



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Vernieuwing beleidsstelsel vliegtuiggeluid

Ministerie van IenW



Aanleiding

- › De Luchtvaartnota 2020-2050 kondigt de ontwikkeling van een nieuwe stelsel voor de normering van vliegtuiggeluid aan:
 - *"De Rijksoverheid stuurt op afname van de negatieve gezondheidseffecten door luchtvaart als voorwaarde voor de toekomstige groei van de burgerluchtvaart."*
 - *"Vormgeven geluidsbeleid dat beter aansluit bij de hinder die bewoners ervaren en waarmee de sturingsmogelijkheden op hinder toenemen."*
 - *"Het Rijk zal per luchthaven, samen met de luchthaven en de omgeving, de normen ontwikkelen voor stapsgewijze vermindering van de geluidshinder"*



Huidige stelsel

- › Grenswaarden in handhavingspunten
- › Gebieden met ruimtelijke beperkingen
- › Vastgelegd in een Omzettingsregeling, en in de toekomst in een Luchthavenbesluit

3

Momenteel wordt de geluidsruijnte rondom RTHA beperkt door grenswaarden in zgn. handhavingspunten. Rond RTHA liggen 6 van dit soort punten. In deze punten wordt de geluidbelasting van alle vluchten opgeteld, en getoetst aan een grenswaarde. De realisatie van de luchthaven moet hier altijd onder blijven.

Daarnaast ligt er rondom de luchthaven een gebied waarin beperkingen gelden voor woningbouw. Ook dit gebied is bepaald op basis van de geluidbelasting.

Zowel de grenswaarden als het beperkingengebied zijn vastgelegd in de Omzettingsregeling. In de toekomst wordt er een luchthavenbesluit vastgelegd, waarin de systematiek hetzelfde blijft.



Opgaven nieuwe stelsel

- > Omwonenden:
 - Afname van de hinder
 - Betere bescherming
 - Betere uitlegbaarheid van het stelsel
 - ...
- > Regio:
 - Wonen-vliegen
- > Sector
 - Perspectief

Het huidige stelsel komt hieraan onvoldoende tegemoet

4

Het huidige stelsel voor de regionale luchthavens komt voort uit de tijd van het Aanwijzingsbesluit (2001) en de Omzettingsregeling (2013). Voor een nieuw stelsel moeten echter de meest recente inzichten meegenomen worden. In aanloop naar de Luchtvaartnota zijn al veel opgaven opgehaald. Het overzicht is vooral bedoeld als voorbeeld, en geeft een beeld van de verschillende belangen die spelen rondom de luchthaven.

Het huidige stelsel van de Omzettingsregeling of een luchthavenbesluit is onvoldoende geschikt om deze opgaven een plek te geven.



Uitgangspunten

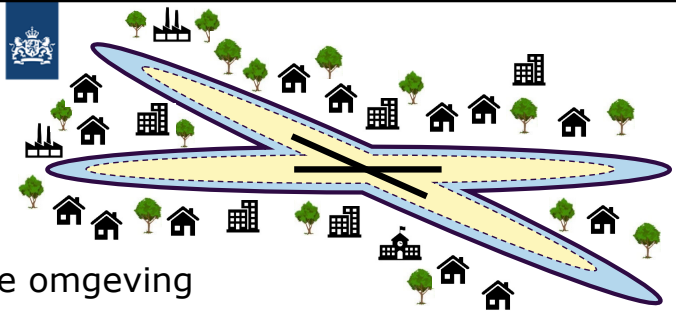


5

Onder andere uit de eerder genoemde opgaven is een aantal uitgangspunten gedestilleerd. Het nieuwe stelsel moet het mogelijk maken om:

- Robuust te kunnen sturen, en flexibel te zijn om nieuwe inzichten (politiek en maatschappelijk) te kunnen meenemen.
- Duidelijke grenswaarden vast te leggen in regelgeving, waarbinnen de sector zijn operatie moet inrichten.
- Nieuwe inzichten wat betreft geluidgegevens of modellen te kunnen meenemen.
- Uniformiteit tussen de verschillende luchthavens te borgen.
- Handvatten te geven voor het Rijk om meer regie te nemen over ruimtelijke ordening rond luchthavens, zoals aangekondigd in de Luchtvaartnota.
- Voor omgevingsrechtelijke aspecten aan te sluiten bij de Omgevingswet.
- Perspectief te bieden voor de sector.

Denkrichting



1. Besluit ter bescherming van de omgeving
 - Duidelijke normering van geluid
 - Duidelijke criteria voor woningbouw
2. Besluit voor de operaties op de luchthavens
 - Binnen de kaders van het besluit ter bescherming van de omgeving
 - Robuust om een lange termijn afname van de geluidbelasting vast te kunnen leggen
 - En flexibel om nieuwe technische en maatschappelijke inzichten in mee te nemen

6

Binnen IenW is er al een eerste denkrichting ontstaan voor een nieuw stelsel. Dit is onder andere gebaseerd op de huidige stelsels rond Eindhoven, regionale luchthaven en Schiphol.

Het concept bestaat uit twee besluiten:

1. Het besluit ter bescherming van de omgeving lijkt op een luchthavenbesluit, en bevat zowel grenswaarden voor geluid als gebieden met voorwaarden voor woningbouw. Dit besluit bevat een harde norm die duidelijkheid en bescherming biedt aan de omgeving. Het betreft een lange termijn besluit, en de luchthaven moet altijd binnen de grenzen van dit besluit opereren.
2. Het besluit voor de operaties van de luchthaven staat toe om directer te sturen op bijvoorbeeld een afname van de geluidbelasting of de hinder. Het besluit geldt als een aanscherping op het eerste besluit, en moet altijd passen binnen de kaders van het besluit ter bescherming van de omgeving. Dit besluit is robuust genoeg om voor een langere periode duidelijkheid te geven over de eisen gesteld aan de luchthaven. Anderzijds moet het besluit flexibel genoeg zijn om periodiek – bijvoorbeeld elke 5 jaar – nieuwe inzichten (politiek, maatschappelijk en technisch) mee te nemen.



Participatie-aanpak

- › Komend jaar nadere invulling van het nieuwe stelsel
- › Participatie rondom Schiphol en de regionale luchthavens

Participatiefasen op hoofdlijnen

- 1. Regionale werkgroep** (maatschappelijk/sector) – najaar 2022
over eerste denkrichting
- 2. Nationale werkgroep** (maatschappelijk/sector) – tweemaandelijks vanaf januari 2023
- 3. Regionale werkgroep en bestuurlijk** - indicatief 2^e half jaar 2023
over invulling grenswaarden/normen

Participatietrede: consulteren en informeren

- › Bij relevante inzichten en updates brede terugkoppeling regionale overlegorganen
- › Internetconsultatie bij wetgevingstraject (consulteren)

7

De ervaring leert dat belanghebbenden logischerwijs willen doorleven wat een aanpassing voor hun bescherming betekent en hoe dit regionaal uitwerkt. Om die reden wordt gekozen voor een participatieaanpak met een regionale invalshoek per luchthaven.



Uitvraag regionale werkgroep

- › Er komt een uitvraag via secretaris, daar kunt u zich aanmelden
- › Bij uitvraag zit participatieplan met nadere toelichting op de voorziene participatie
- › Vanuit elke werkgroep zal aanvullend een vertegenwoordiging deelnemen aan de nationale werkgroep die naar verwachting elke 2 maanden bijeen komt.