



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:
 - *Stuur op afname van de negatieve gezondheidseffecten door luchtvaart*
 - *Ontwikkel normering samen met luchthaven en regio*
 - *Sluit in het beleid beter aan bij ervaren hinder*



Huidige stelsel



Momenteel wordt de geluidsruimte rondom MAA beperkt door grenswaarden in zgn. handhavingspunten. Rond MAA liggen 8 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.



Eerder opgehaald vanuit **omwonenden**, **bestuurders** en **sector**

Hinderbeperking

Minder ochtend-, avond-
en nachtvluchten
Rustmomenten
Isolatie/compensatie

Ruimtelijke ordening

Ruimte voor woningbouw
Duidelijke regelgeving

Regelgeving

Minder complex
Sturen op aantallen
Aanvullende
hinderindicatoren
Actuele gegevens

Perspectief

Lange termijn
Ruimte voor gecontroleerde
ontwikkeling

Het huidige stelsel komt hieraan onvoldoende tegemoet

4

Het huidige stelsel voor de regionale luchthavens voort uit de tijd van het Aanwijzingsbesluit (2004) en de Omzettingsregeling (2014). 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

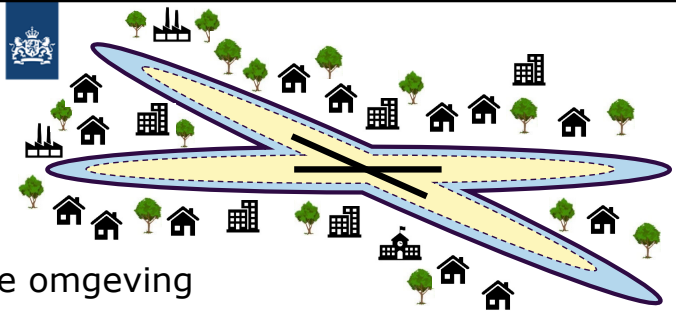


5

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 luchthaven
 - 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

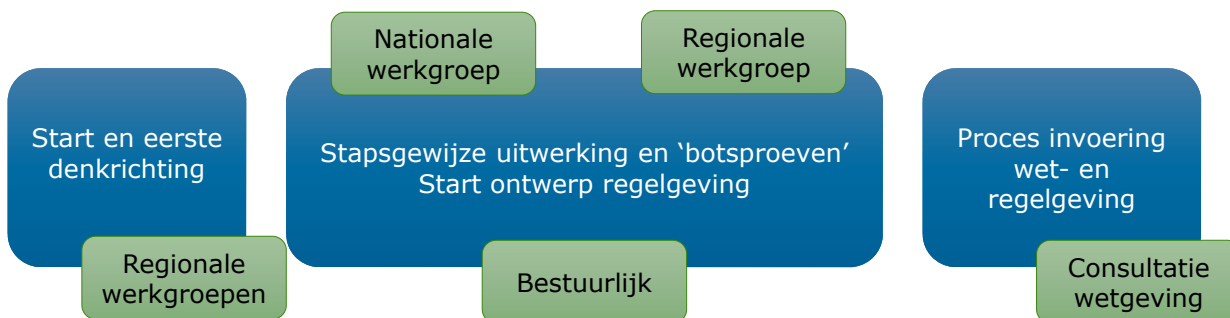
Binnen IenW is er al een eerste denkrichting ontstaan voor een nieuw stelsel. Dit is onder andere gebaseerd op de huidige stelsels rond Eindhoven, regionale luchthaven en Schiphol.

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.



Proces en participatie



We bevinden ons aan het begin van het proces. In het tweede halfjaar van 2022 zijn op basis van input aan de Luchtvaartnota de uitgangspunten bepaald en is een eerste denkrichting uitgewerkt zoals vandaag gepresenteerd. In 2023 wordt deze denkrichting verder uitgewerkt. Daarbij wordt zowel de regionale als een nationale werkgroep betrokken. Tevens wordt in 2023 begonnen met het voorbereiden van de ontwerp regelgeving.

Naar verwachting zal het nieuwe stelsel over ca. vijf jaar opgenomen kunnen worden in de wet- en regelgeving. Over dit traject vindt tegen die tijd ook nog een consultatie plaats.

De ontwikkeling van het nieuwe stelsel voor geluid staat los van het lopende traject voor de aanvraag van een luchthavenbesluit. Wel zal worden bezien hoe het nieuwe stelsel voor de regionale luchthavens in de toekomst opgenomen kan worden.