



Rijksoverheid

# Beleidskompasformulier voor internetconsultatie



 **Beleidskompas**

# Wie zijn belanghebbenden en waarom?

## Hulpvragen

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

Betrokkenen in deze fase zijn het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Ienw), het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS) en de luchthavens waar de aanpassing van deze regeling invloed op heeft. Voor de burgerluchthavens van nationale betekenis speelt dit voor Rotterdam The Hague Airport (RTHA) en Groningen Airport Eelde (GAE). Mogelijk speelt dit ook voor de burgerluchthavens van regionale betekenis; daarom zal ook overleg plaatsvinden met de provincies als bevoegd gezag voor deze luchthavens.

Daarnaast zijn belanghebbenden de omwonenden van de luchthavens, individueel en in verenigde vorm (bijv. Commissie Regionaal Overleg (CRO) luchthaven Rotterdam en CRO luchthaven Eelde).

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

Ministeries IenW, VWS, NLR, luchthavens

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

o Ambtelijk overleg tussen IenW, VWS en luchthavens ter oriëntatie en afstemming van een oplossing.

o Internetconsultatie

## 1. Wat is het probleem?

### Hulpvragen

- a) Wat is het probleem?

De afgelopen jaren is het aantal traumavluchten op Rotterdam The Hague Airport (RTHA) toegenomen. Daarnaast wordt er in de handavingsberekeningen gerekend met een luidruchtige variant van de traumahelikopter, terwijl in de praktijk grotendeels gevlogen wordt met de stillere variant. De luchthaven heeft vanwege de spoedeisende en levensreddende aard van maatschappelijke vluchten zelf geen invloed op het aantal vluchten van de traumahelikopter. Wanneer de geluidruimte van de luchthaven knellend wordt, zoals in 2022 het geval was, kan het gebeuren dat het maatschappelijk verkeer, waar de traumahelikopter onder valt, beperkt moet worden. Dit is niet wenselijk vanwege het maatschappelijk belang van deze vluchten.

De problematiek leidt vooralsnog met name tot knelling op RTHA, maar dit kan voor andere luchthavens ook gebeuren.

b) Wat zijn de oorzaken van het probleem?

Volgens het rekenvoorschrift (bijlage 1 bij de Regeling Burgerluchthavens) zijn vliegtuigtypes ingedeeld naar een ICAO-code. Per code worden representatieve geluid- en prestatiegegevens gebruikt. Voor de traumahelikopters is het zo dat de nieuwe, stillere traumahelikopter dezelfde ICAO-code is gegeven omdat het formeel gezien hetzelfde type is (maar een stillere uitvoering). Doordat de ICAO-code hetzelfde is gebleven, moeten beide varianten volgens de geregistreerde, zwaardere, variant doorgerekend worden. Dit houdt in dat de stillere helikopter doorgerekend wordt als een meer luidruchtige variant en hiermee zwaarder dan werkelijk meetelt in de berekening van de geproduceerde geluidbelasting.

c) Wat is de omvang van het probleem?

Inmiddels blijkt uit de eerste monitoring van RTHA dat zich in het eerste kwartaal (sinds start gebruiksjaar november) al een geluidsoverschrijding van naar verwachting 5% voordoet, veroorzaakt door de zich doorzettende sterke stijging van maatschappelijke vluchten (12% stijging, incl. straffactor voor de nachtvluchten).

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

Volgens het rekenvoorschrift (bijlage 1 bij de Regeling Burgerluchthavens) zijn vliegtuigtypes ingedeeld naar een ICAO-code. Per code worden representatieve geluid- en prestatiegegevens gebruikt. Deze gegevens zijn over het algemeen conservatief – er wordt steeds gerekend met de lawaaiigste variant. Voor de traumahelikopters is het zo dat de nieuwe, stillere traumahelikopter dezelfde ICAO-code is gegeven omdat het formeel gezien hetzelfde type is (maar een stillere uitvoering). Doordat de ICAO-code hetzelfde is gebleven, moeten beide varianten volgens de geregistreerde, zwaardere, variant doorgerekend worden. Dit houdt in dat de stillere helikopter doorgerekend wordt als een meer luidruchtige variant.

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

Spoedeisende hulpverlening en politietaken moeten gezien hun maatschappelijk belang doorgang kunnen vinden. De interventie is hierop gericht. Daarnaast zorgt deze interventie ervoor dat handhaving plaatsvindt op basis van meer realistische (in de praktijk gebruikte) helikopter gegevens.

De nuloptie zou ertoe leiden dat het risico op overschrijding van de berekende geluidbelasting groot is, gezien de aantallen vliegbewegingen van de traumahelikopter die in lijn met afgelopen jaren worden verwacht. Een dreiging van overschrijding zal de luchthaven dwingen maatregelen te nemen om dit te voorkomen. Daarnaast heeft de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) een beginselplicht tot handhaving. In het geval van een daadwerkelijke overschrijding kan dit het aan de grond houden van de

traumahelikopter betekenen, of het verder beperken van gepland commercieel handelsverkeer. Beide situaties zijn onwenselijk.

## 2. Wat is het beoogde doel?

### Hulpvragen

- a) Wat zijn de beleidsdoelen?

Het doel is om spoedeisende hulpverlening en politietaken ongehinderd door te kunnen laten gaan en toekomstige overschrijdingen – met daarbij mogelijk onwenselijke beperkingen – als gevolg van het niet kunnen rekenen met actuele gegevens voor de traumahelikopter (in casu: gegevens van een stillere variant van de traumahelikopter) te voorkomen.

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

Goede gezondheid en welzijn, eerlijk werk en economische groei, vrede, justitie en sterke publieke diensten

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

### Hulpvragen

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

Oplossing van het probleem kan alleen worden gerealiseerd door aanpassing van de Regeling burgerluchthavens. Sturing om direct tot minder traumaverkeer op luchthavens te komen is in de praktijk niet te organiseren dan wel maatschappelijk niet aanvaardbaar.

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

Zie a

- c) Wat is de beleidstheorie per kansrijke beleidsoptie?

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

### Hulpvragen

- a) Wat zijn de verwachte gevolgen per beleidsoptie?

De gevolgen van het aanpassen van de Regeling burgerluchthavens zijn beperkt. Omwonenden zijn nog steeds beschermd door de aanwezigheid van grenswaarden in handhavingspunten. In de nieuwe situatie zou echter wel (geluid)ruimte kunnen ontstaan

doordat luchthavens nu met de stillere variant van de traumahelikopter kunnen rekenen. Het is daarom essentieel om afspraken te maken dat deze vrijgekomen ruimte niet wordt gebruikt om commercieel verkeer toe te laten nemen. Dit is echter niet juridisch te borgen.

b) Welke verplichte toetsen zijn van toepassing en wat zijn daarvan de uitkomsten?

Handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid (Inspectie Leefomgeving en Transport), Regeldruk (Adviescollege Toetsing Regeldruk)

## 5. Wat is de voorkeursoptie?

### Hulpvragen

a) Wat is het voorstel?

Oplossing van het probleem kan alleen worden gerealiseerd door aanpassing van de Regeling burgerluchthavens. Sturing om direct tot minder traumaverkeer op luchthavens te komen is in de praktijk niet te organiseren dan wel maatschappelijk niet aanvaardbaar.

b) Hoe houdt het voorstel rekening met:

- [Doeltreffendheid](#) en [doelmatigheid](#);
- Uitvoerbaarheid voor alle relevante partijen (inclusief [doenvermogen](#), [regeldruk](#) en [handhaving](#));
- Brede maatschappelijke impact?

Doeltreffendheid: Zeer goed. Berekeningen hebben laten zien dat geluidslast in hoogst belaste handhavingspunt van 97.7% naar 80% zou kunnen gaan bij gelijk aantal bewegingen als het gebruiksjaar 2022.

Doelmatigheid en uitvoerbaarheid: Goed. De benodigde data en grondslag is verder aanwezig om met minimale inspanning de situatie te verbeteren.

Brede maatschappelijke impact: Positief: Goed. Mogelijk blijven maken van vluchten ten behoeve van het maatschappelijk belang. Negatief: Zeer laag. Afspraken worden gemaakt om verhoging van geluidslast voor niet-maatschappelijke doeleinden tegen te gaan.

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

In de nieuwe situatie zou (geluid)ruimte kunnen ontstaan doordat luchthavens nu met de stillere variant van de traumahelikopter kunnen rekenen. Het is daarom essentieel om afspraken te maken dat deze vrijgekomen ruimte niet wordt gebruikt om commercieel verkeer toe te laten nemen. Dit is echter niet juridisch te borgen

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

Monitoring en toezicht op geluidslast zal doorgaan als huidige situatie. Besloten kan worden berekeningen in duo te laten opmaken om te evalueren tegen situatie indien de wijziging niet gedaan zou zijn.