

Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van,
nr. IENW/BSK-2024/112556, tot wijziging van de Regeling burgerluchthavens in
verband met de implementatie van Doc 29 (voor vliegtuigen) en NORAH (voor
helikopters) als nieuwe rekenmethodes voor geluidbelasting rondom regionale
luchthavens

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

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

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Regeling burgerluchthavens wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

1. De tweede volzin van het eerste lid komt te luiden:

Daarbij wordt gebruik gemaakt van de door de Minister van Infrastructuur
en Waterstaat ter beschikking gestelde Indelingslijst luchtvaartuigtypen
en Addendum met de voorschriften voor de berekening van de
geluidbelasting in L_{den} .

2. In het tweede lid wordt 'de in het eerste lid bedoelde indelingslijst of
appendices' vervangen door 'de in het eerste lid bedoelde indelingslijst en
het in het eerste lid bedoelde Addendum'.

B

Bijlage 1 bij de Regeling burgerluchthavens wordt vervangen door bijlage 1 bij
deze regeling.

ARTIKEL II

Bijlage 1 bij de Regeling burgerluchthavens, zoals die luidde onmiddellijk
voorafgaand aan het tijdstip van inwerkingtreding van deze regeling, blijft van
toepassing op:

- de berekeningen van L_{den} -contouren, de L_{den} -grenswaarden in
handhavingspunten en de geluidbelasting in handhavingspunten, die ten behoeve
van de vaststelling of de wijziging van een luchthavenbesluit of
luchthavenregeling voor een overige burgerluchthaven van regionale betekenis,
als bedoeld in artikel 8.1, tweede lid, van de Wet luchtvaart, zijn uitgevoerd voor
de datum waarop deze regeling is bekendgemaakt, tot 1 januari 2026;
- een overige burgerluchthaven van regionale betekenis, als bedoeld in artikel
8.1, tweede lid, van de Wet luchtvaart, waarvan het luchthavenbesluit of de
luchthavenregeling is vastgesteld voor de datum waarop deze regeling is
bekendgemaakt, tot het tijdstip waarop een wijziging van het luchthavenbesluit of
de luchthavenregeling voor die burgerluchthaven in werking is getreden;

- een overige burgerluchthaven van nationale betekenis, als bedoeld in artikel 8.1, derde lid, van de Wet luchtvaart, tot het tijdstip waarop het luchthavenbesluit of de wijziging daarvan, als bedoeld in artikel 8.70, eerste en tweede lid, jo. artikel 8.43, van de Wet luchtvaart, voor die burgerluchthaven in werking is getreden.

ARTIKEL III

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

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

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

TOELICHTING

Algemeen

1. Inleiding

Met deze regeling wordt de Regeling burgerluchthavens (Rbl) gewijzigd. De Rbl bestaat grotendeels uit voorschriften, waarin is geregeld op welke manier de regels, grenswaarden en beperkingengebieden worden bepaald, die in luchthavenbesluiten worden opgenomen. Deze voorschriften hebben vaak een hoog technisch karakter. Deze wijzigingsregeling ziet op het vastleggen van nieuwe bepalingmethoden voor de berekening van de geluidbelasting van vliegtuigen en helikopters die gebruik maken van de zogenoemde 'overige burgerluchthavens'. Volgens de definitie die in de Wet luchtvaart (Wlv) is opgenomen, vallen onder de 'overige burgerluchthavens' alle Nederlandse burgerluchthavens, met uitzondering van Schiphol (artikel 8.1, eerste lid, onderdeel b, Wlv).

De nieuwe bepalingmethoden zijn voor vliegtuigen Doc 29 regionaal¹ en voor helikopters de methode NORAH². De bepalingmethoden Doc 29 regionaal en NORAH geven gezamenlijk een representatiever beeld van de geluidbelasting dan de voorheen voorgeschreven methode van het Nederlands Rekenmodel (NRM).

In deze toelichting wordt ingegaan op wat er in luchthavenbesluiten wordt geregeld, wat de bestaande en de nieuwe bepalingmethodes voor vliegtuig- en helikoptergeluid inhouden en wat de aanleiding voor de wijziging is. Ook wordt aandacht besteed aan de administratieve lasten en nalevingskosten, de uitvoering en handhaving van de nieuwe voorschriften en de afstemming en consultatie.

2. Aanleiding voor wijziging

De Commissie voor de m.e.r. (milieueffectrapportage) heeft op 25 augustus 2016 een tussenadvies uitgebracht op onderdelen van het MER (milieueffectrapport), dat werd opgesteld voor de verankering van het zogenoemde Nieuw Normen- en Handhavingstelsel in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol³. De Commissie gaf aan dat de geluidberekeningen met actuelere rekenvoorschriften konden worden uitgevoerd. In aanvulling op de berekeningen met het NRM heeft Schiphol de geluidberekeningen van het MER met Doc 29 uitgevoerd.⁴ Vervolgens heeft de toenmalige Minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) op 18 oktober 2018⁵ aan de Tweede Kamer toegezegd te onderzoeken of Doc 29 ook geschikt te

¹ Doc 29 (regionaal) is een implementatie van de door de European Civil Aviation Conference (ECAC) opgestelde methode ECAC.CEAC Doc 29 *Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports*, 4th Edition van december 2016.

https://www.ecac-ceac.org/images/documents/ECAC-Doc_29_4th_edition_Dec_2016_Volume_1.pdf.

² NORAH is een door het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) en de Europese Commissie opgestelde model *Noise of Rotorcraft Assessed by Hemispheres*, beschreven in het rapport *Rotorcraft Noise Modelling Method*, van oktober 2021.

<https://www.easa.europa.eu/en/research-projects/environmental-research-rotorcraft-noise#group-downloads>.

³ Commissie voor de milieueffectrapportage, Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol, Tussentijdse toetsing effecten geluidsarmere start- en landingsprocedures, 25 augustus 2016, projectnummer 3052. <https://www.commissiemer.nl/adviezen/3052> https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p30/p3052/3052_tussentijds_toetsingsadvies.pdf.

⁴ *Kamerstukken II* 2016/17, 29 665, nr. 234.

⁵ *Kamerstukken II* 2018/19, 31 936, nr. 518.

maken zou zijn voor de regionale burgerluchthavens. In november 2019 is het onderzoek gestart.

De Minister van IenW heeft op 11 augustus 2021 het eindrapport "Ontwikkeling rekenmethode Doc 29 voor Nederlandse regionale luchthavens"⁶ aan de Tweede Kamer aangeboden. De belangrijkste conclusie is dat Doc 29 toepasbaar is voor de overige burgerluchthavens; zowel die van nationale betekenis als die van regionale betekenis, waarvoor de provincies bevoegd gezag zijn. Het belangrijkste aandachtspunt was om te bekijken of de methode voor het ontwikkelen van invoergegevens voor de geluidberekeningen – en dan met name de zogenoemde prestatieprofielen⁷ – kon worden verbeterd. Daarbij moest ook specifiek aandacht zijn voor het modelleren van vertrek- en naderingsprocedures van klein verkeer. Naar aanleiding van dit aandachtspunt is in opdracht van het ministerie van IenW een vervolgonderzoek uitgevoerd naar het samenstellen van invoergegevens. Die invoergegevens zijn nodig voor het uitvoeren van volwaardige geluidberekeningen met Doc 29 voor regionale luchthavens. Ook is het dan mogelijk om de verschillen tussen het NRM en Doc 29 in kaart te brengen.

Dit vervolgonderzoek is op 20 februari 2023 aan de Tweede Kamer aangeboden.⁸ In dit onderzoek is allereerst de methode opnieuw beoordeeld voor het opstellen van de invoergegevens die nodig zijn voor de geluidberekeningen. De eerder opgestelde methode voor Schiphol heeft hierbij als uitgangspunt gediend. Voor de specifieke eigenschappen van het vliegverkeer op de regionale luchthavens (van nationale en regionale betekenis) zijn een aantal verbeteringen doorgevoerd. Daarna is de gehele database met invoergegevens aangemaakt, waarbij gebruik is gemaakt van de nieuwste invoergegevens, zoals beschikbaar in de Europese *Aircraft Noise and Performance* (ANP) database. Daarmee werd de bepalingsmethode Doc 29 technisch gereed om gebruikt te worden voor regionale luchthavens.

Omdat Doc 29 niet geschikt is voor het bepalen van het geluid van helikopters, is in vervolgonderzoek advies gevraagd aan het NLR over de toepassing van het Europese rekenmodel voor helikoptergeluid, NORAH. De conclusie is dat NORAH een representatiever beeld geeft van de geluidbelasting als gevolg van helikopters dan het NRM.

Gelet op het voorgaande is besloten om Doc29 en NORAH formeel vast te leggen als bepalingsmethode voor de berekening van de geluidbelasting van vliegtuigen en helikopters die gebruik maken van de zogenoemde 'overige burgerluchthavens'. Met deze regeling wordt uitvoering gegeven aan dit besluit.

3. Hoofdpijnen van deze regeling

3.1 Luchthavenbesluiten en 'overige burgerluchthavens'

In een luchthavenbesluit wordt onder andere vastgesteld wat de milieugebruiksruimte van een bepaalde burgerluchthaven is. Deze milieugebruiksruimte wordt bepaald door grenswaarden en regels voor het

⁶ *Kamerstukken II 2020/21*, 31 936, nr. 870.

⁷ In een prestatieprofiel staat het hoogte-, snelheids- en stuwkrachtverloop van een vertrekkend of naderend vliegtuig beschreven.

⁸ *Kamerstukken II 2022/23*, 31 936, nr. 1044.

luchthavenluchtverkeer. Deze grenswaarden en regels bepalen de maximale geluidbelasting voor de omgeving. Het luchthavenbesluit bevat in ieder geval grenswaarden voor geluid (artikelen 8.43, tweede lid, en 8.44, eerste lid, onderdeel a, Wlv). Daarnaast kunnen grenswaarden voor externe veiligheid en lokale luchtverontreiniging worden opgenomen. Een voorbeeld van een regel, met het oog op de geluidbelasting betreft de openingstijden van de luchthaven. De grenswaarden en regels voor het luchthavenluchtverkeer richten zich tot de luchthavenexploitant, de luchtverkeersdienstverlening (indien aanwezig) en de gezagvoerders van luchtvaartuigen gezamenlijk. De veroorzaakte geluidbelasting volgt immers ook uit het gezamenlijke gedrag van de sectorgenoten.

Daarnaast bevat een luchthavenbesluit regels voor de ruimtelijke indeling van het gebied van en rond de luchthaven (art. 8.43, tweede lid, onderdeel b, Wlv). Deze regels hebben als doel om de inrichting van het gebied op en rond een luchthaven af te stemmen op het gebruik van de luchthaven.

Een luchthavenregeling wordt in beginsel vastgesteld voor luchthavens waarvan het gebruik door het luchthavenluchtverkeer door de omvang of het soort geen ruimtelijke consequenties buiten het luchthavengebied heeft (zie artikel 5 van het Besluit burgerluchthavens). Een luchthavenregeling moet garanderen dat die effecten voor het gebied rondom de luchthaven niet kunnen ontstaan. Er kunnen daartoe grenswaarden in de vorm van handhavingpunten met een maximale geluidbelasting of een maximumaantal vliegtuigbewegingen worden vastgelegd.

De Wlv maakt onderscheid tussen verschillende soorten luchthavens. Allereerst is er het onderscheid tussen burgerluchthavens en militaire luchthavens. En vervolgens is het onderscheid tussen Schiphol en 'overige burgerluchthavens'. Deze wijzigingsregeling heeft betrekking op de 'overige burgerluchthavens' (artikel 8.1, eerste lid, Wlv). De overige burgerluchthavens zijn weer onderverdeeld in de luchthavens van regionale betekenis en van nationale betekenis (artikel 8.1, tweede lid, Wlv). In de Wlv is bepaald wat de luchthavens van nationale betekenis zijn. Dit zijn de luchthavens Eelde, Lelystad, Maastricht en Rotterdam (artikel 8.1, derde lid, Wlv). Voor de luchthavens van nationale betekenis wordt het luchthavenbesluit bij algemene maatregel van bestuur vastgesteld, op voordracht van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (artikel 8.70, eerste lid, Wlv). Alle andere burgerluchthavens zijn luchthavens van regionale betekenis. Voor deze luchthavens ligt het bevoegd gezag bij de provincie en wordt het luchthavenbesluit bij provinciale verordening vastgesteld (artikel 8.43, eerste lid, Wlv).

3.2 Oude bepalingmethode: het Nederlands Rekenmodel (NRM)

In het Besluit burgerluchthavens (Bbl) zijn nadere regels gesteld over de in een luchthavenbesluit vast te stellen grenswaarden en regels. Zo is onder andere geregeld dat de geluidbelasting van luchtvaartuigen wordt uitgedrukt in L_{den} dB(A) (artikelen 1, eerste lid, en 3, tweede lid, Bbl). Ook is bepaald dat de grenswaarde voor geluid wordt vastgelegd via handhavingpunten met een maximale geluidbelasting. In artikel 8 van het Bbl is bepaald welke handhavingpunten in een luchthavenbesluit in ieder geval moeten worden opgenomen.

Vervolgens zijn op het niveau van een ministeriële regeling, in de Rbl, de volgende onderwerpen geregeld:

- a. het berekenen van L_{den} -grenswaarden, van de geluidbelasting in handhavingspunten;
- b. het berekenen en bepalen van de L_{den} -contouren ter aanduiding van de beperkingengebieden voor geluid;
- c. het registreren van de geluidbelasting in de handhavingspunten en omtrent de gegevensverstrekking, bedoeld in artikel 8.54, vierde lid, van de wet.

Artikel 4 van de Rbl verwijst voor wat betreft de wijze waarop de voorschriften voor deze drie onderwerpen verder zijn uitgewerkt, naar bijlage 1 bij die regeling. Vóór de inwerkingtreding van deze wijzigingsregeling was op grond van bijlage 1 als bepalingsmethode het NRM van toepassing op de overige burgerluchthavens. In de inleiding is aangegeven dat het NRM voorschriften met een hoog technisch karakter bevat. Naast het NRM werd bij de hierboven genoemde geluidberekeningen en de registratie van de geluidbelasting, ook gebruik gemaakt van de door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) opgestelde Indelingslijst luchtvaartuigtypen en van de Appendices van de voorschriften voor de berekening van de geluidbelasting in L_{den} .

Een berekening van de geluidbelasting in het NRM bestaat op hoofdlijnen uit vier stappen. Allereerst wordt vastgesteld op welke punten de geluidbelasting moet worden berekend. Dit is over het algemeen in een netwerk van rekenpunten rondom de luchthaven. Als tweede wordt het geluid van elke individuele vliegtuigpassage bepaald in de rekenpunten. Voor deze berekening wordt gebruik gemaakt van de positie, hoogte, snelheid en stuwkracht van het vliegtuig, en van de geluidskarakteristieken van het vliegtuig. Deze invoergegevens zijn opgenomen in de Appendices bij het rekenvoorschrift. De berekening resulteert in het *geluidsniveau* van een individuele vliegtuigpassage. Ten derde worden de geluidsniveaus van alle vliegtuigbewegingen gesommeerd om te komen tot de *geluidbelasting*, uitgedrukt in L_{den} . Hierbij worden vluchten in de avond en nacht zwaarder gewogen, omdat ze tot meer hinder leiden. Tot slot kunnen geluidbelastingscontouren bepaald worden: dit zijn lijnen waarop de geluidbelasting overal hetzelfde is.

3.3 Nieuwe bepalingsmethodes: Doc 29 en NORAH

In plaats van het NRM als bepalingsmethode voor de geluidbelasting van het luchthavenluchtverkeer, zal door deze wijzigingsregeling voortaan voor vliegtuiggeluid Doc 29 gelden en voor helikoptergeluid de methode NORAH. Doc 29 is een Europese rekenmethode voor vliegtuiggeluid, en heeft betrekking op civiele, commerciële luchthavens. Op hoofdlijnen werkt het model hetzelfde als het hierboven beschreven NRM. Ook voor NORAH geldt dat de systematiek vergelijkbaar is als die voor het NRM en Doc 29.

Met de opname van de rekenmethodes Doc 29 en NORAH in de Rbl wordt aangesloten bij een geharmoniseerde Europese bepalingsmethode voor de geluidbelasting door luchtvaart. Dit maakt het makkelijker om de resultaten van geluidbelastingsberekeningen tussen lidstaten te vergelijken. Verder wordt met de nieuwe methoden de geluidoverdracht van de bron (het vliegtuig) naar de ontvanger beter voorspeld dan met het NRM. Ook is aan Doc 29 een uitgebreidere database gekoppeld met geluid- en prestatiegegevens, waardoor ook de invoergegevens beter aansluiten bij de werkelijkheid. Daarnaast is bij de ontwikkeling van de nieuwe rekenmethoden gekeken hoe de database gebruikt

kan worden om de operatie beter te modelleren. Het resultaat is dat de database met geluid- en prestatiegegevens niet alleen gegevens van meer vliegtuigen bevat, maar ook meer prestatiegegevens (de zogenoemde profielen) per toestel. Verder zijn er nauwkeuriger correcties voor de geluidniveaus van individuele vliegtuigtypes, waarbij bijvoorbeeld beter onderscheid gemaakt kan worden voor individuele configuraties en motortypes. Voor dit laatste is echter wel aanvullende informatie nodig over de specifieke typen vliegtuigen die gebruik maken van de luchthavens. Voor toestellen met een Nederlandse registratie is deze informatie veelal beschikbaar in het luchtvaartuigregister. Voor toestellen met een buitenlandse registratie is dit echter niet altijd beschikbaar. De luchthavens van nationale betekenis wordt dan ook gevraagd de aanvullende informatie over de specifieke typen vliegtuigen te registreren. Wanneer de gegevens niet of slechts deels beschikbaar zijn wordt weliswaar teruggevallen op een conservatieve aanname, maar kan de berekening wel uitgevoerd worden.

NORAH verschilt van Doc 29 (en NRM) omdat het model in staat is om de specifieke geluideigenschappen van helikopters te modelleren. Helikoptergeluid is namelijk sterk afhankelijk van de vliegsnelheid en het stijgen of dalen, en verschilt ook sterk afhankelijk van de positie van een rekenpunt ten opzichte van de helikopter. Met deze eigenschappen wordt in NORAH rekening gehouden. Al met al kan worden aangenomen dat met Doc 29 en NORAH de geluidbelasting nauwkeuriger – dat wil zeggen dichter bij de werkelijkheid – bepaald kan worden.

De nieuwe bepalingmethoden Doc 29 en NORAH gaan met deze wijziging alleen gelden voor de overige burgerluchthavens van nationale en regionale betekenis. Voor Schiphol zal Doc 29 op een later moment worden opgenomen in de Regeling milieu-informatie. Dan zal ook besloten worden of hierbij gebruik wordt gemaakt van Doc 29 (regionaal) of van de eerder voor Schiphol opgestelde methode. Ten opzichte van deze eerder opgestelde methode zijn als gevolg van voortschrijdende inzicht enkele verbeteringen opgenomen. Aan de Tweede Kamer is met de Kamerbrief van 20 februari 2023⁹ aangegeven dat een uniform rekenvoorschrift voor de berekening van de geluidbelasting voor Schiphol en de overige burgerluchthavens de voorkeur heeft, omdat dit bijdraagt aan het vergroten van vertrouwen in de berekeningen.

4. Administratieve lasten en nalevingskosten

Deze wijzigingsregeling brengt geen verandering van de administratieve lasten voor burgers en/of het bedrijfsleven mee.

5. Uitvoering en handhaving

5.1 Handhaving

Het overgangsrecht regelt tot wanneer het NRM als bepalingmethode voor een specifieke luchthaven geldt en wanneer Doc 29 en NORAH als bepalingmethoden moeten worden gebruikt.

Voor de luchthavens van nationale betekenis en op den duur ook voor de luchthavens van regionale betekenis verandert weliswaar de bepalingmethode, maar de wijze van handhaving verandert niet. Verder is het ministerie van IenW momenteel bezig met de ontwikkeling van een vervanging van de "L_{den}-tool"; het

⁹ Kamerstukken II 2022/23, 31 936, nr. 1044.

softwarepakket waarmee nu de geluidberekeningen ten behoeve van de handhaving worden uitgevoerd. De nieuwe software, CAELUS genaamd zal in principe dezelfde functionaliteit krijgen als de L_{den} -tool, maar dan voor de nieuwe bepalingmethoden. Daarmee blijft de impact van de voorgenomen wijziging op de handhaving beperkt.

5.2 HUF-toets

De ILT houdt toezicht op de naleving van onder meer (milieu)wetten en regels voor de luchtvaart 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. Ten aanzien van de handhaafbaarheid heeft de IG geconcludeerd dat het voorstel complex is, maar dat het gebruik van CAELUS hierbij ondersteunend kan zijn. Wel adviseert de IG om de vereisten rond het kwaliteitsmanagement te versterken. Ten aanzien van de uitvoerbaarheid concludeert de IG dat de voorgestelde wijziging van de Rbl in beginsel geen extra fte of financiële middelen vereist. Ten aanzien van de fraudebestendigheid concludeert de IG tenslotte dat luchthavens een economisch belang hebben bij het aanleveren van voor hen gunstige informatie. Er is geen aanleiding om aan te nemen dat dit ook daadwerkelijk het geval is. De luchthavens zijn namelijk verplicht het vliegtuigverkeer gedurende het operationeel jaar te registreren en leveren deze gegevens aan bij de ILT. Op basis van deze registratie wordt een geluidberekening uitgevoerd, waarbij de geregistreerde toestellen gekoppeld worden aan de geluid- en prestatiegegevens die onderdeel uitmaken van het rekenvoorschrift. De luchthavens hebben geen invloed op deze gegevens.

6. Afstemming en consultatie

6.1 Afstemming

Voor de totstandkoming van deze wijzigingsregeling is met diverse stakeholders afgestemd. In de verschillende Commissies Regionaal Overleg (CRO) voor de luchthavens Eelde, Lelystad, Maastricht, Rotterdam is periodiek uitleg gegeven over de stand van zaken van de implementatie van Doc 29 en NORAH. Ook is de regeling afgestemd met het ministerie van Defensie en met de provincies als bevoegd gezag voor de luchthavens van regionale betekenis via de Interprovinciale Contactgroep Luchtvaart. De bestuurders van de provincies zijn voorafgaand aan de internetconsultatie geïnformeerd.

Over de aanvullende registratie is tweemaal een bijeenkomst geweest met de havenmeesters van de luchthavens Eelde, Maastricht, Rotterdam en Lelystad. Hierover is ook een overleg geweest met de Nederlandse Vereniging voor Luchthavens (NVL), waarin ook de luchthavens van regionale betekenis vertegenwoordigd waren.

De inhoudelijke ontwikkeling van de rekenmethode is in meerdere fases uitgevoerd door verschillende onderzoeksbureaus, te weten To70, Adecs, Aerlabs, NLR en dBVision. Het rekenvoorschrift zelf is opgesteld door To70 en inhoudelijk getoetst door de bureaus M+P, Adecs en NLR.

6.2 Internetconsultatie

Een ontwerp van deze wijzigingsregeling is in de periode van **(PM) 2024** tot en met **(PM) 2024** opengesteld voor openbare internetconsultatie. 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.

6.3 Omschrijving reacties internetconsultatie (PM reactie op zienswijzen)

7. Overgangsrecht en Inwerkingtreding

7.1 Overgangsrecht

Luchthavens van nationale betekenis

De voorbereiding van de luchthavenbesluiten voor de luchthavens van nationale betekenis Eelde (Groningen Airport Eelde), Maastricht (Maastricht Aachen Airport) en Rotterdam (Rotterdam The Hague Airport) is gestart. Bij de voorbereiding en vaststelling van deze luchthavenbesluiten worden Doc 29 en NORAH gebruikt als bepalingsmethoden. Dit geldt ook voor de in procedure zijnde wijziging van het Luchthavenbesluit Lelystad. Het overgangsrecht regelt dat totdat voor deze luchthavens een luchthavenbesluit is vastgesteld of is gewijzigd, het NRM van toepassing blijft. Dit betekent dat de handhaving van de grenswaarden van de geluidbelasting, opgenomen in de Omzettingsregelingen voor Eelde, Maastricht en Rotterdam of het Luchthavenbesluit Lelystad tot die tijd zal plaatsvinden op basis van het NRM.

Luchthavens van regionale betekenis

Voor de luchthavens waarvoor het bevoegd gezag bij de provincies ligt, geldt ook overgangsrecht. Na overleg met de Interprovinciale Contactgroep Luchtvaart is gebleken dat voor diverse luchthavens al procedures zijn gestart om te komen tot luchthavenbesluiten of wijzigingen daarvan. Berekeningen van de Lden-contouren, de Lden-grenswaarden in handhavingpunten en de geluidbelasting in handhavingpunten die zijn uitgevoerd vóór de datum waarop deze wijziging is bekendgemaakt, mogen tot 1 januari 2026 worden gebruikt ten behoeve van de vaststelling of de wijziging van een luchthavenbesluit. Hiermee wordt voorkomen dat deze berekeningen opnieuw moeten worden uitgevoerd. Na deze datum moeten Doc 29 en NORAH worden toegepast als bepalingsmethoden voor geluidberekeningen waaronder ten behoeve van de handhaving. Tot slot is geregeld dat het NRM toegepast mag blijven worden voor luchthavenbesluiten voor luchthavens van regionale betekenis, die reeds voor de inwerkingtreding van deze regeling zijn vastgesteld. Bij de voorbereiding van een nieuw luchthavenbesluit of -regeling of de wijziging daarvan moeten Doc29 en NORAH wordt toegepast.

7.2 Inwerkingtreding, afwijken vaste verandermomenten en minimum invoeringstermijn

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst. Hiermee wordt op grond van Aanwijzing 4.17, vijfde lid, onder a, van de Aanwijzingen voor de regelgeving (Ar), afgeweken van het systeem van vaste verandermomenten en de minimale invoeringstermijn. Hiertoe is besloten omdat van het belang is dat Doc 29 en NORAH zo snel mogelijk onderdeel gaan uitmaken van de Nederlandse regelgeving omdat met deze twee bepalingsmethoden de geluidbelasting van het luchthavenluchtverkeer beter in kaart kan worden gebracht. Bij de voorbereiding van de luchthavenbesluiten voor Eelde, Maastricht, Rotterdam en de wijziging van het Luchthavenbesluit Lelystad zal van deze twee nieuwe bepalingsmethoden

gebruik worden gemaakt. Met het afwijken van het systeem van vaste verandermomenten en de minimale invoeringstermijn worden dan ook aanmerkelijke ongewenste publieke nadelen voorkomen.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers