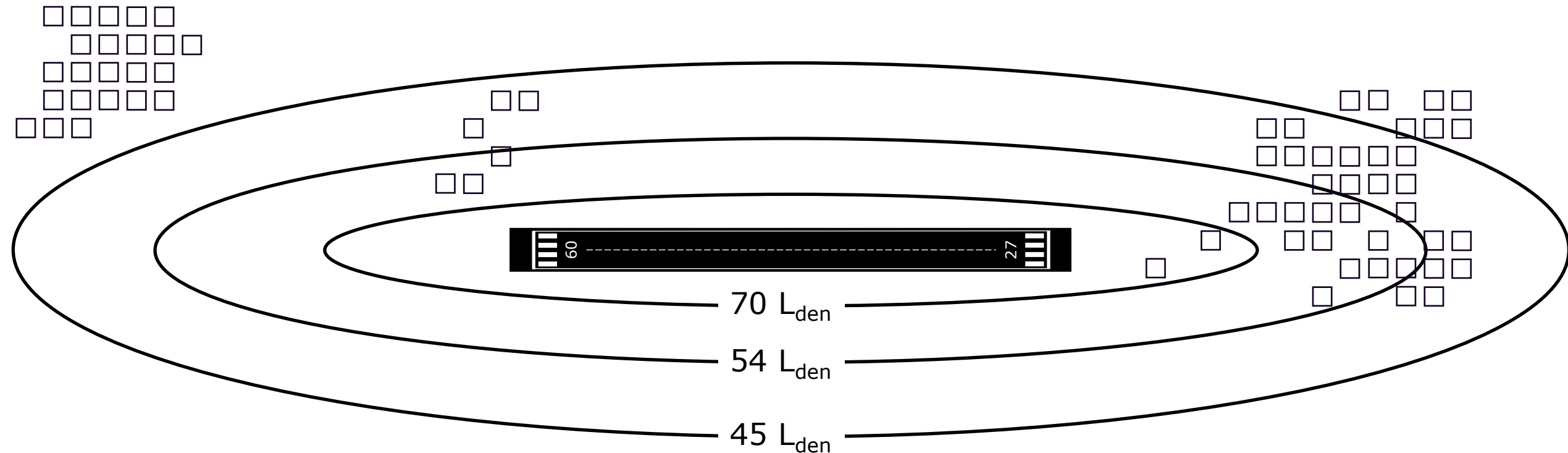
Gebouwen rondom een luchthaven



Zwarte rechthoek met witte markering = runway airport
Vierkant = geluidgevoelig gebouw (bijvoorbeeld woning)



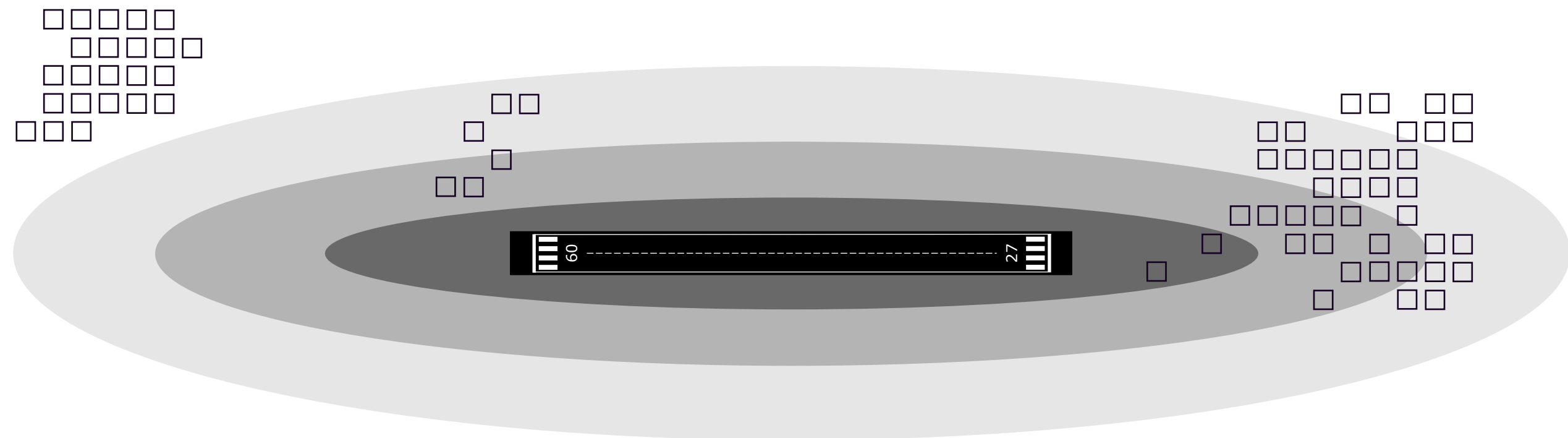
Geluid rondom een luchthaven



Ovaal = geluidcontour (lijn die dezelfde geluidwaarden met elkaar verbind)



Gebieden rondom een luchthaven



Kleurvlak = gebied binnen een (of meerdere) geluidcontour(en)



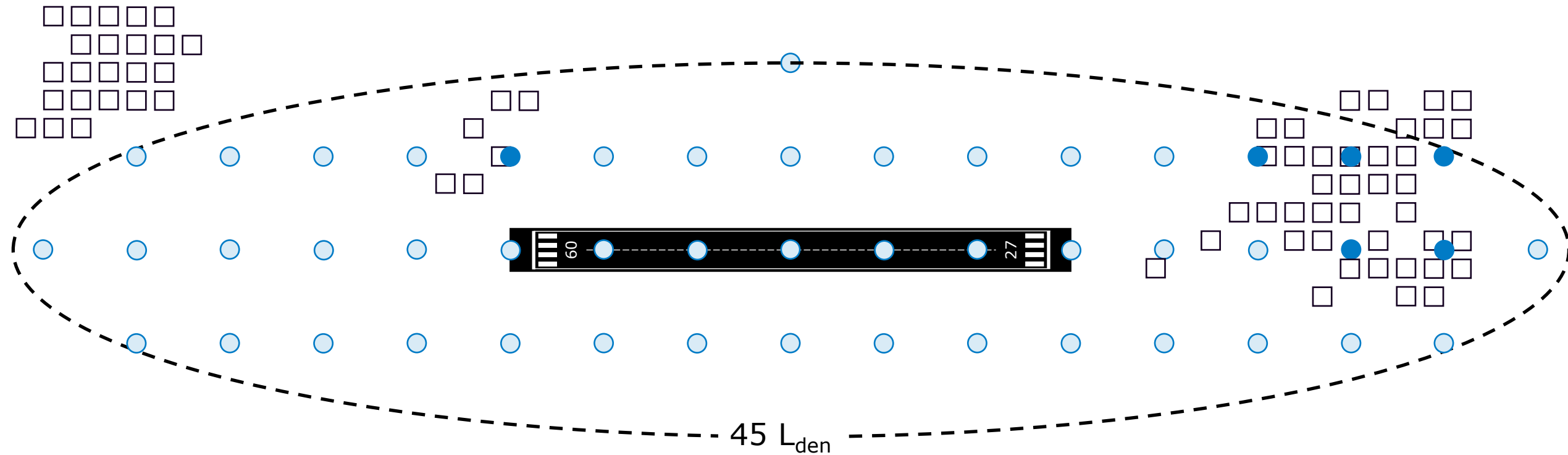
BESCHERMEN

Gevolgen omwonenden

- › Rechtsbescherming
 - Meer mensen in beeld door groter geluidaandachtsgebied
 - Meer mensen wonen dichterbij een referentielocatie met een GPP
- › Bescherming leefomgeving
 - Overschrijdingen GPP's (in L_{den} en L_{night}) niet toegestaan
 - Overschrijding geluidquotum (totale geluidbelasting) niet toegestaan
 - Aanvullende indicator (NAX)
 - Geluidwerende maatregelen (gevelisolatie)



Referentiepunten rondom een luchthaven



Lichtblauw = Referentiepunt zonder GPP
Donkerblauw = Referentiepunt met GPP



BENUTTEN

Gevolgen gemeenten en bouwers

- › Bouwbeperkingen gekoppeld aan geluidcontouren/gebieden
 - Hoger dan 54 L_{den} voorkomen toelaten nieuwe geluidgevoelige gebouwen
 - Tussen 45 en 54 L_{den} toelaten nieuwe geluidgevoelige gebouwen pas nadat geluidbeperkende maatregelen (geluidontvangst op gevel/dak) afgewogen door gemeente en verplicht geluidwerende maatregelen (gevelisolatie)
 - Lager dan 45 L_{den} geen bouwbeperkingen door luchtverkeer
- › Verandering ten opzichte van huidige situatie
 - LIB-gebieden geluid verdwijnen
 - Beperkingengebieden geluid uit nu geldende regelgeving nog uitwerken (overgangsrecht)



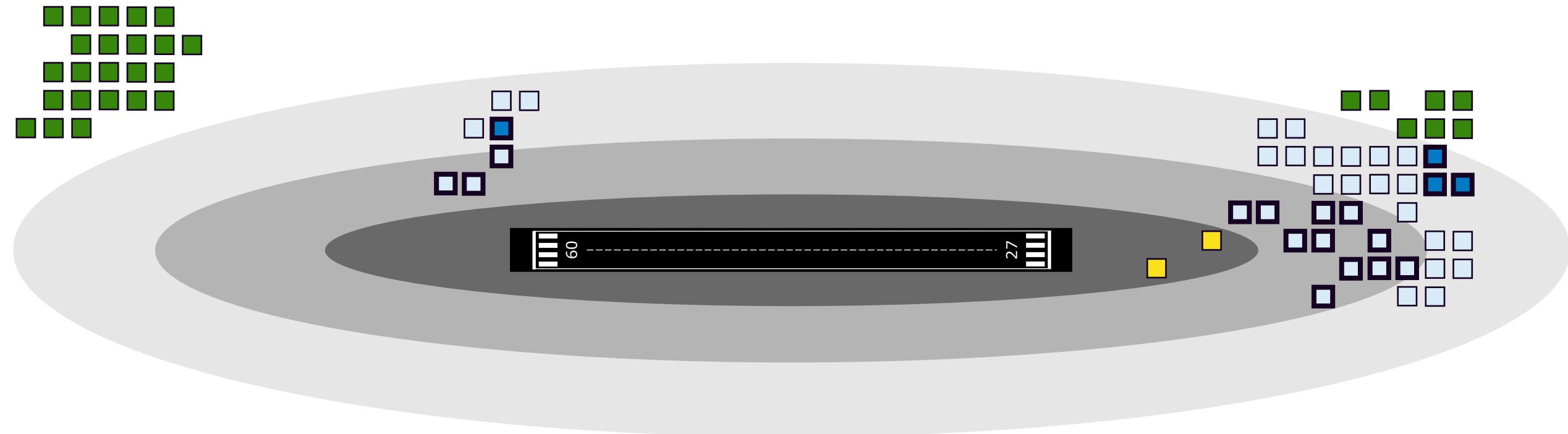
BOUWEN

Gevolgen omwonenden, gemeenten, bouwers

- › Toelaten gebouwen beperken naarmate geluidbelastingen hoger is, zodat:
 - bescherming van nieuwe bewoners tegen onbekendheid (zorgplicht overheid / voorkomen extra geluidgehinderden)
 - bescherming luchtvaartsector (voorkomen extra meldingen van overlast door extra geluidgehinderden)
- › Geluidcontouren (en daarmee corresponderende GPP's) bepalen bouw mogelijkheden, niet het geluidquotum
- › Pas na afwegen gevolgen en vaststellen gewijzigd besluit, kunnen kleinere contouren worden vastgelegd met meer ruimte voor woningbouw als gevolg



Gevolgen rondom een luchthaven



Groen = geen beperkingen, Lichtblauw = bestaand, Donkerblauw = toegevoegd,
Geel = sloop, Dikke lijn om vierkant = geluidwerende maatregelen



Waar moet nieuw stelsel in resulteren?

- > De luchthaven (Schiphol)
 - Perspectief op groei door schrappen aantalsnorm
- > Luchtvaartmaatschappijen
 - Perspectief op groei door schrappen aantalsnorm
 - Hierdoor kan investeren in stillere toestellen worden beloond
- > Omwonenden
 - Geen overschrijdingen van normen meer toegestaan
 - Sturingsmogelijkheden op afname geluidbelasting
 - Perspectief op gerichte henderafname door opnemen hindernorm
- > Gemeenten
 - Geluidwinst kan worden vertaald in woningbouwmogelijkheden
- > Bovenstaande effecten kunnen alleen worden gematerialiseerd o.b.v. daadwerkelijke besluiten per luchthaven