

Versie voor internetconsultatie

Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van,
nr. IENW/BSK-, tot wijziging van de Regeling burgerluchthavens in verband met
het berekenen van de geluidbelasting van luchtvaartuigen die worden ingezet
voor vluchten ten behoeve van spoedeisende hulpverlening en politietaken

**HOOFDDIRECTIE
BESTUURLIJKE EN
JURIDISCHE ZAKEN**

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 3, vierde lid, onderdeel a, van het Besluit burgerluchthavens;

BESLUIT:

ARTIKEL I

In Bijlage 1, hoofdstuk 7, onder 1, bij de Regeling burgerluchthavens wordt na
'zoals voor de overige burgerluchthavens vastgelegd in de indelingslijst (zie ook
paragraaf 3.2 en 5.1).' toegevoegd 'Luchtvaartuigen die volgens hoofdstuk 8 zijn
gecertificeerd worden ingedeeld op basis van de ICAO-code van het
luchtvaartuigtype. Wanneer een luchtvaartuig dat volgens hoofdstuk 8 is
gecertificeerd wordt ingezet voor vluchten ten behoeve van spoedeisende
hulpverlening en/of politietaken en in de appendices, bedoeld in artikel 4, eerste
lid, aanvullende informatie beschikbaar is over het luchtvaartuigtype waartoe het
luchtvaartuig behoort, kan de geluidbelasting overeenkomstig die aanvullende
informatie worden berekend.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 oktober 2023.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

TOELICHTING

Inleiding

Met de onderhavige regeling wordt een wijziging aangebracht in bijlage 1 bij de Regeling burgerluchthavens. In deze bijlage is het rekenvoorschrift opgenomen voor de berekening van de Lden-geluidbelasting in dB(A) voor overige burgerluchthavens. De aanpassing van het rekenvoorschrift heeft tot doel om de geluidbelasting van luchtvaartuigen waarmee spoedeisende vluchten worden uitgevoerd te kunnen berekenen aan de hand van het daadwerkelijke type luchtvaartuig zoals dat in gebruik is.

Aanleiding

Op regionale luchthavens vindt naast recreatief en commercieel, ook maatschappelijk vliegverkeer plaats in de vorm van bijvoorbeeld politie- en traumahelikopters (spoedeisende hulpverlening). In de huidige zogenaamde omzettingsregelingen¹, waarin de gebruiksruijme van de luchthavens is vastgelegd, is sprake van een gemeenschappelijke gebruiksruijme voor alle typen verkeer. De afgelopen jaren is het aantal traumavluchten significant toegenomen. Doordat de traumaheli uitrukt voor noodoproepen, heeft de luchthaven echter geen invloed op het aantal vluchten van de traumahelikopter. Commercieel verkeer is te plannen en dus kan erop gestuurd worden. Inmiddels blijkt uit de eerste monitoring dat zich bijvoorbeeld op Rotterdam The Hague Airport (RTHA) in het eerste kwartaal (sinds de start van het gebruiksjaar dat elk jaar loopt van 1 november tot 31 oktober) al een geluidsoverschrijding van naar verwachting 105% voordoet, veroorzaakt door de zich doorzettende sterke stijging van maatschappelijke vluchten (12% stijging, incl. straffactor voor de nachtvluchten).

Probleembeschrijving

In de handhavingsberekeningen wordt gerekend met een bepaalde variant van de traumahelikopter als referentietoestel, terwijl in de praktijk grotendeels gevlogen wordt met een stillere variant. Volgens het rekenvoorschrift in bijlage 1 bij de Regeling burgerluchthavens zijn vliegtuigtipes ingedeeld naar een ICAO-code. Per code worden representatieve geluid- en prestatiegegevens gebruikt. Voor de traumahelikopters is het zo dat de nieuwe, stillere traumahelikopter dezelfde ICAO-code is gegeven omdat het formeel gezien hetzelfde type is als het referentietoestel, hetzij een stillere variant. Doordat de ICAO-code hetzelfde is gebleven, moeten beide varianten volgens de geregistreerde, zwaardere, variant doorgerekend worden. Dit houdt in dat de stillere helikopter doorgerekend wordt als een meer luidruchtige variant en hiermee zwaarder dan werkelijk meetelt in de berekening van de geproduceerde geluidbelasting.

Inhoud van deze regeling

Referentiewaarden ten behoeve van de geluidsberekeningen worden door het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) gepubliceerd in de zogeheten appendices. Vanwege het maatschappelijk belang en de spoedeisende hulpverlenende aard van de traumahelikopter is het onwenselijk om door beperkt beschikbare gebruiksruijme de inzet van de traumahelikopter verder te beperken dan nodig. Met deze wijziging wordt het mogelijk gebruik te maken van aanvullende gegevens als deze voor het vliegtuigtipe beschikbaar zijn in deze

¹ De omzettingsregelingen hebben een tijdelijk karakter en zullen worden vervangen door luchthavenbesluiten.

appendices. Hiermee kan in het geval van de traumahelikopter gerekend worden met een beter met de praktijk overeenkomende geluidsbelasting, ondanks dat beide varianten eenzelfde ICAO-code hebben. Deze wijziging slaat enkel op luchtvaartuigen die primair worden ingezet ten behoeve van spoedeisende hulpverlening en omvat ook daaraan ondersteunende soorten vluchten, uitgevoerd met hetzelfde luchtvaartuig. Denk hierbij aan vluchten noodzakelijk voor training, onderhoud, tanken of verplaatsing ten behoeve van de operatie.

Met de aanpassing wordt meer geluidsruimte gerealiseerd, doordat met een lagere geluidsbelasting gerekend kan worden als met de stillere variant van de traumahelikopter gevlogen wordt. Momenteel is er één totale gebruiksruimte waarbinnen al het verkeer moet passen, inclusief het maatschappelijke verkeer. Het is op grond van het huidige juridisch kader niet mogelijk om vast te leggen dat deze ruimte alleen ten goede komt aan spoedeisende hulpverlening en/of politievvluchten. Dit is echter wel het gewenste effect. Daarom wordt met luchthavens waarbij de gebruiksruimte beperkt is, de bestuurlijke afspraak gemaakt dat deze vrijgekomen ruimte enkel zal worden gebruikt om spoedeisende hulpverlening en/of politievvluchten mogelijk te blijven maken. Met Rotterdam The Hague Airport zijn deze afspraken reeds gemaakt.

Toezicht en handhaving

De ILT houdt toezicht op de naleving van onder meer de grenswaarden ten behoeve van de geluidbelasting zoals opgenomen in luchthavenbesluiten en omzettingsregelingen van overige burgerluchthavens van nationale betekenis en handhaaft deze. In dat verband is deze regeling aan de Inspecteur-Generaal (hierna: IG) van de ILT voorgelegd ter toetsing op handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid van de bepalingen van de regeling. De IG heeft geconcludeerd dat (PM).

Effecten op de administratieve lasten en nalevingskosten

Er worden geen veranderingen verwacht in administratieve lasten of nalevingskosten. De huidige registratiesystematiek van luchtvaartuigen, waaronder helikopters die worden ingezet voor traumavvluchten, voldoet om met de wijziging om te kunnen gaan. Een kleine aanpassing aan de Lden-tool, een instrument waarmee berekeningen worden gedaan om de geluidbelasting te kunnen bepalen, leidt ertoe dat verder geen veranderingen hoeven plaats te vinden in bestaande processen.

Consultatie en advies

Een ontwerp van de onderhavige regeling is in de periode van (...) juli 2023 tot en met (...) augustus 2023 opengesteld voor openbare internetconsultatie. Het doel van deze consultatie was burgers en bedrijven te informeren over de in voorbereiding zijnde regelgeving en hen de gelegenheid te bieden een reactie te geven op het ontwerp. Er zijn (...) zienswijzen ingediend.

Inwerkingtreding

Met inwerkingtreding op 1 oktober 2023 wordt aangesloten bij het systeem van vaste verandermomenten. Wel wordt afgeweken van de minimum invoeringstermijn. Dat is gerechtvaardigd omdat rekening houden met de minimum invoertermijn van twee maanden in dit geval ongewenste gevolgen zou hebben voor de operatie van de luchthaven.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers