Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

TER BESLISSING

Datum
15 juni 2026

Onze referentie
IENW/BSK-2026/95534

Opgesteld door
DG Luchtvaart en Maritieme Zaken
Dir. Onbemand, Luchtruim & Luchthavens
Afd. Luchthavens & Omgeving

Beslistermijn
29-06-2026

Bijlage(n)
4

Aan Minister

nota

Monitoring geluidhinder en slaapverstoring bij civiele en militaire luchthavens

Aanleiding

Het RIVM publiceert 30 juni 2026 een rapport met nieuwe zogenoemde blootstelling-respons relaties (BR-relaties) voor civiele en militaire luchthavens. Een BR-relatie geeft voor verschillende mate van blootstellingen aan geluid aan hoe groot de kans is dat iemand ernstige hinder ervaart of wordt slaapverstoord. Het RIVM-rapport baseert zich op gegevens uit 2024. De hinderbeleving en slaapverstoring zijn toegenomen ten opzichte van 2002. De ontwerpwijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (hierna: LVB Schiphol) en het ontwerp Luchthavenbesluit Rotterdam The Hague Airport (hierna: LHB Rotterdam) zijn gebaseerd op onderzoek waarbij de hinderbeleving is berekend met gegevens uit 2002.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd in te stemmen met de Kamerbrief en deze samen met het RIVM-rapport en de To-70 rapportage aan de Tweede Kamer te laten verzenden.

De brief wordt mede namens het ministerie van Defensie verzonden. De brief kan pas aan de Tweede Kamer worden verzonden nadat de staatssecretaris van Defensie mede akkoord heeft gegeven.

Kernpunten

- De brief bevat een reactie op de conclusie en de aanbevelingen uit het RIVM-rapport. De brief is afgestemd met het ministerie van Defensie, omdat in de brief ook wordt ingegaan op de gevolgen voor de militaire luchthavens uit het RIVM-rapport. In de brief wordt ook aangegeven wat de gevolgen zijn voor het LVB Schiphol en het LHB Rotterdam.
- Het rapport bevat BR-relaties als gevolg van vliegverkeer voor de 5 grootste civiele en 9 militaire luchthavens. Voor de civiele luchthavens wordt een vergelijking met de BR-relatie uit 2002 gemaakt.
- Het is geen nieuwe informatie dat de hinderbeleving sinds 2002 is toegenomen. Gegevens om de hinderbeleving met actuelere inzichten te berekenen, werden echter tot op heden onvoldoende betrouwbaar genoeg geacht. Dit wijzigt met de publicatie van het RIVM-rapport.
- De nieuwe BR-relaties zijn gebruikt in berekeningen naar de aantallen mensen die zich ernstig gehinderd voelen of wiens slaap wordt verstoord door luchtverkeer van en naar een luchthaven in 2024. De berekeningsresultaten worden gedeeld met de Tweede Kamer.

- Weersomstandigheden bepalen via de veiligheidsvoorschriften waar vliegtuigen kunnen vliegen. Voor de berekeningen van de milieueffecten (in een MER) wordt rekening gehouden met de maximaal te verwachten effecten die door jaar op jaar wisselende weersomstandigheden kunnen optreden. Hierdoor is het in het MER aangehouden verkeer in de berekeningen van milieueffecten groter dan uiteindelijk aan werkelijk afgehandeld verkeer dat is toegestaan met een LVB of LHB.
- De getallen uit het To70-rapport kunnen daarom niet direct worden vergeleken met de getallen uit een MER. Ze geven wel een goede indicatie hoe aannemelijk het is dat toepassing van de nieuwe BR-relaties tot andere milieueffecten zal leiden.
- Voor Schiphol wordt de toezegging uit het CD Schiphol van 19 mei jl. herhaald dat bij de herziening van het MER inzicht wordt geboden in de milieueffecten van de BR-relatie 2024. Hierbij zal ook inzicht worden geboden in wat dit betekent voor de gelijkwaardigheidscriteria.
- Het onderzoeksbureau To70 heeft aangegeven dat alle scenario's die met het LVB mogelijk worden gemaakt binnen de gelijkwaardigheidscriteria blijven. Dit zal bij de herziening van het MER worden onderbouwd.
- De voorgenomen activiteit in het MER Rotterdam is vergelijkbaar met het luchtverkeer zoals dat in 2024 is afgehandeld. De nieuwe BR-relaties leveren vergelijkbare aantallen ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden op zoals opgenomen in het MER. Het voorgenomen gebruik in het MER Maastricht is echter veel ruimer dan het luchtverkeer zoals dat in 2024 is afgehandeld. Verwacht wordt dat de nieuwe BR-relaties, na extrapolatie van het verkeer, vergelijkbare aantallen ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden opleveren als in het MER.

Krachtenveld
Omgevingspartijen, Commissie MER en het ministerie vinden dat de BR-relaties niet meer actueel zijn. Het actualiseren van de BR-relaties, zoals aangegeven in de Kamerbrief, kunnen op breed draagvlak rekenen.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden
Niet van toepassing.

Toelichting
Het RIVM-rapport bevat geactualiseerde blootstellingrespons relaties (BR-relaties) voor de 5 grootste burgerluchthavens en 9 militaire luchthavens.

Achtergrond BR-relatie

- Tussen 2002 en 2019 zijn geen nieuwe BR-relaties afgeleid. Vanaf 2019 is besloten wel weer nieuwe BR-relaties af te leiden.[1]
- Sindsdien wordt elke vier jaar een hinderbelevingsonderzoek uitgevoerd. Hiermee wordt inzicht gegeven in de ontwikkeling van hinder.[1 en 2]
- Inwoners gaven in het najaar 2024 via een vragenlijst aan in welke mate ze zichzelf gehinderd en/of slaapverstoord vonden door luchtverkeer. Dit onderzoek is uitgevoerd door de GGD-en. Het betreft een steekproef over heel Nederland. Een deel van de inwoners zijn omwonenden van luchthavens.
- Dit hinderbelevingsonderzoek wordt gebruikt om zogenoemde blootstellingrespons relaties (BR-relaties) af te leiden voor de luchthavens. Een BR-relatie is een wiskundige beschrijving met betrekking tot de blootstelling aan geluid en de kans op ernstige hinder/slaapverstoring. Hoe hoger de blootstelling, hoe groter deze kans.
- BR-relaties kunnen worden gebruikt om het aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden te berekenen voor de totale bevolking rondom een luchthaven voor het jaar waarin de hindergegevens zijn verzameld.
- De huidige BR-relaties voor Schiphol zijn gebaseerd op gegevens uit 2002. Andere luchthavens gebruiken deze BR-relaties eveneens bij gebrek aan eigen BR-relaties.
- In 2019 en 2023 zijn RIVM-rapporten met BR-relaties voor luchthavens verschenen.[1 en 2] Deze worden niet gebruikt, omdat de steekproef niet representatief genoeg werd bevonden door het RIVM (rapport uit 2019, gegevens uit 2016) of er sprake was van minder vliegverkeer en lockdowns waardoor mensen thuis waren (rapport uit 2023, gegevens uit 2020).

Monitoring

- Het aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden wordt gemonitord. Dit wordt gedaan via de Gezondheidsmonitor.[2]
- Een BR-relatie alleen geeft een beperkt beeld.
- Een BR-relatie laat veranderingen zien over de tijd. Dit betreft veranderingen van de kans op hinder/slaapverstoring uitgaande van een gegeven blootstelling aan geluid.
- Door de BR-relatie te combineren met het luchtverkeer en een woningbestand kan het aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden worden bepaald.
- Hierdoor ontstaat een volledig beeld van de omvang van de geluidhinder en slaapverstoring rondom luchthavens.

Wens tot actualisatie van BR-relatie uit 2002

- Het ministerie vindt dat BR-relaties gedateerd zijn en actualisatie behoeven.
- De Commissie mer heeft als standpunt dat de BR-relaties gedateerd zijn en actualisatie behoeven.

[1] Kamerstukken II 2019/20, 31936, nr. 711
[2] Kamerstukken II 2023/24, 31936, nr. 1156

Datum
15 juni 2026

Onze referentie
IENW/BSK-2026/95534

Opgesteld door
DG Luchtvaart en Maritieme Zaken
Dir. Onbemand, Luchtruim & Luchthavens
Afd. Luchthavens & Omgeving

Aan
Minister

Bijlage(n)
4

- Het RIVM beveelt in meerdere rapporten aan de BR-relaties te actualiseren.[3]
- De aanbeveling, volgend uit de afronding van de Programmatische Aanpak Meten Vliegtuiggeluid, om de BR-relaties periodiek te actualiseren is overgenomen door de minister.[2] Het aankomende RIVM-rapport is een direct gevolg van deze beslissing.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
02	Kamerbrief	Kamerbrief bevat de conclusie van het RIVM-rapport en hoe wordt omgegaan met de aanbevelingen.
03	NLR-rapport NLR-CR-2025-227	Bijlage van de Kamerbrief met daarin de berekende blootstelling aan geluid waar het RIVM-rapport vanuit gaat.
04	RIVM-rapport 2026-0054	Bijlage van de Kamerbrief met daarin de nieuwe blootstelling-respons relaties afgeleid van gegevens uit 2024
05	To70-rapport 26.171.07	Bijlage van de Kamerbrief met daarin de aantallen ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden in 2024 op basis van het woningbestand 2024 en het werkelijk luchtverkeer in 2024.

[3] Kamerstukken II 2019/20, 29383, nr. 343 en Kamerstukken II 2020/21, 29665, nr. 409