

RAPPORT

Uitkomsten Nationale Klankbordgroep bijeenkomst eerste ambtelijke uitwerking voorgenomen stelsel regulering vliegtuiggeluid

Bijeenkomst van 7 februari 2024

Klant: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Referentie: BJ6387-MI-RP-240209-1432

Status: Definitief

Datum: 26 maart 2024

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35
3818 EX Amersfoort
Netherlands
Mobility & Infrastructure

+31 88 348 20 00 **T**
+31 33 463 36 52 **F**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Uitkomsten Nationale Klankbordgroep bijeenkomst eerste ambtelijke uitwerking
voorgenomen stelsel regulering vliegtuiggeluid
Sub titel: Bijeenkomst van 7 februari 2024
Referentie: BJ6387-MI-RP-240209-1432

Status: Definitief
Datum: 26 maart 2024

Projectnummer: BJ6387

Datum: 26 maart 2024

Classificatie

Open

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Managementsamenvatting

De omgeving rondom luchthavens dient beschermd te worden tegen de negatieve effecten van vliegtuiggeluid. Geluidsstelsels voor luchthavens hebben als doel om deze omgevingen te beschermen tegen de negatieve effecten van vliegtuiggeluid. Nieuwe inzichten vragen om een herziening van deze stelsels.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat stelt een nieuw stelsel voor vliegtuiggeluid op. Dit is aangekondigd in de Luchtvaartnota 2020-2050 en bevestigd in de Hoofdpijnenbrief Schiphol. In deze twee documenten staat het doel om de hinder rond luchthavens aantoonbaar te verminderen en in de toekomst de geluidbelasting te normeren, waarbij niet meer hoofdzakelijk het sturen op het aantal vliegtuigbewegingen centraal staat.

Reacties op de eerste ambtelijke uitwerking vanuit stakeholders

Tijdens de Nationale Klankbordgroep bijeenkomst van 7 februari 2024 zijn reacties opgehaald op de eerste ambtelijke uitwerking van het stelsel regulering vliegtuiggeluid. Vanuit elke stakeholdergroep is er een reflectie gegeven op het voorgenomen stelsel regulering vliegtuiggeluid. De pijlers binnen het stelsel zijn het Geluidsproductieplafonds Besluit (GPP-besluit), het Besluit gebruiksruimte (BG) en ten slotte monitoring en handhaving. Per pijler zijn punten die aanspreken, punten die aandacht verdienen, vragen en aanvullende opmerkingen opgehaald. Aan het einde van de bijeenkomst hebben de stakeholdergroepen samenvattingen gegeven van hun reactie op het voorgenomen stelsel. De samenvattingen zijn te lezen in hoofdstuk 5 van de rapportage: samenvattingen per stakeholdergroep.

Geluidsproductieplafonds Besluit (GPP-besluit)

Het element dat aanspreekt voor omwonenden en belangenorganisaties binnen het GPP-besluit is de harde grens. De duidelijkheid op de lange termijn wordt door de regionale overheden en de belangenorganisaties vooral gewaardeerd. Voor luchthavens en regionale overheden spreekt de duidelijkheid voor de ruimtelijke ordening en woningbouw aan.

De aanvulling van hinderindicatoren naast geluidbelasting is een belangrijk aandachtspunt voor de belangenorganisaties en regionale overheden. Daarnaast zijn de bepaling van grenswaarden en het voorgenomen gebruik aandachtspunten voor de luchthavens, luchtvaartmaatschappijen en omwonenden. Ten slotte wordt aandacht gevraagd voor de balans tussen de uitzonderingen en de harde juridische grens. De luchthavens en luchtvaartmaatschappijen roepen op om ruimte te borgen voor de uitzonderingen. Vanuit de omwonenden en belangenorganisaties is de oproep om een harde grens te handhaven met zo min mogelijk uitzonderingen.

Besluit gebruiksruimte (BG)

Het element dat het meeste aanspreekt voor omwonenden en belangenorganisaties binnen het BG is de flexibiliteit om aan te passen aan de situatie door middel van aanvullende grenswaarden.

Het element dat volgens luchtvaartmaatschappijen en regionale overheden aandacht verdient is de onzekerheid die flexibiliteit met zich meebrengt. Volgens de omwonenden en de belangenorganisaties verdient de invulling van de aanvullende hinderindicatoren aandacht. Luchthavens vragen voornamelijk om sturingsmogelijkheden. Daarnaast vragen alle stakeholders aandacht voor het besluitvormingsproces en de evaluatie. Met name de omwonenden en de luchtvaartmaatschappijen vragen aandacht voor hun betrokkenheid bij de invulling van aanvullende maatregelen binnen het BG.

Monitoring en handhaving

Het element dat omwonenden, belangenorganisaties en regionale overheden aanspreekt binnen monitoring en handhaving is de rechtsbescherming van omwonenden. Daarnaast spreekt de monitoring gedurende het jaar met aanvullende hinderindicatoren aan volgens regionale overheden en belangenorganisaties.

De positie van de luchthaven als (enige) normadressaat (de partij met de wettelijke verplichting om de norm na te leven) verdient nog aandacht volgens de omwonenden en de luchthavens. Zij vinden de positie van de luchthaven als normadressaat onuitvoerbaar omdat de luchthaven hier niet de benodigde instrumenten voor heeft. Daarnaast vragen regionale overheden, belangenorganisaties en omwonenden om handhaving tijdens het gebruikersjaar in plaats van handhaving achteraf. De luchthavens vragen om aandacht voor het verschil tussen commercieel en maatschappelijk verkeer in het Besluit gebruiksruijnte. De luchtvaartmaatschappijen vragen zich af of het gebruik van handhavingspunten de enige mogelijkheid is om individuele bescherming te bieden. Zij verzoeken het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om de uitkomsten van het onderzoek uit 2013 over individuele rechtsbescherming in het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel Schiphol (NNHS) mee te nemen.

Samen naar minder hinder

De stakeholdergroepen spraken een gedeeld belang uit: alle deelnemers delen de opgave voor het verminderen van ervaren hinder door vliegtuiggeluid. Daarnaast spreken ze gezamenlijk uit dat het voor hen onduidelijk is welke opgave beoogd wordt om op te lossen met het stelsel. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat komt hierop terug bij de deelnemers.

Inhoud

1	Introductie	1
1.1	Voorgenomen stelsel regulering vliegtuiggeluid	1
1.1.1	Aanleiding	1
1.1.2	Het geluidsstelsel als wettelijk stelsel	1
1.2	Participatieproces	2
1.2.1	Voorgaande participatie	2
1.3	Bijeenkomst 7 februari 2024	2
1.3.1	Verwerking van de reacties	3
2	Pijler 1: Geluidsproductieplafonds Besluit	4
2.1	Overkoepelend beeld	4
2.2	Luchtvaartmaatschappijen	4
2.3	Omwonenden	4
2.4	Luchthavens	5
2.5	Belangenorganisaties	5
2.6	Regionale overheden	6
3	Pijler 2: Besluit gebruiksruimte	7
3.1	Overkoepelend beeld	7
3.2	Luchtvaartmaatschappijen	7
3.3	Omwonenden	7
3.4	Luchthavens	8
3.5	Belangenorganisaties	8
3.6	Regionale overheden	8
4	Pijler 3: Monitoring en handhaving	9
4.1	Overkoepelend beeld	9
4.2	Luchtvaartmaatschappijen	9
4.3	Omwonenden	9
4.4	Luchthavens	10
4.5	Belangenorganisaties	11
4.6	Regionale overheden	11
5	Samenvattingen per stakeholdergroep	12
5.1	Luchtvaartmaatschappijen	12
5.2	Omwonenden	12
5.3	Luchthavens	12

5.4	Belangenorganisaties	12
5.5	Regionale overheden	13
6	Conclusie	14

Bijlagen

Bijlage 1: Visual uitkomsten thematafels Nationale Klankbordgroep bijeenkomst 7 februari 2024

1 Introductie

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat stelt een nieuw stelsel voor vliegtuiggeluid op. Tijdens de Nationale Klankbordgroep bijeenkomst van 7 februari 2024 zijn reacties opgehaald op de eerste ambtelijke uitwerking van het stelsel regulering vliegtuiggeluid (hierna voorgenomen stelsel). In deze rapportage staan de uitkomsten van de bijeenkomst, onderverdeeld in de drie pijlers van het stelsel en de samenvattingen per stakeholdergroep.

1.1 Voorgenomen stelsel regulering vliegtuiggeluid

Het opstellen van een nieuw stelsel voor vliegtuiggeluid door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is aangekondigd in de Luchtvaartnota 2020-2050¹ en bevestigd in de Hoofdlijnenbrief Schiphol². In deze twee documenten is het voornemen geuit om een nieuw stelsel van normen en maatregelen te ontwikkelen dat beter aansluit bij de ervaren hinder van de omwonenden en de hinder rond de luchthavens aantoonbaar vermindert.

1.1.1 Aanleiding

De bestaande geluidsstelsels voor Schiphol en de regionale luchthavens van nationale betekenis hebben als doel het beschermen van de omgeving tegen de negatieve effecten van vliegtuiggeluid. Nieuwe inzichten vragen om een herziening van deze stelsels. De huidige stelsels zijn bijvoorbeeld niet ingericht op het sturen op reductie van geluidbelasting en hinder. Ook zijn er een aantal optimalisaties mogelijk die door belanghebbenden zijn genoemd in participatietrajecten rondom de Luchtvaartnota, zoals minder geluidshinder, verbeterde bescherming van omwonenden, vergrote uitlegbaarheid van het geluidsstelsel, perspectief voor de sector en een verbeterde balans tussen wonen en vliegen.

1.1.2 Het geluidsstelsel als wettelijk stelsel

Het doel is om te komen tot een geluidsstelsel dat de mogelijkheid biedt invulling te geven aan de ambities uit de Luchtvaartnota 2020-2050 om de hinder rond luchthavens aantoonbaar te verminderen. Ook heeft het nieuwe geluidsstelsel als doel om tegemoet te komen aan de toezegging uit de Hoofdlijnenbrief Schiphol van 24 juni 2022 om in de toekomst de geluidbelasting te normeren, waarbij niet meer hoofdzakelijk het sturen op het aantal vliegtuigbewegingen centraal staat. Het stelsel betreft een technische uitwerking dat de mogelijkheden faciliteert om verschillende keuzes (zoals krimp of groei met afname van totale geluidbelasting) in besluiten vast te leggen. De beleidskeuzes worden gemaakt op grond van het stelsel. De beleidskeuzes op zichzelf zijn daarmee geen onderdeel van het stelsel. Het nieuwe stelsel gaat gelden voor Schiphol en de regionale luchthavens van nationale betekenis: Rotterdam The Hague Airport (RTHA), Maastricht Aachen Airport (MAA), Groningen Airport Eelde (GAE) en Lelystad Airport (LA).

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft een eerste ambtelijke uitwerking opgesteld van een nieuw stelsel voor het reguleren van vliegtuiggeluid. Dit is gedaan in de vorm van een voorgenomen stelsel. Om te komen tot een volgende uitwerking van het stelsel vraagt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om de reactie van belanghebbenden op de eerste uitwerking. Bij de definitieve uitwerking wordt het stelsel in wet- en regelgeving vertaald.

¹ Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2020). Geraadpleegd via:
<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/11/20/bijlage-1-luchtvaartnota-2020-2050>

²Kamerstuk 29 665, nr. 432.

1.2 Participatieproces

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat streeft naar uniformiteit binnen het nieuwe stelsel, waarbij rekening wordt gehouden met regionale aspecten. Om deze reden heeft het participatieproces een nationaal karakter, via een Nationale Klankbordgroep, waarin alle stakeholderbelangen zijn vertegenwoordigd. Daarnaast wordt in de regionale overlegorganen van de betrokken luchthavens regelmatig terugkoppeling en toelichting gegeven over inhoudelijke en procesmatige voortgang.

1.2.1 Voorgaande participatie

In het laatste kwartaal van 2022 heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat het doel, de denkrichting en de uitgangspunten van het voorgenomen stelsel in regionale werkgroepen en gremia rondom de luchthaven Schiphol en de luchthavens van nationale betekenis gedeeld. Er is toen reflectie op de uitgangspunten en eerste denkrichting gevraagd. Op basis hiervan is het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan de slag gegaan met een ambtelijke vervolgitwerking. Deze ambtelijke vervolgitwerking is in november 2023 gedeeld met de Nationale Klankbordgroep en de regionale gremia.

De bijeenkomst op 7 februari 2024 was de tweede bijeenkomst van de Nationale Klankbordgroep. De eerste bijeenkomst (14 november 2023) stond in het teken van een toelichting op de eerste ambtelijke uitwerking, de uitgangspunten en het participatietraject.

Parallel aan de Nationale Klankbordgroep, waar het ophalen van stakeholderbelangen centraal staat, organiseerde het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat botsproeven op de eerste ambtelijke uitwerking. De botsproeven stonden in het teken van de technische werkbaarheid.

1.3 Bijeenkomst 7 februari 2024

De bijeenkomst op 7 februari 2024 stond in het teken van de stakeholderbelangen. Het doel van de bijeenkomst was het ophalen van de visies en reacties vanuit de verschillende stakeholders op de eerste ambtelijke uitwerking van het voorgenomen stelsel. De deelnemers hebben door middel van een concreet uitgewerkte mogelijke *invulling*³ van het stelsel, in casuïstiek het stelsel kunnen doorleven, vragen kunnen stellen en hierop gereageerd. Er is hierbij gebruikgemaakt van thematafels waar alle stakeholders in kleinere groepen de ruimte kregen reactie te geven op het stelsel. De casuïstiek (drie casussen) is gebaseerd op de drie pijlers van het voorgenomen stelsel: Geluidsproductieplafonds Besluit (GPP-besluit), Besluit gebruiksruimte (BG) en ten slotte monitoring en handhaving.

Verder is op de bijeenkomst op 7 februari 2024 ook een terugkoppeling van de botsproeven gegeven. Deze terugkoppeling valt onder het traject van de botsproeven en is daarom geen onderdeel van deze rapportage.

De genodigden voor de bijeenkomst waren onderverdeeld in de onderstaande vijf stakeholdergroepen. In de tabel 1 is te zien welke organisaties aanwezig waren.

De stakeholdergroep Luchtvaartmaatschappijen en General Aviation is op de bijeenkomst aangepast tot de stakeholdergroep Luchtvaartmaatschappijen omdat er op 7 februari 2024 geen stakeholders aanwezig waren vanuit General Aviation. Hetzelfde geldt voor de stakeholdergroep Luchthavens en Luchtverkeersleiding Nederland. Deze stakeholdergroep is ook beperkt tot Luchthavens, aangezien er op 7 februari 2024 geen stakeholders aanwezig waren vanuit Luchtverkeersleiding Nederland.

³ De daadwerkelijke invulling van het stelsel (normstelling) is geen onderdeel van het voorgenomen stelsel. Bij het definitieve stelsel moet per luchthaven besloten worden hoe het stelsel lokaal wordt ingevuld. De besproken casuïstiek is een voorbeeld.

Stakeholdergroep	Genodigden	Aanwezigen
Luchtvaartmaatschappijen en General Aviation	AOPA, Corendon, KLM, Transavia, TUI, EasyJet, BARIN en Platform Duurzaam Vliegen	Corendon, KLM
Omwonenden	Commissie Regionaal Overleg (CRO) Maastricht, CRO Lelystad, Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS), Stichting ABRel, CRO Rotterdam, CRO Eelde	CRO Maastricht, CRO Lelystad, MRS, Stichting ABRel, CRO Rotterdam
Luchthavens en Luchtverkeersleiding	Groningen Airport Eelde, Lelystad Airport, Rotterdam The Hague Airport, Schiphol, LVNL, Maastricht Aachen Airport	Groningen Airport Eelde, Lelystad Airport, Rotterdam The Hague Airport
Belangenorganisaties	GGD GHOR Nederland, Natuur- en Milieufederatie Noord-Holland, GGD Fryslân, Natuur- en Milieufederatie Flevoland	GGD GHOR Nederland, Natuur- en Milieufederatie Noord-Holland, GGD Fryslân
Regionale overheden	Provincie Drenthe, provincie Zuid-Holland, Omgevingsdienst Midden-Holland, provincie Utrecht, provincie Flevoland, provincie Limburg	Provincie Drenthe, provincie Zuid-Holland, Omgevingsdienst Midden-Holland, provincie Utrecht

Tabel 1: Genodigden en aanwezigen van de Nationale Klankbordgroep bijeenkomst 7 februari 2024, per stakeholdergroep.

1.3.1 Verwerking van de reacties

De reacties op de casuïstiek zijn opgehaald op basis van gesprekken aan de thematafels en de samenvattingen van de stakeholdergroepen. Bij elke thematafel werd één casus besproken. De drie casussen zijn gebaseerd op de drie pijlers van het stelsel: het GPP-besluit, BG, en monitoring en handhaving. Per casus werden de volgende drie punten besproken:

- Wat spreekt aan?
- Wat verdient aandacht?
- Zijn er aanvullende vragen of opmerkingen?

De reacties van de verschillende stakeholdergroepen zijn verzameld en aan het einde van de dag beknopt plenair door henzelf toegelicht. Van de gesprekken aan de thematafels en de plenaire toelichting zijn notulen gemaakt. De stakeholders hebben de gelegenheid gekregen om de notulen van de gesprekken aan de thematafels te controleren.

In de rapportage is per pijler een overkoepelend beeld geschetst van wat gemiddeld genomen aan de thematafels het vaakst terugkwam als aandachtspunten en als punten die aanspreken. Binnen dit overkoepelende beeld bestaan er uitzonderingen en daarom gelden de reacties niet voor alle aanwezige stakeholders.

Deze rapportage is door Royal HaskoningDHV opgesteld op basis van de notulen, de opgeschreven inbreng (via post-its) vanuit de stakeholdergroepen en hun ervaringen op deze dag.

2 Pijler 1: Geluidsproductieplafonds Besluit

Het Geluidsproductieplafonds Besluit (GPP-besluit) legt de grenswaarden voor geluid vast op verschillende geografische punten rondom de luchthaven. De hoogte van deze grenswaarden past bij het voorgenomen gebruik⁴ van de luchthaven. Het GPP-besluit vormt de ‘harde schil’ rondom de luchthaven en stelt voor de luchthaven duidelijke grenswaarden waarbinnen het voorgenomen gebruik uitgevoerd moet worden, in voorzienbare omstandigheden.

2.1 Overkoepelend beeld

Het element dat aanspreekt voor omwonenden en belangenorganisaties binnen het GPP-besluit is de harde grens. De duidelijkheid op de lange termijn wordt door de regionale overheden en de belangenorganisaties vooral gewaardeerd. Voor luchthavens en regionale overheden spreekt de duidelijkheid voor de ruimtelijke ordening en woningbouw aan.

De aanvulling van hinderindicatoren naast geluidbelasting is een belangrijk aandachtspunt voor de belangenorganisaties en regionale overheden. Daarnaast zijn de bepaling van grenswaarden en het voorgenomen gebruik aandachtspunten voor de luchthavens, luchtvaartmaatschappijen en omwonenden. Ten slotte wordt aandacht gevraagd voor de balans tussen de uitzonderingen en de harde juridische grens. De luchthavens en luchtvaartmaatschappijen roepen op om ruimte te borgen voor de uitzonderingen. Vanuit de omwonenden en belangenorganisaties is de oproep om een harde grens te handhaven met zo min mogelijk uitzonderingen.

2.2 Luchtvaartmaatschappijen

De meeste aandachtspunten vanuit de luchtvaartmaatschappijen gaan over de bepaling van de grenswaarden en het voorgenomen gebruik. Aandacht is volgens hen nodig voor het startpunt (gerealiseerde ruimte) tegenover de vergunning (vergunde ruimte). Aandacht moet volgens de luchtvaartmaatschappijen gaan naar het startpunt ten opzichte van de capaciteit declaratie (CapDec) en de allocatie van slots. Ten slotte is er het aandachtspunt van onvoorzienbare omstandigheden in combinatie met het proces van besluitvorming. Bij een besluit van de minister, hebben de luchtvaartmaatschappijen de vrees dat besluiten niet snel genoeg opgesteld worden. In het algemeen gaat hun voorkeur uit naar praktische maatregelen als vlootvernieuwing in plaats van technische stelsels.

2.3 Omwonenden

Het spreekt de omwonenden aan dat het GPP-besluit een harde grens creëert, waar niet zonder (zware) procedure, van afgeweken mag worden. Daarnaast spreekt hen aan dat het GPP-besluit bijdraagt aan meer duidelijkheid in het complexe stelsel. Hierdoor biedt het stelsel betere bescherming dan de huidige situatie.

De aandachtspunten die de omwonenden meegeven zijn gerelateerd aan de bepaling van de grenswaarden, het voorgenomen gebruik en de flexibiliteit in uitzonderingen. Het startpunt 2019, dat beschreven is binnen de casuïstiek als invulling, is volgens hen geen goed referentiejaar omdat dit een ‘goed’ jaar was voor de sector: zij hebben veel vluchten gemaakt. Daarnaast maakt de bepaling in meteojaren volgens de omwonenden de geluidscontouren te groot en geeft het te veel ruimte aan de luchthavens. De omwonenden willen zo min mogelijk ruimte voor uitzonderingen. De oproep is om terughoudend te zijn met de flexibiliteit binnen het GPP-besluit om de ‘harde grens’ te bewaken en deze flexibiliteit verder toe te passen binnen het Besluit gebruiksruimte. Verder roepen de omwonenden op om

⁴ Het voorgenomen gebruik, waarvoor bij besluit toestemming wordt gegeven, bestaat uit het door de luchthaven geprognosticeerde vliegverkeer bestaande uit een bepaalde vlootsamenstelling en dienstregeling.

duidelijk te omschrijven wat binnen welk besluit geregeld wordt en te focussen op hinderbeperking bij de bron en niet op hinderbeperkende maatregelen.

2.4 Luchthavens

Het spreekt de luchthavens aan dat het GPP-besluit op langere termijn duidelijkheid geeft aan omwonenden en regionale overheden voor ruimtelijke ordening.

De meeste aandachtspunten vanuit de luchthavens zijn gerelateerd aan de bepaling van de grenswaarden, de relatie met ruimtelijke ordening en de ruimte voor uitzonderingen.

Voor de bepaling van grenswaarden is het voor de luchthavens belangrijk om voldoende ruimte in de weersomstandigheden vast te leggen in de geluidscontouren. Als voor de bepaling van grenswaarden naar de afgelopen 40 jaar meteo-cijfers wordt gekeken, dan komt de ruimte in weersomstandigheden volgens de luchthavens te beperkt voor hen uit. Volgens hen is het beter om te kijken naar de toekomst via weersvoorspellingen in verband met klimaatverandering. De luchthavens geven het advies om zowel terug te kijken als vooruit te kijken voor de bepaling van grenswaarden om zo voldoende ruimte in weersomstandigheden vast te leggen. Bovendien vragen de luchthavens ook aandacht voor andere hinderindicatoren binnen de grenswaarden van het GPP-besluit, zoals piekbelasting (maximaal geluidniveau tijdens een vliegtuigpassage), naast gemiddelde geluidbelasting.

Daarnaast vragen de luchthavens aandacht voor de spanning tussen luchtvaart en de ruimtelijke ordeningsbeperkingen. Zij vinden het van belang om meer restricties voor woningbouw vast te leggen rondom de luchthavens. Ten slotte pleiten de luchthavens voor voldoende marge voor afwijkingen door externe factoren, omdat zij in sommige gevallen afhankelijk zijn van anderen (zoals Defensie).

2.5 Belangenorganisaties

Het voorbeeld van 30% minder geluidbelasting in de casuïstiek spreekt de belangenorganisaties aan omdat zoiets kan zorgen voor minder hinder. Daarnaast spreekt hen aan dat het GGP-besluit onder het bestuursrecht valt en dat er daarom bezwaar en beroep aangetekend kan worden. Ten slotte waarderen zij dat het stelsel beter inzichtelijk maakt wat de verwachtingen zijn met betrekking tot geluid op de langere termijn.

Voor de belangenorganisaties is het grootste aandachtspunt dat minder geluidbelasting niet automatisch leidt tot minder hinder. Geluidshinder is volgens hen de ervaring die wordt gemeten door onder andere de GGD⁵. De belangenorganisaties stellen voor om in beleid vast te leggen om met de meest stille vliegtuigen te vliegen of om in de nacht de luchthavens te sluiten.

Daarnaast is volgens de belangenorganisaties aandacht nodig voor de uitzonderingen, de hinderindicatoren en de bescherming van mensen die net buiten de geluidscontouren van het voorgenomen stelsel vallen. De belangenorganisaties willen geen uitzonderingen waardoor de norm omhoog kan. Dat het luchtruim ergens anders gesloten is, waardoor vliegroutes naar en van een luchthaven wijzigen, mag niet voor extra overlast bij omwonenden zorgen. Daarnaast moet er aandacht zijn voor hinderindicatoren als frequentie (aantal vliegtuigpassages op een locatie), piekgeluid (maximaal geluidsniveau tijdens een vliegtuigpassage) en een periode van rust als vast onderdeel van het GPP-besluit. Het uitgangspunt voor de grenswaarden moet voor de belangenorganisaties de hoeveelheid geluid zijn die omwonenden aankunnen zonder gezondheidseffecten, in plaats van de meteo die bepaalt wat het beschermingsniveau van omwonenden is.

⁵ Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat hanteert de definitie van geluidhinder afkomstig van het RIVM. Deze definitie komt overeen met de hier door belangenorganisaties geschetste definitie.

Ten slotte vragen de belangenorganisaties ook aandacht voor de hinder van de mensen die net buiten de geluidscontouren van het stelsel vallen.

2.6 Regionale overheden

De aansluiting op de Omgevingswet en de sturing op minder hinder spreken de regionale overheden aan. Daarnaast spreekt het hen aan dat er een scheiding komt tussen aan de ene kant de bescherming van omwonenden voor een langere periode en aan de andere kant de operatie, waarbij binnen de operatie de flexibiliteit is om aanpassingen te doen (krimpen, verplaatsen, groeien). Ten slotte spreekt het de regionale overheden aan dat er duidelijkheid komt voor de ruimtelijke ordening: een harde grens voor woningbouw.

De regionale overheden vragen aandacht voor hinderbeperking, de relatie met woningbouw, het besluitvormingsproces en de klachtenafhandeling van hinder.

Voor de regionale overheden moet het maatschappelijke doel om hinder te beperken centraal staan in plaats van geluid. Daarvoor doen de regionale overheden het voorstel om ook een beleidsmatige schil toe te voegen, om meer ruimte te bieden aan hinderbeperking binnen het GPP-besluit. Daarnaast missen zij de koppeling met gezondheid.

De regionale overheden doen daarnaast een oproep om meer beperkende regelingen te stellen voor woningbouw en om daarmee de voorspelbaarheid te vergroten. Ze roepen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op om keuzes te maken. Krimpende geluidscontouren moeten volgens de regionale overheden niet leiden tot woningbouw dicht op de luchthaven. Daarnaast vragen zij aandacht voor het besluitproces van de ministeriële regeling: die moet snel genoeg gaan.

Ten slotte doen de regionale overheden de oproep om te werken aan een klachtenafhandeling voor het bevoegd gezag. De meldingen komen nu bij de provincie of de luchthaven binnen, terwijl dit volgens hen een coördinerende rol is voor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, aangezien het ministerie ook de luchthavenbesluiten moet vaststellen. Er is momenteel geen beleid voor de terugkoppeling en financiering voor de klachten- en meldingenbureaus volgens de regionale overheden.

3 Pijler 2: Besluit gebruiksruimte

Het Besluit gebruiksruimte (BG) heeft als doel om te kunnen sturen op een toe- of afname van de geluidbelasting binnen de kaders van het GPP-besluit, om flexibel met nieuwe inzichten om te kunnen gaan en om te zorgen dat de ruimte die in het GPP-besluit is opgenomen voor voorzienbare onzekerheden niet gebruikt kan worden voor andere doeleinden.

3.1 Overkoepelend beeld

Het element dat het meeste aanspreekt voor omwonenden en belangenorganisaties binnen het BG is de flexibiliteit om aan te passen aan de situatie door middel van aanvullende grenswaarden. Voor alle luchthavens ligt er door het GPP-besluit en het BG één overkoepelend kader, waarbinnen per regio aanpassingen mogelijk zijn.

Het element dat volgens luchtvaartmaatschappijen en regionale overheden aandacht verdient is de onzekerheid die flexibiliteit met zich meebrengt. Volgens de omwonenden en de belangenorganisaties verdient de invulling van de aanvullende hinderindicatoren aandacht. Luchthavens vragen voornamelijk om sturingsmogelijkheden. Daarnaast vragen alle stakeholders aandacht voor het besluitvormingsproces en de evaluatie. Met name de omwonenden en de luchtvaartmaatschappijen vragen aandacht voor hun betrokkenheid bij de invulling van aanvullende maatregelen binnen het BG.

3.2 Luchtvaartmaatschappijen

De luchtvaartmaatschappijen zien als aandachtspunt vooral de flexibiliteit tegenover de voorspelbaarheid. Om voorspelbaarheid te vergroten wensen de luchtvaartmaatschappijen meer bekendheid over de maatregelen binnen het BG. De flexibiliteit is volgens hen goed maar geeft ook onzekerheid en daarmee onrust. Het BG geeft de politiek ruimte om bij te sturen en dat is een risico voor de luchtvaartsector. De autonomie van de sector om aan haar zorgplicht te voldoen kan in gevaar komen. Een langetermijnperspectief helpt hen in verwachtingen. Daarnaast vragen de luchtvaartmaatschappijen zich af wat de referentie wordt voor het opstellen van de verwachtingen en de procedure rondom het bezwaar voor het BG. Ten slotte vragen de luchtvaartmaatschappijen aandacht voor hun betrokkenheid bij de invulling van aanvullende maatregelen binnen het BG.

3.3 Omwonenden

De creatie van een 'opslag' of 'bufferzone' tussen de woningbouw en de luchtvaart spreekt de omwonenden aan. De directe confrontatie tussen luchtvaart en woningbouw komt hierdoor verder uit elkaar te liggen. Zo wordt er niet meer tot aan het geluidscontour 'vol gevlogen'. Daarnaast spreekt de mate van aanpasbaarheid de omwonenden aan. De regelgeving is flexibel genoeg om zich aan te passen aan het heden en heeft niet als doelstelling oneindig houdbaar te zijn.

De aandachtspunten van omwonenden over het BG gaan over de evaluatie en (de bepaling van) de aanvullende maatregelen. Voor de evaluatie is het volgens hen belangrijk dat er met de juiste berekeningen en gebruiksprognoses wordt gewerkt in de realiteit. Voor de aanvullende hinderindicatoren wordt door de omwonenden gevraagd om bijvoorbeeld Lamax en aantal vliegbewegingen te gebruiken. De omwonenden vragen zich af wie de aanvullende hinderfactoren bepalen en wat de rol hiervan is voor de omwonenden. Zij wensen betrokken te worden bij de invulling van de aanvullende maatregelen binnen het BG. Daarnaast is voor hen een aandachtspunt dat het saldobesluit blijft en dat de per saldo benadering eruit gaat. De ultieme methode om hinder te verminderen is volgens de omwonenden te bereiken door minder vluchten.

3.4 Luchthavens

De luchthavens vragen om aandacht voor de besluitvorming rondom het BG en de sturingsmogelijkheden vanuit de luchthavens binnen het BG.

Als het BG flexibel is, moet er volgens de luchthavens ook op de relatief korte termijn besluitvorming nodig zijn. Een aandachtspunt is of deze besluitvorming op relatief korte termijn haalbaar is. Er is een politiek risico dat de besluitvorming niet snel genoeg verloopt. Een ander aandachtspunt vanuit de luchthavens is dat de besluitvorming voor de krimp of groei van regionale luchthavens landelijk plaatsvindt, terwijl er volgens de luchthavens weinig kennis is bij de overheden om dit te toetsen.

Ten slotte vragen de luchthavens aandacht voor de sturingsmogelijkheden vanuit de luchthavens bij de aanvullende maatregelen binnen het BG. In principe spreekt hen de poging tot meer uniformiteit en eenduidigheid tussen de luchthavens binnen het stelsel aan. Zij willen echter wel sturingsmogelijkheden binnen het BG. Het is voor de regionale luchthavens bijvoorbeeld niet mogelijk om te sturen op de samenstelling van de vloot omdat zij niet kunnen weigeren. Daarnaast wordt er bij slotregelingen geen rekening gehouden met toesteltypes. De luchthavens vragen zich af of de luchtvaartmaatschappijen die stiller worden hiermee niet gestraft worden. Luchtvaartmaatschappijen gebruiken minder ruimte en deze ruimte blijft over. De sturingsmogelijkheden voor de luchthavens zijn volgens de luchthavens beperkt.

3.5 Belangenorganisaties

De belangenorganisaties spreekt het aan dat er aanvullende hinderindicatoren mogelijk zijn binnen het BG. Zij vragen aandacht voor het borgen van gezondheid in het stelsel en het opnemen van hinder in relatie tot gezondheid in de evaluatie. Daarnaast vragen zij aandacht voor woningbouw ten opzichte van de contour. Een aandachtspunt vanuit hen is om bij een krimpende contour niet direct de ruimte vol te bouwen omdat dit nieuwe gehinderden tot gevolg heeft.

3.6 Regionale overheden

Vanuit de regionale overheden spreekt aan dat er evaluatiemomenten zijn binnen het voorgenomen stelsel. Aandacht is volgens hen nodig voor onzekerheid door flexibiliteit, de juridische status, de bepaling van evaluatiecriteria en het evaluatieproces.

De flexibiliteit in het BG en de juridische status is voor de regionale overheden een aandachtspunt. Het borgen van flexibiliteit en het telkens aanpassen van de gebruiksruimte kan voor de omgeving en de sector onzekerheid bieden. Daarnaast wensen de regionale overheden inzicht in de besluitvorming voor het BG en de bezwaarprocedures. Die zijn momenteel nog onduidelijk voor hen.

Daarnaast is onduidelijk voor de regionale overheden wat de evaluatiecriteria zijn en hoe het evaluatieproces eruit komt te zien. Inzicht hierin vergroot de voorspelbaarheid van wat er uit de evaluatie komt. Graag zien zij dat er gestuurd wordt met aanvullende hinderindicatoren die minder hinder opleveren. De regionale overheden vragen zich af hoe deze aanvullende hinderindicatoren gehandhaafd en gemonitord worden. De 30% afname uit de casus is objectief te evalueren, maar hinder is minder objectief en daarom moeilijker te evalueren. Volgens de regionale overheden zijn de laatste wetenschappelijke inzichten die duiding geven op hoe hinder te formuleren en te meten onderbelicht in het voorgenomen stelsel regulering vliegtuiggeluid.

Daarnaast geven de regionale overheden aan dat er een verschil is tussen de grootte van de contour en de hoeveelheid hinder. Bij een kleinere contour kan de intensiteit van de hinder nog steeds hoger zijn. Hiervoor vragen zij aandacht.

4 Pijler 3: Monitoring en handhaving

Monitoring en handhaving heeft als doel het monitoren en handhaven van de grenswaarden binnen het GPP-besluit en het BG. In de eerste uitwerking van het voorgenomen stelsel is de luchthaven verantwoordelijk voor de monitoring. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) ziet toe op het naleven van de grenswaarden en andere regels. Het uitgangspunt voor het stelsel is dat grenswaarden niet mogen worden overschreden.

4.1 Overkoepelend beeld

Het element dat voor omwonenden, belangenorganisaties en regionale overheden aanspreekt binnen monitoring en handhaving is de rechtsbescherming van omwonenden. Daarnaast spreekt de monitoring gedurende het jaar met aanvullende hinderindicatoren aan volgens regionale overheden en belangenorganisaties.

De positie van de luchthaven als (enige) normadressaat (de partij met de wettelijke verplichting om de norm na te leven) verdient nog aandacht volgens de omwonenden en de luchthavens. Zij vinden dat onuitvoerbaar omdat de luchthaven hier niet de benodigde instrumenten voor heeft. Daarnaast vragen regionale overheden, belangenorganisaties en omwonenden om handhaving ten tijde van het gebruikersjaar in plaats van handhaving achteraf. De luchthavens vragen aandacht voor het verschil tussen commercieel en maatschappelijk verkeer in het Besluit gebruiksruimte. De luchtvaartmaatschappijen vragen aandacht voor de handhavingpunten en verzoeken het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om de uitkomsten van het onderzoek uit 2013 over individuele rechtsbescherming in het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel Schiphol (NNHS) mee te nemen.

4.2 Luchtvaartmaatschappijen

De luchtvaartmaatschappijen vragen zich af of het gebruik van handhavingpunten de enige mogelijkheid is om individuele bescherming te bieden. Binnen een stelsel met handhavingpunten kijkt men naar specifieke handhavingpunten, waarop de operatie wordt aangepast. Hierdoor zal het aantal ernstig gehinderden volgens de luchtvaartmaatschappijen ten opzichte van het huidige stelsel toenemen. Zij benadrukken dat de focus moet liggen op hinder in het algemene perspectief. Daarnaast is het voor de luchtvaartmaatschappijen onduidelijk of en hoe er onderscheid wordt gemaakt tussen grote woonkernen en individuele woningen. Bovendien verdient het bepalen van de grenswaarde (GW) volgens hen aandacht. De luchtvaartmaatschappijen vragen zich af wat de impact is voor kleine luchthavens bijvoorbeeld bij wind. Er is een meteotoeslag van 20%, maar voor luchthavens met één landingsbaan wordt dat lastig in een stelsel met veel handhavingpunten.

Wat verder aandacht verdient, is dat er ook internationale luchtvaartmaatschappijen vliegen op de luchthavens. Het is onduidelijk voor de luchtvaartmaatschappijen hoe bijvoorbeeld Schiphol als normadressaat op een buitenlandse partij moet verhalen. De luchtvaartmaatschappijen verzoeken ten slotte om de uitkomsten van het onderzoek uit 2013 over de individuele rechtsbescherming in het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel Schiphol (NNHS) mee te nemen. De luchtvaartmaatschappijen geven aan dat het voor hen, in het algemeen, draait om het creëren van draagvlak en het bouwen aan vertrouwen binnen monitoring en handhaving.

4.3 Omwonenden

De omwonenden vragen de meeste aandacht voor het monitoren en handhaven van hinder gedurende het jaar. De omwonenden willen dat er gehandhaafd wordt op het moment dat er hinder is en niet achteraf.

Daarnaast vragen zij aandacht voor het monitoren op de plekken waar de mensen wonen, de kwaliteit en betrouwbaarheid van de gegevens en de rol van normadressaat.

Monitoren op de plekken waar mensen wonen is belangrijk voor de omwonenden. Een gedetailleerd raster (in plaats van een hele woonwijk) is hierbij mogelijk geschikt. De omwonenden stellen voor om op postcodeniveau zichtbaar te maken welke geluidbelasting ze moeten dulden. Dit gebeurt nu ook al met verkeerslawaaï⁶ en luchtvaart zou hierbij moeten aansluiten. Op deze manier is in te zien wat het absolute maximale geluidsniveau is waaraan omwonenden worden blootgesteld als zij op deze locatie gaan wonen.

Daarnaast vragen de omwonenden aandacht voor de kwaliteit en betrouwbaarheid van gegevens. Zij moeten nu vertrouwen op de aangeleverde gegevens vanuit luchthavens. De omwonenden stellen externe audits voor om de kwaliteit en betrouwbaarheid van gegevens te verhogen.

Ook geven de omwonenden aan dat de normadressaat de juiste gereedschapskist hoort te hebben om te handhaven. Volgens de omwonenden is dit momenteel bij de luchthavens niet van toepassing. Ten slotte vragen de omwonenden ook aandacht voor de handhavingsinstrumenten van de ILT. Bij het maken van een klacht over een activiteit geeft de ILT vaak aan dat deze activiteit toegestaan is. De omwonenden vragen om meer beleving en begrip bij de ontvangende partij (ILT) aangezien de omwonenden nu weinig terug horen over hun klacht. Zij adviseren om de zichtbaarheid en de begrijpbaarheid vanuit ILT bij de handhaving te vergroten want dit vergroot het vertrouwen vanuit de omwonenden in het stelsel regulering vliegtuiggeluid.

4.4 Luchthavens

De luchthavens vragen zich af of er wordt gekeken naar hinderelasticiteit. De luchthavens vragen aandacht voor de diversiteit in de omgeving per luchthaven en vragen daarom maatwerk per luchthaven. Elke luchthaven heeft een andere soort omgeving, andere omwonenden en een andere operatie. Dezelfde rastermethodiek geeft voor verschillende luchthavens een vertekend beeld. Aandacht is volgens de luchthavens nodig voor de verschillen in de ruimte per luchthaven en over de totaalverdeling van hinder in Nederland. Volgens de luchthavens is er voor regionale luchthavens geen voordeel bij het gebruik van rasters. Het staat volgens hen niet in verhouding tot de capaciteit en het aandeel van de luchthaven.

Daarnaast vragen de luchthavens ook aandacht voor verschillende soorten vliegverkeer binnen het stelsel. Maatschappelijk vliegverkeer is nu ook onderdeel van dit stelsel en het verdienmodel tussen maatschappelijk verkeer en commercieel verkeer voor de luchthavens is verschillend. Daarnaast is de vliegbeweging van maatschappelijk verkeer zoals traumahelikopters onvoorspelbaar. De luchthavens vinden het dan ook niet terecht dat zij boetes krijgen als overschrijdingen het gevolg zijn van maatschappelijk verkeer zoals traumahelikopters en vragen hier aandacht voor. Zij vinden een beloning voor het faciliteren van maatschappelijk verkeer logischer.

Ten slotte geven de luchthavens aan dat ze het niet eens zijn met de positie van de luchthavens als (enige) normadressaat. Naar hun mening zou de sector als geheel (de luchtvaartmaatschappijen, luchthavens en LVNL) verantwoordelijk moeten zijn, niet enkel de luchthaven als normadressaat. De luchthavens geven aan onvoldoende sturingsmogelijkheden te hebben om hinder te beperken.

⁶ Via: www.checkjeplek.nl

4.5 Belangenorganisaties

Wat aanspreekt bij de belangenorganisaties is het gebruik van het raster in combinatie met aanvullende hinderindicatoren, zodat inzicht in de hinderproblemen wordt vergroot. Er is bij hen nog wel twijfel of dit stelsel het gewenste effect heeft voor hinderbeperking voor de komende jaren.

De belangenorganisaties vragen aandacht voor de gezondheid van de mensen, die negatief wordt beïnvloed door geluidshinder. Zij roepen op om te focussen op de bescherming en de rechtszekerheid die het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat moet bieden. Die bescherming en rechtszekerheid hoort volgens de belangenorganisaties overal hetzelfde te zijn en dus niet per luchthaven te verschillen. Omwonenden willen volgens de belangenorganisaties weten welk geluid (van vliegtuigen, ander verkeer, industrie, enz.) te verwachten is. Het sturen op hinder heeft volgens de belangenorganisaties een positief effect op de gezondheid.

Daarnaast vragen zij aandacht voor de mogelijkheden van de handhaver (de instantie die bevoegd is met handhaving). De ILT kan volgens de belangenorganisaties niet handhaven bij dreigende overschrijdingen, maar slechts een (loze) boete opleggen. Het zou volgens de belangenorganisaties mogelijk moeten zijn om op te treden als te voorspellen is wanneer punten overschreden worden. Ten slotte vragen de belangenorganisaties aandacht over hoe klein vliegverkeer opgenomen wordt. Zij willen geen verschillende gebruiksruimten en roepen op om al het verkeer bij elkaar op te tellen. Zo komt het totale effect van vliegverkeer beter in beeld.

4.6 Regionale overheden

Bij de regionale overheden spreekt voornamelijk de bescherming van omwonenden bij het monitoren en handhaven aan. Extra bescherming is volgens hen mogelijk door een hoge dichtheid van referentiepunten te plaatsen dicht bij de woningen. Dit heeft vooral betrekking op de keuze voor het raster. Daarnaast spreekt het hen aan dat de luchthaven als normadressaat kan sturen.

Regionale overheden vragen met name aandacht in de keuze voor de locatie van de referentiepunten. Zij zien voordelen en nadelen van elke keuze en vragen zich af of er een combinatie mogelijk is. Niet elk punt in het raster is namelijk een handhavingspunt. Bij de keuze voor het raster is het ook lastig om maatregelen (zoals route optimalisatie) te beoordelen. Voor de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) wordt het volgens de regionale overheden lastig om de effecten binnen het raster van referentiepunten snel inzichtelijk te maken en daarmee door te geven waar aan hinderbeperking gedaan kan worden. Aandacht is volgens de regionale overheden nodig om het stelsel transparant en logisch te laten zijn zodat de effecten van maatregelen snel inzichtelijk worden.

Daarnaast vragen de regionale overheden aandacht voor de mate van hinder van vliegtuiggeluid binnen de monitoring en handhaving. Vliegtuiggeluid is volgens hen hinderlijker dan andere bronnen en daardoor verdient vliegtuiggeluid aparte aandacht. Hinder speelt volgens de regionale overheden nu geen rol in het stelsel terwijl dit voor hen erg belangrijk is.

5 Samenvattingen per stakeholdergroep

Aan het einde van de bijeenkomst hebben de deelnemers samenvattingen gegeven van hun reactie op het voorgenomen stelsel via de casuïstiek. Onderstaand staat hun inbreng tijdens de presentatie van hun samenvattingen, bestaand uit hun visie en hun vragen. De samenvattingen zijn selecties van punten die de stakeholders meegaven aan het einde van de dag en zijn daarmee niet alomvattend voor hun gehele reactie op het voorgenomen stelsel.

5.1 Luchtvaartmaatschappijen

Voor de luchtvaartmaatschappijen zijn voorspelbaarheid en uitvoerbaarheid van belang. Uitvoerbaarheid gaat voor hen met name over de capaciteit en de slots: hoe ga je als slotcoördinator om met fluctuerende capaciteit? Voorspelbaarheid gaat over het perspectief, in het geval van de luchtvaartmaatschappijen gaat dit over de aantallen vliegbewegingen. Voor de luchtvaartmaatschappijen is een belangrijke vraag wanneer er over wordt gegaan tot maatwerk. Daarnaast vragen zij zich af hoe uniformiteit over de luchthavens wordt geborgd en tegelijkertijd ook maatwerk mogelijk is. Ten slotte is volgens de luchtvaartmaatschappijen het doel van een nieuw stelsel vliegtuiggeluid nog onduidelijk. Dit doel behoort duidelijk terug te komen in het stelsel.

5.2 Omwonenden

De omwonenden vragen zich af waarvoor er een nieuw stelsel wordt gemaakt en wat het hen gaat opleveren. Zij stellen dat er binnen het voorgenomen stelsel aandacht is voor omwonenden en dat het van belang is om deze aandacht te behouden. De omwonenden vragen aandacht om de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en de omwonenden niet te vergeten tijdens de technische uitwerking van het voorgenomen stelsel. Daarnaast stellen de omwonenden dat de rol van luchthavens als normadressaat veel kritiek krijgt. Als de luchthavens daar geen sturingsmiddelen voor krijgen, mag het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de rol van normadressaat niet bij de luchthavens beleggen. Ten slotte vinden de omwonenden dat het van belang is om met elkaar in gesprek te blijven.

5.3 Luchthavens

De luchthaven als normadressaat staat volgens de luchthavens ter discussie. Daarnaast vragen ze zich af wie er in het voorgenomen stelsel moet handhaven. De luchthavens geven aan dat de ILT de overtreder hoort aan te spreken. Daarnaast vragen zij aandacht voor de administratieve lasten: is dit een geschikter stelsel qua administratieve lasten voor de regionale luchthavens dan het huidige stelsel? De luchthavens sluiten af met de conclusie dat de gesprekspartners aan tafel allen hetzelfde doel voor ogen hebben: zorgen voor minder hinder van vliegtuiggeluid. Allen vanuit een verschillend perspectief. De luchthavens vragen zich af of dit nieuwe voorgenomen stelsel het juiste middel is om vliegtuiggeluid te beperken. Een ander voorstel vanuit de luchthavens om dit doel te bereiken is een nationaal gecoördineerd meldpunt voor vliegtuiggeluid.

5.4 Belangenorganisaties

De belangenorganisaties vinden het belangrijk dat het voorgenomen stelsel stuurt op de afname van hinder in plaats van op geluid in verband met de gezondheidseffecten van hinder. Bij de afname van hinder vragen de belangenorganisaties ook voor aandacht voor de gehinderden die net buiten de geluidscontouren van het stelsel vallen. Data over geluidshinder heeft de GGD verzameld en is bruikbaar. Daarnaast stellen de belangenorganisaties dat handhaving het gehele jaar door nodig is: ook tijdens periode van rust of piekgeluid en ook gedurende de gebruikperiode. Ten slotte vragen de belangenorganisaties aandacht voor het aanpakken van de locaties waar nu het meeste geluidsoverlast is.

5.5 Regionale overheden

De regionale overheden stellen dat met het nieuwe voorgenomen stelsel de individuele burger beter in beeld komt en ook beter beschermd wordt tegen geluid. Dat spreekt hen aan. Zij roepen op om aandacht te besteden aan hinder binnen het stelsel, naast geluidbelasting. Daarnaast is aandacht nodig voor de ruimte voor ruimtelijke ontwikkeling zoals woningbouw. Zij vragen zich bovendien nog af hoeveel grip het stelsel creëert op wat buiten op de grond plaatsvindt. Ten slotte geven de regionale overheden het belang mee om het doel voor ogen te houden: wat moet het stelsel oplossen?

6 Conclusie

Vanuit elke stakeholdergroep is er op de Nationale Klankbordgroep bijeenkomst van 7 februari 2024 een reflectie gegeven op het voorgenomen stelsel regulering vliegtuiggeluid. Per pijler binnen het voorgenomen stelsel zijn punten die aanspreken, punten die aandacht verdienen, vragen en aanvullende opmerkingen opgehaald. De pijlers zijn het GPP-besluit, het BG en ten slotte monitoring en handhaving. De samenvattingen per stakeholdergroep geven een beeld van wat per stakeholdergroep de focus van hun reactie is.

Binnen het Geluidsproductieplafonds Besluit (GPP-besluit) spreken voornamelijk de harde grenswaarden (volgens omwonenden en belangenorganisaties), de duidelijkheid op lange termijn (volgens regionale overheden en belangenorganisaties) en de duidelijkheid voor ruimtelijke ordening aan (volgens regionale overheden en luchthavens). Aandacht is nodig voor aanvullende hinderindicatoren binnen het GPP-besluit omtrent hinder naast geluidbelasting (volgens belangenorganisaties en regionale overheden), de bepaling van grenswaarden en het voorgenomen gebruik (volgens luchthavens, luchtvaartmaatschappijen en omwonenden) en de balans tussen een harde juridische grens en ruimte voor uitzonderingen. De luchthavens en luchtvaartmaatschappijen roepen op om ruimte te borgen voor de uitzonderingen. Vanuit de omwonenden en belangenorganisaties is de oproep om een harde grens te handhaven met zo min mogelijk uitzonderingen.

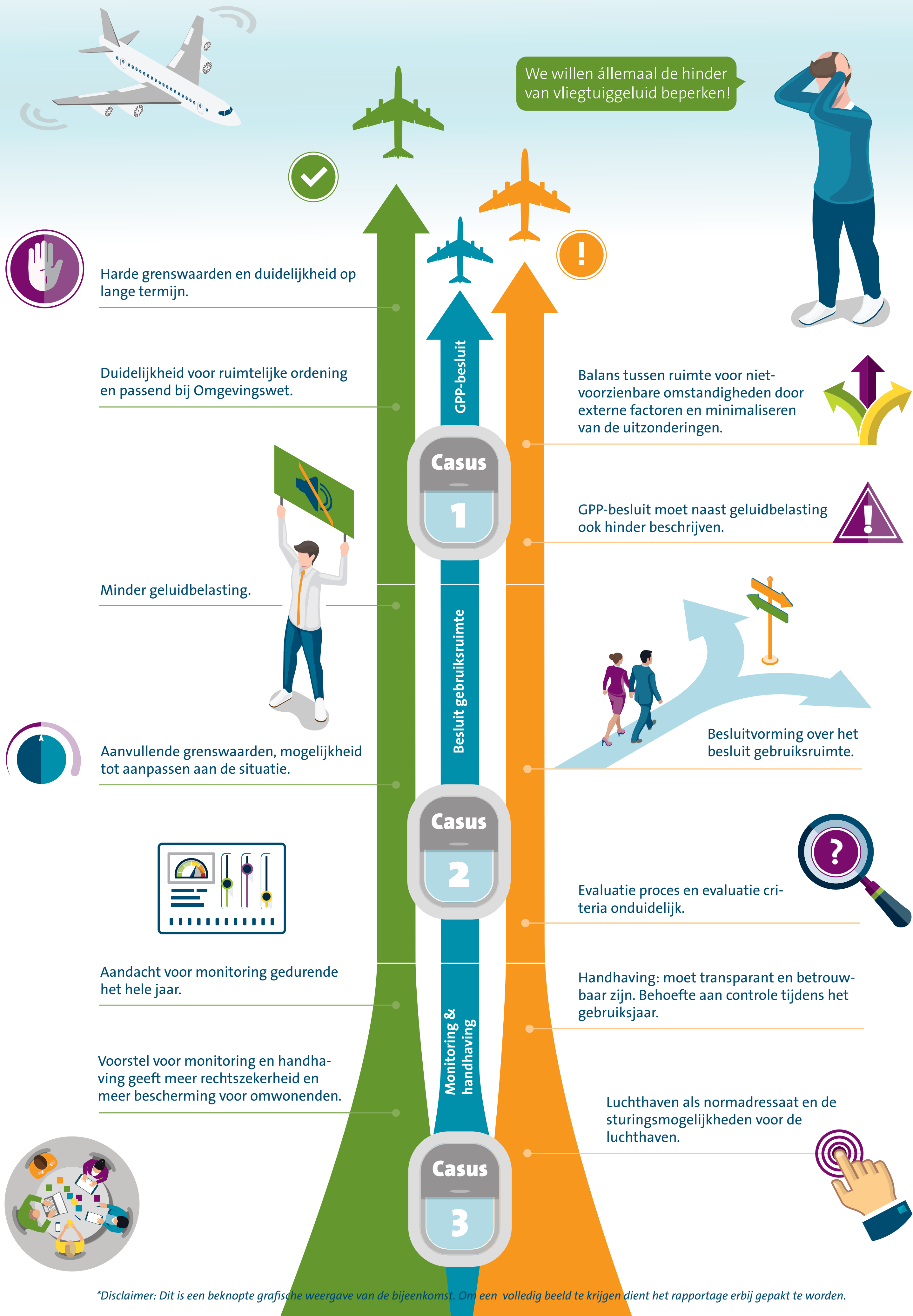
Binnen het Besluit gebruiksruimte (BG) spreekt volgens omwonenden en belangenorganisaties voornamelijk de flexibiliteit aan om aan te passen aan de situatie door middel van aanvullende grenswaarden. Aandacht is nodig voor de besluitvorming en evaluatie (volgens alle stakeholders) en de flexibiliteit binnen het BG dat onzekerheid met zich meebrengt (volgens regionale overheden en luchtvaartmaatschappijen). Vooral omwonenden en belangenorganisaties vragen aandacht voor de invulling van de aanvullende hinderindicatoren. Luchthavens vragen voornamelijk om sturingsmogelijkheden. Met name de omwonenden en de luchtvaartmaatschappijen vragen aandacht voor hun betrokkenheid bij de invulling van aanvullende maatregelen binnen het BG.

Bij monitoring en handhaving spreekt met name de toename van rechtsbescherming van omwonenden aan (volgens omwonenden, belangenorganisaties en regionale overheden) en de monitoring gedurende het jaar met aanvullende hinderindicatoren (volgens regionale overheden en belangenorganisaties). Aandacht is voornamelijk nodig voor de keuze welke partij normadressaat wordt en welke sturingsmogelijkheden deze partij heeft (volgens omwonenden en luchthavens). De omwonenden en de luchthavens vinden de positie van de luchthaven als (enige) normadressaat onuitvoerbaar omdat de luchthaven hier niet de benodigde instrumenten voor heeft. Daarnaast is aandacht nodig voor het verschil tussen commercieel en maatschappelijk verkeer in het Besluit gebruiksruimte (volgens luchthavens) en de inzet van handhavingpunten om individuele bescherming te bieden (volgens luchtvaartmaatschappijen). De luchtvaartmaatschappijen vragen zich af of het gebruik van handhavingpunten de enige mogelijkheid is om individuele bescherming te bieden. Zij verzoeken het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om de uitkomsten van het onderzoek uit 2013 over individuele rechtsbescherming in het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel Schiphol (NNHS) mee te nemen.

Overkoepelend spreken de stakeholders een gedeeld belang uit: alle deelnemers delen de opgave voor het verminderen van ervaren hinder door vliegtuiggeluid. Daarnaast spreken ze gezamenlijk uit dat het voor hen onduidelijk is welke opgave beoogd wordt om op te lossen met het stelsel. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat komt hierop terug bij de deelnemers.

Bijlage 1: Visual uitkomsten thematafels Nationale Klankbordgroep bijeenkomst 7 februari 2024

7 februari 2024



**Disclaimer: Dit is een beknopte grafische weergave van de bijeenkomst. Om een volledig beeld te krijgen dient het rapportage erbij gepakt te worden.*