

Concept participatieplan ontwikkeling nieuw stelsel vliegtuiggeluid

Inleiding en context

In de Luchtvaartnota 2020-2050 is een nieuw geluidsstelsel van normen en maatregelen aangekondigd dat gezamenlijk de hinder rond de luchthavens aantoonbaar vermindert en beter aansluit bij de ervaren hinder van de omwonenden.

In de Hoofdlijnenbrief van 24 juni jl. over Schiphol is dit geconcretiseerd door aan te geven normstelling te ontwikkelen gericht op voortdurende vermindering van negatieve externe effecten. In de Hoofdlijnenbrief is aangegeven dat het maximum van 440.000 vliegtuigbewegingen voor vijf jaar geldt. Daarna treedt het nieuwe normenstelsel in werking. Als de normstelling eerder gereed is dan kan mogelijk eerder tot invoering worden overgegaan.

De regionale luchthavens van nationale betekenis¹ staan voor een grote opgave om een duurzame transitie te maken, gericht op het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit. Ook moeten voor Rotterdam The Hague Airport (RTHA), Maastricht Aachen Airport (MAA) en Groningen Airport Eelde (GAE) in deze kabinetsperiode luchthavenbesluiten vastgesteld worden. Dit zal nog onder de huidige systematiek plaatsvinden. Dit geldt ook voor het wijzigingsbesluit Lelystad Airport (LA). Wanneer de regionale luchthavens ook overgaan naar het nieuwe stelsel moet nog worden gezien. In de komende nieuwe luchthavenbesluiten moeten de beginselen van de voorgenomen verbetering van de leefomgevingskwaliteit al een plek vinden.

Huidige normstelling vliegtuiggeluid

De bestaande geluidstelsels voor Schiphol en de regionale luchthavens van nationale betekenis hebben als voornaamste doel het beschermen van de omgeving tegen de negatieve effecten van vliegtuiggeluid. Nieuwe inzichten vragen echter om een herziening van deze stelsels. Zo zijn de huidige stelsels opgesteld in tijden van (beoogde) groei van de luchtvaartsector, en daarmee niet ingericht op het sturen door het Rijk op reductie van geluidbelasting en hinder. Daarbij zijn er in het huidige stelsel een aantal optimalisaties mogelijk, die in de interactie met de omgeving en/of lopende beleidstrajecten naar voren zijn gekomen, bijvoorbeeld wat betreft uniformiteit en flexibiliteit.

Doel nieuw geluidsstelsel luchthavens

Het doel is om te komen tot een geluidsstelsel dat de mogelijkheid biedt invulling te geven aan de ambities uit de Luchtvaartnota 2020-2050 om de hinder rond luchthavens aantoonbaar te verminderen. Ook heeft het nieuwe geluidsstelsel als doel om tegemoet te komen aan de toezegging uit de Hoofdlijnenbrief Schiphol van 24 juni jl. om in de toekomst de geluidbelasting te normeren, waarbij niet meer hoofdzakelijk het aantal vliegtuigbewegingen centraal staan. Het stelsel betreft een technisch stelsel dat de mogelijkheden faciliteert. De beleidskeuzes om te komen tot minder hinder worden gemaakt in de daaropvolgende vaststelling van (Luchthaven)besluiten.

Kamerstukken

Op 11 maart 2022 is de Tweede Kamer geïnformeerd met brief:
[Kamerbrief over status Luchtvaartnota | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl](#)

Op 31 mei 2022 is de Tweede Kamer geïnformeerd met brief:
[Regionale luchthavens | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl](#)

¹ Eindhoven Airport staat onder bevoegd gezag van het ministerie van Defensie en medebevoegd gezag van ministerie van IenW en wordt in deze beschouwing niet meegenomen als luchthaven van nationale betekenis.

Op 24 juni 2022 is de Tweede Kamer geïnformeerd met brief:
[Hoofdlijnenbrief Schiphol | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl](#)

Op 11 juli 2022 is de Tweede Kamer geïnformeerd met brief:
[Kamerbrief over voortgang 'Programmatische aanpak meten vliegtuiggeluid' \(PAMV\) en onderzoeken vliegtuiggeluid | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl](#)

Kaders en randvoorwaarden nieuw stelsel

Kaders

Het betreft het maken van een nieuw stelsel voor het reguleren van vliegtuiggeluid. Daarbij dient de ontwikkeling van het nieuwe stelsel voor regelgeving hand in hand te gaan met de invulling van zo'n nieuw systeem met de hoogte van de grenswaarden/normen om een zorgvuldige en complete overgang naar een nieuw stelsel te borgen.

Binnen de Programmatische aanpak geluid voor Schiphol (PAGS) is reeds gestart met onderzoek dat kijkt naar een mogelijk reductiepad op gebied van geluid. Andere relevante aspecten die in de ontwikkeling van het stelsel worden betrokken zijn de beleidsuitwerking hoe omgegaan wordt met het WHO advies over geluid, onderzoeken over hinder uit de Programmatische aanpak meten, berekenen en beleven van vliegtuiggeluid (PAMV) en normering uit de Omgevingswet voor andere geluidbronnen (o.a. cumulatie van verschillende bronnen).

Voortbouwen op huidige stelsels

De uitwerking van het nieuwe stelsel begint vanuit het startpunt van de huidige stelsels. Hierop wordt voortgebouwd, en worden nieuwe inzichten toegepast. Zo is voor de eerste denkrichting van het nieuwe stelsel die het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ontwikkeld heeft, gekeken naar de best practices van de geluidssystematiek (sturing met medegebruiksvergunning en evaluatie) bij Proefcasus Eindhoven Airport.

Scope

De scope betreft Schiphol en de regionale luchthavens van nationale betekenis.

Doel participatie

Doel van het betrekken van de omgeving in dit traject is om de omgeving vroegtijdig mee te laten denken in het ontwikkelingstraject van het nieuwe stelsel.

Participatie aanpak

Momenteel zijn er verschillen in beschermingsniveau en status van besluitvorming rondom de luchthaven Schiphol en luchthavens van nationale betekenis. 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.

In de volgende gremia wordt aangekondigd dat er wordt gewerkt aan de ontwikkeling van een nieuw geluidsstelsel:

- Schiphol: Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS), Novex Schiphol/ Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS);
- Regionale luchthavens van nationale betekenis: Commissies Regionaal Overleg (CRO)'s;
- Luchtvaartsector.

Per luchthaven wordt zoveel mogelijk plenair op de eerstvolgende bijeenkomst van MRS en CRO's dit traject aangekondigd en aan hen voorgesteld om een (bestaande) werkgroep geluid of een werkgroep op te richten en deze te betrekken bij de totstandkoming van de uitwerking van het nieuwe geluidsstelsel. In eerste instantie om regionaal op te halen. Concreet betekent dit een participatiesessie met deze werkgroepen in Kwartaal 4-2022. Vanuit elke werkgroep zal aanvullend een vertegenwoordiging deelnemen aan de nationale werkgroep die naar verwachting elke

twee maanden bijeenkomt. Bij relevante inzichten en updates wordt er breed teruggekoppeld in de regionale overlegorganen (CRO's en MRS).

Stakeholders

Belanghebbenden bij dit onderwerp zijn een brede groep van stakeholders rondom de luchthaven Schiphol en luchthavens van nationale betekenis waar de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) bevoegd gezag is.

- Maatschappelijk: MRS, CRO's namens maatschappelijke- en bewonersorganisaties;
- Medeoverheden: Novex, CRO's, BRS;
 - Voor de bestuurlijke consultatie rondom Schiphol gaat dat via Novex/BRS
 - Voor de bestuurlijke consultatie rondom luchthavens van nationale betekenis gaat dit via de CRO's
- Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL);
- Luchtvaartsector: Schiphol, RTHA, LA, MAA, GAE, NVL, Airlines.

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) wordt in haar wettelijk toebedeelde rol betrokken bij de vroegtijdige uitwisseling over het nieuwe stelsel vliegtuiggeluid en wordt gevraagd een Handhaafbaarheid, Uitvoerbaarheid en Fraudebestendigheid (HUF)-toets uit te voeren. Dit wordt gezien als onderdeel van de uitwerking van het systeem en niet als participatie. Ook andere organisaties kunnen om een uitvoeringstoets gevraagd als onderdeel van de uitwerking, bijvoorbeeld LVNL.

Er vindt interdepartementale afstemming plaats via de reguliere interdepartementale overlegstructuren.

Participatie rondes

De participatie vindt doorlopend (tweemaandelijks) plaats via een nationale werkgroep, met aanvullend twee specifieke momenten waarop belanghebbenden in breder verband en regionaal betrokken worden bij de uitwerking van het nieuwe geluidsstelsel. De participatie is gericht op consulteren en informeren voorafgaand aan voorgenomen besluitvorming over een nieuw stelsel voor vliegtuiggeluid.

Participatiefasen op hoofdlijnen:

1. **Regionale werkgroep** (maatschappelijk/sector) – najaar 2022 over eerste denkrichting
2. **Nationale werkgroep** (maatschappelijk/sector) – indicatief tweemaandelijks doorlopend vanaf januari 2023 t/m eind 2023 (indicatief max. aantal deelnemers 20 personen)
3. **Regionale werkgroep en bestuurlijk** - indicatief 2^e half jaar 2023 over uitgewerkt stelsel en invulling grenswaarden/normen

Bij relevante inzichten en updates vindt brede terugkoppeling plaats in de regionale overlegorganen (CRO's en MRS).

De ontwikkeling van het nieuwe stelsel moet natuurlijk ook vastgelegd worden in wet- en regelgeving. Er zal per wetgevingsproduct sowieso een (internet)consultatieronde gedaan worden. Het is goed voorstelbaar dat het nuttig is de regionale en nationale werkgroepen ook een rol van betekenis te laten hebben bij de ontwikkeling van de wetgeving. We bekijken dat met elkaar zodra dat aan de orde is.

Resultaten van participatie

De reacties op de participatie worden geanalyseerd en aangegeven wordt wat met de inbreng is gedaan.