

# Beleidskompasformulier voor internetconsultatie

## Titel:

(Vul hier de publicatietitel van de internetconsultatie in)

Wijziging Regeling burgerluchthavens vanwege een nieuw rekenvoorschrift voor geluidbelasting

## ∞ Wie zijn belanghebbenden en waarom?

### Hulpvragen

- Wie zijn direct of indirect belanghebbenden bij het betreffende vraagstuk?

De wijziging van de Regeling burgerluchthavens betreft het wijzigen van het rekenvoorschrift voor de bepaling van de geluidbelasting door vliegverkeer. Het gaat Doc 29 voor vliegtuiggeluid en NORAH voor helikoptergeluid. Het rekenvoorschrift wordt gebruikt voor het vaststellen van grenswaarden van de geluidbelasting (in handhavingspunten), het monitoren en handhaven van deze grenswaarden en het vaststellen van beperkingengebieden.

Direct belanghebbenden zijn:

- Omwonenden van burgerluchthavens van nationale betekenis voor wie de grenswaarden bescherming bieden tegen geluidbelasting door vliegtuig- en helikoptergeluid. Het gaat om omwonenden van burgerluchthavens zowel van nationale betekenis waarvoor het Rijk bevoegd gezag is, als van regionale betekenis waarvoor de provincies bevoegd gezag zijn.
- Burgerluchthavens van nationale betekenis en van regionale betekenis, omdat de grenswaarden voor geluid de operationele ruimte van de luchthavens begrenzen.
- Provincies, als bevoegd gezag voor de burgerluchthavens van regionale betekenis.
- Gemeentes rondom de burgerluchthavens, vanwege de ruimtelijke beperkingen die in een luchthavenbesluit worden vastgelegd.
- De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), belast met monitoren en handhaven van de grenswaarden.
- De wijziging geldt niet voor Schiphol. In de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol (Rmi) is het rekenvoorschrift voor Schiphol vastgelegd.

Indirecte belanghebbenden zijn:

- Luchtvaartadviesbureaus die betrokken zijn bij de uitvoering van berekeningen, in opdracht van luchthavens, het Rijk of provincie, ten behoeve van het vaststellen en handhaven van de grenswaarden.
- Luchtvaartmaatschappijen die gebruik maken van de burgerluchthavens en afhankelijk zijn van de beschikbare ruimte op de luchthavens.
- Luchtverkeersleiding die op een aantal burgerluchthavens verantwoordelijk is voor het luchtzijdige deel van de vliegtuigoperatie, en daarmee voor de verdeling van het geluid over de omgeving.

- Wie beschikken er over relevante kennis over en ervaring met het vraagstuk?

Burgerluchthavens (zowel die van nationale betekenis als regionale betekenis), IenW en luchtvaartadviesbureaus.

- Op welke wijze zijn belanghebbenden tot nu toe in de verschillende fasen van het beleidstraject betrokken?

De vervanging van het rekenvoorschrift is in de periode 2019-2023 op verschillende manieren richting belanghebbenden gecommuniceerd:

- Commissies voor Regionaal Overleg (CRO) van de burgerluchthavens van nationale betekenis zijn meerdere malen geïnformeerd. IenW heeft meerdere presentaties gegeven aan de CRO's en Kamerbrieven zijn actief gedeeld.
- De Interprovinciale Contactgroep Luchtvaart (ICL). Naar aanleiding van deze gesprekken is onder andere overgangsrecht toegevoegd.
- Nederlandse Vereniging van Luchthavens (NVL). Er hebben meerdere gesprekken plaatsgevonden.
- De Tweede Kamer via meerdere brieven.

## 1. Wat is het probleem?

### Hulpvragen

- a) Wat is het probleem?

Op dit moment is het Nederlandse Rekenmodel (NRM) opgenomen in de Regeling burgerluchthavens (Rbl) als de bepalingsmethode voor vliegtuiggeluid. Het NRM wordt vervangen door de Europese bepalingsmethoden ECAC Doc 29 (voor vaste vleugelvliegtuigen) en NORAH (voor helikopters).

- b) Wat zijn de oorzaken van het probleem?

De geluidbelasting rondom de Nederlandse burgerluchthavens wordt bepaald op basis van het NRM. In 2016 heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) geadviseerd om voor Schiphol te onderzoeken of het bepalingsmethode NRM vervangen kon worden door Europese bepalingsmethode ECAC Doc 29. Doc 29 wordt internationaal beschouwd als de beste methode voor de bepaling van de geluidbelasting door vliegtuigen. Daarna is onderzoek gedaan naar de toepasbaarheid en in 2017 is de rekenmethode gebruikt bij het opstellen van het MER NNHS voor Schiphol. In 2018 heeft de minister van IenW toegezegd te onderzoeken of de methode toepasbaar is voor de overige burgerluchthavens. In 2021 is geconcludeerd dat de methode toepasbaar is, en in een vervolgtraject zijn ook de invoergegevens voor een geluidberekening opgesteld. Parallel aan dit proces is onderzoek gedaan naar de toepasbaarheid van het Europese model NORAH voor helikoptergeluid. Ook deze methode blijkt toepasbaar voor de Nederlandse situatie. Daarmee zijn beide de methoden technisch gereed, en zullen deze worden opgenomen in de Rbl.

- c) Wat is de omvang van het probleem?

De bepalingsmethoden zullen gebruikt worden voor de vaststelling en handhaving van grenswaarden voor vliegtuiggeluid voor alle overige burgerluchthavens. Zowel die van nationale betekenis waarvoor het Rijk bevoegd gezag is (Groningen Airport Eelde, Maastricht Aachen Airport, Rotterdam The Hague Airport en Lelystad Airport) als die van regionale betekenis waarvoor de provincies bevoegd gezag zijn.

- d) Wat is het huidige beleid en wat heeft de evaluatie opgeleverd?

Ingangsdatum formulier: 1 oktober 2023

Het betreft de vervanging van de bepalingsmethoden.

- e) Wat gebeurt er als de overheid niets doet (Nuloptie)? Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

De bepalingsmethoden Doc 29 en NORAH zijn een verbetering t.o.v. het NRM. De geluidbelasting wordt met deze methode nauwkeuriger bepaald en sluit daardoor beter aan op de werkelijkheid. Het sluit aan bij de doelstelling van de Programmatische Aanpak Meten van Vliegtuiggeluid (PAMV) om de bepaling van de geluidbelasting te versterken. Daarnaast heeft ook de Commissie m.e.r. geadviseerd van de nieuwe bepalingsmethoden gebruik te maken.

## 2. Wat is het beoogde doel?

[Toelichting](#)

### Hulpvragen

- a) Wat zijn de beleidsdoelen?

Het doel is het verbeteren van de bepalingsmethoden voor vliegtuiggeluid. Hiermee wordt de geluidbelasting bij de regionale luchthavens nauwkeuriger bepaald.

- b) Aan welke [duurzame ontwikkelingsdoelen \(sustainable development goals, SDG's\)](#) en [brede welvaartsuitkomsten](#) dragen de doelen bij?

n.v.t.

## 3. Wat zijn opties om het doel te realiseren?

[Toelichting](#)

### Hulpvragen

- a) Wat zijn kansrijke aangrijpingspunten om het doel te realiseren?

De rekenvoorschriften Doc 29 en NORAH worden in de bijlage van de Regeling burgerluchthavens opgenomen. Hierdoor wordt het rekenvoorschrift aan de overige burgerluchthavens voorgeschreven en moeten zij deze gebruiken in de vliegtuiggeluidberekeningen.

- b) Wat zijn, gegeven de aangrijpingspunten, kansrijke beleidsopties?

Het aanpassen van de Regeling burgerluchthavens.

- c) Wat is de [beleidstheorie \(doelenboom\)](#) per kansrijke beleidsoptie?

n.v.t.

## 4. Wat zijn de gevolgen van de opties?

[Toelichting](#)

### Hulpvragen

a) Wat zijn de verwachte gevolgen per beleidsoptie?

- Met de aanpassing van de Regeling burgerluchthavens zijn de directe gevolgen beperkt. Dat betekent dat huidige besluiten die zijn vastgesteld o.b.v. de huidige rekenvoorschriften in de toekomst volgens de bestaande voorschriften gehandhaafd kunnen worden, middels overgangsrecht.
- Voor de luchthavens van regionale betekenis, waar een aanpassing of vernieuwing van de luchthavenbesluiten, luchthavenregelingen of wijzigingsbesluiten op dit moment in voorbereiding zijn, geldt dat deze op basis van het huidige rekenvoorschrift NRM vastgesteld kunnen worden. Handhaving vindt ook plaats met NRM. De uiterste datum voor vaststelling van de al aangevangen procedures met NRM, is 1 januari 2026.
- Als na de inwerkingtreding van deze wijzigingsregeling gestart wordt met de voorbereiding en berekeningen voor nieuwe luchthavenbesluiten, luchthavenregelingen of wijzigingsbesluiten, moeten de nieuwe bepalingmethoden (Doc 29 en NORAH) worden toegepast. Handhaving vindt daarna plaats met Doc 29 en NORAH.
- Tot een wijziging van een luchthavenbesluit- of regeling, blijft het NRM voor de desbetreffende luchthaven van toepassing. Ook de handhaving vindt plaats met NRM.
- De luchthavenbesluiten die nu in voorbereiding zijn voor Eelde, Maastricht en Rotterdam en het wijzigingsbesluit voor Lelystad Airport worden vastgesteld op basis van de nieuwe bepalingmethoden Doc 29 en NORAH. Tot de inwerkingtreding van de nieuwe luchthavenbesluiten geldt het NRM als bepalingmethode.

b) Welke [verplichte toetsen](#) zijn van toepassing en wat zijn daarvan de uitkomsten (voor zover bekend)?

- De ILT heeft voorafgaand de internetconsultatie een handhaafbaarheids- uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoets (HUF-toets) uitgevoerd. De ILT onderschrijft het doel van de wijzigingsregeling. De ILT geeft aan dat de nieuwe bepalingmethoden zeer complex zijn. Bij de uitvoerbaarheid geeft de ILT aan dat er geen extra fte's of financiële middelen nodig zijn bij het toezicht op het rekenvoorschrift.
- Naar aanleiding van de HUF-toets is in de toelichting bij de wijzigingsregeling de mogelijkheid voor aanvullende registratie van gegevens verduidelijkt.
- Het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) toetst de algemene regeldruk gelijktijdig aan de looptijd van de internetconsultatie.

## Wat is de voorkeursoptie?

[Toelichting](#)

### Hulpvragen

a) Wat is het voorstel?

Het voorstel is om de Regeling burgerluchthavens aan te passen, waarmee de huidige bepalingmethode voor vliegtuig- en helikoptergeluid vervangen wordt door nieuwe bepalingmethoden (Doc 29 en NORAH). De nieuwe bepalingmethoden gelden voor nieuw vast te stellen luchthavenbesluiten of wijzigingen van luchthavenbesluiten en luchthavenregelingen die later in werking zullen treden dan de wijziging van de Regeling burgerluchthavens. Daarbij wordt ook overgangsrecht opgenomen voor de regionale luchthavens waarvoor de provincies bevoegd gezag zijn.

b) Hoe houdt het voorstel rekening met:

- [doeltreffendheid](#) en [doelmatigheid](#);
- uitvoerbaarheid voor alle relevante partijen (inclusief [doenvermogen](#), [regeldruk](#) en [handhaving](#));
- brede maatschappelijke impact?

- De uitvoerbaarheid van de wijziging en mogelijk extra werk dat hieruit voortkomt voor luchthavens, is in een vroeg stadium met betrokkenen besproken. Dit maakt dat luchthavens zich kunnen voorbereiden op de wijziging.
- De luchthavens kunnen met de nieuwe bepalingmethoden vliegtuig-specifieke gegevens noteren, waardoor de nauwkeurigheid van de berekeningen verder toeneemt. Hierbij wordt geen verandering in de administratieve lasten verwacht, en daarmee ook geen toename in de regeldruk.
- De handhaving van grenswaarden ligt bij de regionale luchthavens van nationale betekenis bij de ILT. Voor de regionale luchthavens van regionale betekenis is dit bij provinciale toezichthouders. Dat zal zo blijven.

c) Wat zijn de risico's en onzekerheden van dit voorstel?

Het betreft een nieuw en complex rekenvoorschrift. In het proces van het ontwikkelen van het rekenvoorschrift zijn meerdere momenten opgenomen om de kwaliteit te borgen. Toch kan in de uitvoering blijken dat uitzonderingen onvoldoende gedekt zijn. Om dit risico te verminderen worden in de luchthavenbesluiten verplichte evaluaties opgenomen, waarmee de risico's van de nieuwe bepalingmethoden gemonitord kunnen worden, wat weer kan leiden tot wijzigingen in het voorschrift.

d) Hoe ziet de voorgenomen [monitoring en evaluatie](#) eruit?

Zie boven.