

Factsheet cumulatie luchtvaartgeluid

Wat speelt er?

De Aanvullingswet geluid bevat de wet- en regelgeving over geluid onder de Omgevingswet. Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet treedt ook de Aanvullingswet geluid in werking. Dit gaat gepaard met een aantal beleidswijzigingen. Ook op het gebied van luchtvaartgeluid.

Wat verandert er?

Het werkingsgebied voor cumulatie luchtvaartgeluid wordt >70% groter

Het gebied waarin je wettelijk bent verplicht om luchtvaartgeluid mee te nemen in de cumulatie van geluid wordt verruimd naar de 48 Lden contour van Schiphol (zie kaart onderaan). Nu geldt deze verplichting alleen voor ontwikkelingen binnen het beperkingengebied LIB.

De bijdrage van luchtvaart telt tot >10 dB zwaarder mee

De nieuwe rekensystematiek heeft een forse verzwaring van de hinderlijkheidsfactor van luchtvaartgeluid (geregeld in de Aanvullingsregeling). De bijdrage van luchtvaart in het gecumuleerde geluidniveau is daardoor fors hoger en loopt op tot > 10 -12 dB.

Waarom wil het Rijk dit?

Het Rijk wil voor de cumulatie aansluiten bij de dosis-effectrelaties die in de Wet luchtvaart worden gebruikt om de hinder van Schiphol te bepalen. Die zijn het “meest recent” en sluiten dus beter aan bij de inzichten over hinder. Bovendien wordt in een groter gebied hinder ervaren dan enkel de LIB-gebieden. De uitbreiding van het werkingsgebied in combinatie met de aanscherping van de rekenregels doet volgens het Rijk recht aan de daadwerkelijk beleefde hinder in de omgeving van Schiphol.

Wat zijn de bezwaren van de BRS?

De regels voor cumulatie bieden geen bescherming

- Anders dan bij andere geluidbronnen is de regulering van luchtvaartgeluid niet in de Wet geluidhinder, maar in de Wet luchtvaart geregeld. Met als belangrijkste verschil dat de Wet luchtvaart *geen* norm stelt aan de geluidbelasting waaraan een woning maximaal mag worden blootgesteld. Hieraan verandert niets.
- De regelgeving vanuit de Wet luchtvaart is niet wederkerig; voor ontwikkelingen in de luchtvaart hoeft je *niet* te cumuleren. Het brongeluid zelf wordt dus niet gereguleerd.
- Bestaande woningen en bewoners zijn niet beschermd. Cumulatieregels gelden namelijk alleen voor nieuwbouw. De regels leiden tot niet/minder/moeilijker bouwen, maar beschermt de nieuwe woningen zelf niet (geen maximale belasting op de gevel).
- Bij gebrek aan normstelling door het Rijk moeten gemeenten individueel een afweging maken over de aanvaardbaarheid en gezondheidsrisico's van luchtvaartgeluid.
- LIB 5 gebied ligt op verschillende locaties ver buiten de 48 Lden contour (zie kaart). Dit is juridisch en maatschappelijk niet uitlegbaar.

De rekensystematiek is een theoretische werkelijkheid

- In werkelijkheid treden er door de bestaande bebouwing en inrichting van de openbare ruimte lokaal grote verschillen op in de daadwerkelijke geluidbelasting. De rekensystematiek neemt de invloed van de gebouwde omgeving op de blootstelling aan het vliegtuiggeluid echter niet mee. De berekende geluidbelasting wordt als het ware als een deken in stappen van 1 dB over het gebied gelegd, ongeacht de situatie op de grond.
- Dosis-effectrelaties gaan over gemiddelde hinder bij gemiddeld geluid in een gemiddeld gebied dat kun je niet zomaar naar een specifieke locatie vertalen.

- De uitkomst van de formule is dat luchtvaart altijd en overal veruit de meest prominente hinderbron is, zelfs op de rand van het gebied. Dit strookt niet met de werkelijkheid en geeft een verkeerd beeld van de hinder door andere bronnen.
- De rekenformule leidt tot een theoretische werkelijkheid en biedt overheden geen enkel handelingsperspectief bij gebiedsontwikkeling. Welke maatregelen je in een gebied ook neemt om de blootstelling te verminderen, dit leidt niet tot een andere uitkomst van de cumulatieberekening.

Negatieve effecten op de woningbouw

- Naar schatting krijgt één derde van de plancapaciteit van de MRA te maken met de nieuwe rekenregels, waaronder locaties waarover we afspraken hebben met het rijk over versnelling en grootschalige woningbouw.
- De hoge gecumuleerde niveaus leiden tot een zeer zware motiveringsplicht en leiden er eerder en vaker toe dat plannen vertragen of helemaal niet door kunnen gaan.
- Ook andere ontwikkelingen van niet-geluidgevoelige functies (wegen, spoor, bedrijven) worden bemoeilijkt als er woningen in de nabijheid zijn.

Wat wil de BRS?

We staan voor een gezonde leefomgeving. Dit begint met heldere normen voor de maximale belasting door luchtvaart op een individuele gevel. Cumulatie draagt hier niets aan bij.

Wat is het voorstel van de BRS?

- Zorg ervoor dat cumulatie een onderdeel is van een integraal stelsel voor de bescherming van (nieuwe en bestaande) bewoners, met daarbij normstelling en wederkerigheid.
- Werk de rekenregel voor cumulatie uit in samenhang met de sporen die lopen vanuit de Uitvoeringsagenda Luchtvaartnota (tot 2025):
 - de “nieuwe” dosis-effectrelaties uit de Wet luchtvaart zijn zelf zwaar verouderd en worden herzien;
 - er moet een besluit komen hoe om te gaan met het advies van de WHO dat gezondheidsschade al optreedt bij een gemiddelde jaarbelasting van 45 Lden, een nog groter gebied dus dan waar in het huidige beleid en regelgeving van wordt uitgegaan;
 - er worden nieuwe normen en indicatoren voor belasting en hinder van vliegtuigeluid ontwikkeld die beter aansluiten bij de beleving;
 - er wordt een groeiverdienmodel uitgewerkt voor de luchthavens, waarbij de sector eerst hinder moet terugbrengen en daarna pas verder mag ontwikkelen.
- Schrap de gewraakte formule en de overgangsbepaling uit de Aanvullingsregeling. Voeg daarvoor in de plaats een nieuw artikel toe dat bij nieuwe woningbouwontwikkelingen binnen de 48 Lden rekenschap wordt gegeven van luchtvaartgeluid. Daarmee breidt je het “rekenschap geven”, zoals we dat nu doen voor woningbouw binnen de LIB 5, uit naar de 48 Lden. Korte toelichting:
 - In oktober 2020 is bestuurlijk afgesproken de nieuwe rekenregel voorlopig niet te implementeren. Het Rijk heeft in plaats daarvan een *overgangsregeling* opgenomen, hangende de uitkomsten van de impactanalyse wordt de formule niet geïmplementeerd. De oude formule wordt voorlopig gehandhaafd maar wel in een veel groter gebied.
 - Het “rekenschap geven” betreft de bestuurlijke afspraak tussen rijk en regio (wonen/vliegen) waarin decentrale overheden hebben toegezegd in de LIB5 contour bij alle woningbouw aan te geven hoe zij omgaan met luchtvaartgeluid. Feitelijk een standaard vereiste binnen de RO maar in dit geval omvat dit ook een actieve informatieplicht naar nieuwe bewoners.
 - Wij willen de gewraakte formule uit de Aanvullingsregeling. In plaats daarvan opnemen dat de cumulatierregels in samenhang met de overige sporen worden uitgewerkt en dat in de tussentijd via het opnemen van een artikel over het “rekenschap geven” is geborgd dat altijd een transparante afweging over luchtvaartgeluid wordt gemaakt.

Werkingsgebied cumulatie luchtvaartgeluid - huidig en nieuw*



Cumulatie

- 48 Lden MER NNHS
- LIB4
- LIB5

* Er is verschil van mening tussen Rijk en regio over het huidige werkingsgebied. De Wet geluidhinder spreekt van het beperkingengebied LIB. Volgens de regio is het werkingsgebied daarmee beperkt tot LIB 4, volgens het Rijk valt ook het planologische afwegingsgebied LIB 5 daaronder.