

# **Hoofdlijnenverslag van de internetconsultatie**

## **Wijziging van de Regeling burgerluchthavens i.v.m. het rekenen met actuele gegevens**

**(Internetconsultatie van 24 juli tot en met 4 september 2023)**

### **In het kort**

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt een aanpassing voor van de Regeling Burgerluchthavens over de berekende geluidsbelasting van luchtvaartuigen die gebruikt worden voor spoedeisende hulpverlening en/of politietaken (zoals trauma- en politiehelikopters).

Nu worden deze toestellen vaak luider meegerekend dan hun werkelijke geluid is. Met de aanpassing wordt het mogelijk om in de handhavingsberekeningen de werkelijke geluidswaarden van het gebruikte model te gebruiken. Hiermee wordt voorkomen dat deze niet meer mogen uitrukken bij noodoproepen, omdat de geluidsruijnte opgebruikt zou zijn.

De aanpassing geldt voor alle regionale burgerluchthavens. Op dit moment zijn op Rotterdam The Hague Airport (RTHA) en Groningen Airport Eelde (GAE) vaste traumahelikopters aanwezig.

### **Wat is het doel?**

Op dit moment wordt standaard gerekend met de variant van een type toestel dat het meeste geluid maakt. In de praktijk worden vaak stillere modellen helikopters gebruikt. Dit leidt tot een verschil tussen de berekeningen en de praktijk. Op papier is er een hogere berekende geluidsbelasting dan in de werkelijkheid. Hierdoor kan het voorkomen dat beperkingen worden opgelegd aan het uitvliegen van bijvoorbeeld een traumahelikopter.

De aanpassing van de regeling zorgt ervoor dat voortaan de berekende geluidsbelasting zo goed mogelijk overeenkomt met de werkelijk geproduceerde geluidsbelasting van het gebruikte model. Daardoor wordt vliegverkeer voor spoedeisende hulpverlening en/of politietaken niet onterecht beperkt.

### **Voor wie is dit belangrijk?**

- Omwonenden van regionale luchthavens waar luchtvaartuigen actief zijn die worden ingezet voor spoedeisende hulpverlening en/of politietaken, zoals de traumahelikopter of politiehelikopter;
- Regionale luchthavens;
- Provincies (als bevoegd gezag voor de regionale luchthavens van regionale betekenis).

### **Wat zijn de gevolgen van deze wijziging?**

Door de aanpassing kan het deel van de vliegbewegingen waarbij een stillere helikopter wordt gebruikt, nauwkeuriger worden bepaald in de berekende geluidsbelasting van de luchthaven. Dit geeft bij een beperkte geluidscapaciteit meer ruimte om te kunnen reageren op meldingen en te kunnen uitrukken. Dit betekent niet dat er plotseling meer dan nodig wordt gevlogen.

De geluidsruimte die door deze aanpassing vrijkomt is wettelijk niet te reserveren voor alleen de spoedeisende hulpverlening en/of vluchten voor het uitvoeren van politietaken.

Bestuurlijke afspraken zijn nodig om te garanderen dat vrijgekomen geluidsruimte alleen mag dienen voor de inzet van spoedeisende hulpverlening of politietaken. Met RTHA zijn deze afspraken gemaakt. GAE is de enige andere regionale burgerluchthaven waar een traumahelikopter vast gestationeerd is. Hier is de geluidsruimte op dit moment minder krap en zijn afspraken nog niet nodig.

### **De reacties**

Er kon worden gereageerd op deze regeling en de toelichting. Er zijn in totaal 19 reacties ingediend, hiervan zijn er 16 openbaar. Indieners zijn:

- **Particulieren en belangenverenigingen**, onder meer: Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen (SATL), Vereniging Bewonersgroep tegen Vliegtuigoverlast BTV (ca 68% van de reacties);
- **Overheden**, onder meer: Provincie Gelderland, Provincie Zuid-Holland, Omgevingsdienst Rotterdam, Stichting Abrel (ca 26% van de reacties);
- **Overig** (ca 6% van de reacties).

### **1. Algemeen beeld van de reacties**

De belangrijkste opmerkingen betreffen de volgende onderwerpen:

- **Particulieren** brengen onder meer naar voren dat:
  - hulpdiensten niet beperkt moeten worden door welke regeling dan ook;
  - de eventueel vrijgekomen ruimte kan leiden tot meer vluchten voor commerciële luchtvaart;
  - dat een verbod hierop in de wet verankerd zou moeten worden.
- De reacties van de **overheden** geven een meer gemengd beeld. Een aantal overheden geeft aan steunt de regeling te steunen, andere overheden zijn kritischer. Aangegeven wordt onder meer dat:
  - een aantal provincies niet betrokken is bij de totstandkoming van de regeling;
  - er wordt gevreesd voor invulling van de geluidsruimte door commerciële vluchten;
  - er gebrek aan duidelijkheid is over de bevoegdheden en handhaving;
  - de inwerkingtreding te gehaast plaatsvindt, en uitgesteld zou moeten worden.

## **2. Hoofdpijnen van de inhoudelijke reacties**

*In onderstaand overzicht is een algemeen beeld geschetst, aan de hand van citaten uit individuele reacties. Deze reacties geven uitsluitend de mening van de indieners weer.*

### **Particulieren**

- Zolang de eventueel vrijgekomen ruimte niet alleen gebruikt hoeft te worden voor "hulpvluchten" klinkt dit als een geitenpaadje naar vergunnen meer vluchten algemeen;
- Een verbod op het gebruik van de geluidsruimte voor commerciële vluchten zou eerst in de wet verankerd moeten worden. Dat dit wettelijk niet zou kunnen is niet erg geloofwaardig;
- De overheid dient in deze wet op te nemen dat het alleen voor hulpdiensten geldt, en het zou goed zijn om de regeling niet te beperken tot politie- en traumahelikopters maar ook nadrukkelijk de helikopters van de Kustwacht hierin mee te nemen;
- Omwonenden maken zich zorgen over de zinsnede 'De geluidsruimte die door deze aanpassing vrijkomt is wettelijk niet te reserveren voor alleen de spoedeisende hulpverlening en/of vluchten voor het uitvoeren van politietaken.' Overlast zit namelijk niet alleen in de intensiteit van het geluid van 1 helikopter of vliegtuig, alsook de hoeveelheid vliegtuigbewegingen;
- Verzuimd wordt te vermelden dat de grenswaarden aan de geluidsruimte zijn berekend met andere geluidstabellen, namelijk met die van de lawaaiërigere heli's, daardoor is indertijd al op een conservatieve manier veel geluidsruimte geclaimd. Dit voorstel is inconsistent met de systematiek van grenswaarden en handhavingsberekeningen;
- Overwogen zou moeten worden om de geluidsgeluidsruimte die vrij zou komen geheel of gedeeltelijk teruggegeven in de vorm van een verlaging van de toegestane geluidsbelasting;
- Er zou een onafhankelijke juridische analyse moeten plaatsvinden van de mogelijkheden om een aparte geluidsruimte vast te stellen voor commercieel handelsverkeer aan de ene kant, en hulpdiensten aan de andere kant;
- De berekening van geluidsbelasting is stringent geregeld in de Regeling burgerluchthavens (RBL). Met dit voorstel worden voor de handhavingsberekening andere gegevens gebruikt dan voor de geluidbelastingberekening en wordt afgeweken van de gegevens in de Appendices en Indelingslijst. Dit is in strijd met de dwingende voorschriften;
- Er is sprake van schending van belangen van omwonenden, daar de wijziging louter gericht is op het accommoderen van meer vluchten ten gunste van RTHA en de commerciële luchtvaart. Dit is in strijd met de Luchtvaartnota waarin het Rijk als doel stelt om de geluidsbelasting en de uitstoot van schadelijke stoffen voor mens en klimaat door de luchtvaart te verminderen.

### **Overheden**

- De afspraak om onbenutte gebruiksruimte van spoedeisende hulpverleningen of politietaken niet opnieuw te bestemmen voor vliegbewegingen met commerciële doeleinden of anderszins wordt onderschreven. Het scheiden van geluidsruimten voor commercieel vliegverkeer en maatschappelijk spoedeisend vliegverkeer kan hieraan bijdragen;

- Het is wel degelijk juridisch te borgen om in theorie ontstane overruimte in te perken zodat die niet alsnog vol gevlogen wordt door commercieel verkeer, namelijk door de geluidruimte van de luchthaven opnieuw vast te stellen in een gewijzigd luchthavenbesluit en daarin een passend gedeelte van de geluidsruimte te reserveren voor de hulpverleningsvluchten;
- Bij het berekenen van geluid ten gevolge van vliegverkeer wordt altijd uitgegaan van de “worst case” benadering. Onduidelijk is wat het huidige bronvermogen van de helikopter is en wat de nieuwe bronvermogen wordt en waarop dit gebaseerd is, en door te rekenen met lage bronvermogens bestaat de reële kans dat de geluidemissies fors onderschat worden;
- Gebrek aan duidelijkheid over de bevoegdheden en handhaving rondom de RBML is een probleem waar de provincies sinds de decentralisatie hinder van ondervinden en herhaaldelijk aandacht voor vragen. Een wijziging aan de RBML toevoegen die de onduidelijkheid rondom bevoegdheden vergroot is daarom niet wenselijk;
- Gelet op de complexiteit van dit voorstel, het vooralsnog ontbreken van een onderbouwing en het nog niet op orde zijn van afstemming met zowel de provincies als ILT, zou het verstandig zijn als deze regelgeving niet op de voorgestelde datum ingaat, en dat daar een overgangstermijn aan wordt verbonden zodat deze verandering op een ordentelijke wijze doorgevoerd kan worden.