

---

## 432

### **Besluit van 9 augustus 2004 tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol en het besluit van 21 mei 1981, houdende vaststelling van enige regels ter beperking van de geluidhinder door luchtvaartuigen (Stb. 343)**

---

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 10 mei 2004, nr. HDJZ/LUV/2004-1088, Hoofddirectie Juridische Zaken, gedaan mede namens de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;

Gelet op richtlijn nr. 2002/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 26 maart 2002 betreffende de vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Gemeenschap (PbEG L85), artikelen 8.15 en 8.17, zesde lid, van de Wet luchtvaart en artikel 76, eerste lid, onderdeel e, van de Luchtvaartwet;

De Raad van State gehoord (advies van 5 juli 2004, no. WO9.04.0186/V);

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 14 juli 2004, nr. HDJZ/LUV/2004-1832, Hoofddirectie Juridische Zaken, uitgebracht mede namens de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **ARTIKEL I**

Het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol<sup>1</sup> wordt als volgt gewijzigd:

A

Aan artikel 1.1 worden, onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel g door een puntkomma, zes onderdelen toegevoegd, luidende:

h. *exploitatiebeperkingen*: met de geluidssituatie samenhangende maatregelen waarbij de toegang van civiele subsonische straalvliegtuigen tot een luchthaven wordt beperkt of teruggebracht en welke onder meer gericht kunnen zijn op de uitdienstneming van marginaal conforme vliegtuigen op de luchthaven;

i. *partiële exploitatiebeperkingen*: exploitatiebeperkingen die het gebruik van civiele subsonische straalvliegtuigen in bepaalde tijdsperiodes beperken;

j. *ICAO Bijlage 16*: de op grond van het op 7 december 1944, te Chicago gesloten Verdrag inzake de Burgerluchtvaart (Trb.1973, 109) door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie vastgestelde Annex 16 (Environmental Protection) , boekdeel I, deel II, Hoofdstuk 3, derde uitgave (juli 1993).;

k. *EPNdB*: de eenheid van effectief waargenomen geluid zoals gedefinieerd in ICAO Bijlage 16;

l. *civiele subsonische vliegtuigen*: civiele subsonische straalvliegtuigen met een gecertificeerde maximum-startmassa van 34.000 kg of meer of met een gecertificeerde maximumcapaciteit voor het betrokken vliegtuigtype van meer dan 19 stoelen, de uitsluitend voor de bemanning bestemde stoelen niet meegerekend;

m. *marginale conforme vliegtuigen*: civiele subsonische straalvliegtuigen die voldoen aan de geluidsnormen, zoals vastgesteld in ICAO Bijlage 16, met een cumulatieve marge van niet meer dan 5 EPNdB, waarbij de cumulatieve marge de in EPNdB uitgedrukte waarde is die wordt verkregen door het bij elkaar optellen van de individuele marges, zijnde de verschillen tussen het gecertificeerde geluidsniveau en het maximaal toegestane geluidsniveau, op elk van de drie referentiegeluidmeetpunten zoals omschreven in ICAO Bijlage 16.

B

Na hoofdstuk 4 wordt een nieuw hoofdstuk ingevoegd, luidende:

## **HOOFDSTUK 4A. REGELS EN PROCEDURES MET BETREKKING TOT DE INVOERING VAN GELUIDGERELATEERDE EXPLOITATIEBEPERKINGEN**

### **Artikel 4A.1**

De exploitant van de luchthaven en de inspecteur-generaal nemen bij het toepassen van exploitatiebeperingen de voorschriften uit de artikelen 4A.2 tot en met 4A.7 in acht.

### **Artikel 4A.2**

1. De exploitatiebeperingen worden vastgelegd op basis van het geluidsniveau van het vliegtuig zoals vastgesteld volgens de certificeringsprocedure van ICAO Bijlage 16.

2. De exploitatiebeperingen mogen niet restrictiever zijn dan noodzakelijk om de voor de luchthaven vastgestelde grenswaarden voor de geluidbelasting te halen.

3. Bij het overwegen van exploitatiebeperingen wordt rekening gehouden met de verwachte kosten en baten van de ter beschikking staande maatregelen en met de specifieke kenmerken van de luchthaven Schiphol.

### **Artikel 4A.3**

1. Bij de besluitvorming over het opleggen van exploitatiebeperingen wordt rekening gehouden met de in de Bijlage II van richtlijn nr. 2002/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 26 maart 2002 betreffende de vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluidgerelateerde exploitatiebeperingen op luchthavens in de Gemeenschap (PbEG L85) gespecificeerde informatie, voor zover dat voor de betrokken exploitatiebeperingen en de kenmerken van de luchthaven passend en mogelijk is.

2. Aan het eerste lid is in elk geval voldaan indien sprake is van een luchthavenproject dat is onderworpen aan een milieueffectbeoordeling als bedoeld in het Besluit milieu-effectrapportage 1994, mits daarbij zoveel mogelijk rekening is gehouden met de specifieke informatie, bedoeld in het eerste lid.

#### **Artikel 4A.4**

1. Indien na de toepassing van artikel 4A.3, eerste lid, blijkt dat op de uitdienstneming van marginaal conforme vliegtuigen gerichte exploitatiebeperkingen moeten worden ingevoerd, gelden in plaats van de procedure van artikel 9 van Verordening (EEG) nr. 2408/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de toegang van communautaire luchtvaartmaatschappijen tot intracommunautaire luchtroutes (PbEG L240), de volgende regels ten aanzien van de luchthaven:

a. gedurende zes maanden na het besluit tot invoering van de exploitatiebeperking worden op de luchthaven geen door marginaal conforme vliegtuigen te verrichten diensten toegestaan, boven die welke in de overeenkomstige periode van het vorige jaar werden verricht;

b. minimaal zes maanden daarna kan van elke exploitant van luchtvaartuigen worden verlangd dat hij het aantal vliegbewegingen met marginaal conforme vliegtuigen uit zijn vloot vermindert in een jaarlijks tempo van maximaal 20% van het aanvankelijke totale aantal van deze vliegbewegingen.

2. Voor tot de in het eerste lid bedoelde uitdienstneming wordt besloten, wordt eerst de toepassing van partiële exploitatiebeperkingen overwogen.

#### **Artikel 4A.5**

Artikel 4A.3 is niet van toepassing op:

a. exploitatiebeperkingen waartoe reeds was besloten vóór of op 28 maart 2002;

b. niet-wezenlijke technische wijzigingen in partiële exploitatiebeperkingen die geen significant kosteneffect hebben voor de luchtvaartondernemingen op de luchthaven en na 28 maart 2002 zijn aangebracht.

#### **Artikel 4A.6**

Artikel 4A.4 is tot en met 27 maart 2012 niet van toepassing op marginaal conforme vliegtuigen die zijn ingeschreven in ontwikkelingslanden mits het vliegtuigen betreft:

a. waaraan een geluidscertificering is verleend op grond van de normen van ICAO Bijlage 16;

b. die tussen 1 januari 1996 en 31 december 2001 op de luchthaven vlogen, en

c. die gedurende de in onderdeel b bedoelde periode voorkwamen in het register van het betrokken ontwikkelingsland en bij voortdoring door een in dat land gevestigde natuurlijke of rechtspersoon worden geëxploiteerd.

#### **Artikel 4A.7**

1. De exploitant van de luchthaven en de inspecteur-generaal leggen een ontwerpmaatregel tot invoering van een exploitatiebeperking gedurende zes weken ter inzage. Voorafgaand aan de terinzagelegging wordt in één of meer dag-, nieuws- of huis-aan-huis-bladen of op een andere geschikte wijze kennis gegeven van de ontwerpmaatregel.

Belanghebbenden kunnen gedurende de termijn waarbinnen de ontwerpmaatregel ter inzage ligt naar keuze schriftelijk of mondeling hun zienswijze over deze maatregel naar voren brengen.

2. De exploitant van de luchthaven en de inspecteur-generaal dragen er zorg voor dat alle belanghebbenden openbaar en gemotiveerd in kennis worden gesteld van nieuwe exploitatiebeperkingen:

a. zes maanden voor de inwerkingtreding van de in artikel 4A.4, eerste lid, onderdeel a, bedoelde maatregelen;

b. één jaar voor de inwerkingtreding van de in artikel 4A.4, eerste lid, onderdeel b, bedoelde maatregelen;

c. twee maanden voor de conferentie waarop het dienstrooster voor de desbetreffende periode wordt vastgesteld.

3. De exploitant van de luchthaven stelt de inspecteur-generaal onverwijld in kennis van elke nieuwe exploitatiebeperking.

#### **Artikel 4A.8**

Onze Minister van Verkeer en Waterstaat kan vrijstelling verlenen voor afzonderlijke operaties met marginaal conforme vliegtuigen die op grond van de bepalingen van dit hoofdstuk niet mogelijk zijn, mits de vrijstelling is beperkt tot:

a. vliegtuigen waarvan de afzonderlijke operaties dermate uitzonderlijk zijn dat het onredelijk zou zijn een tijdelijke vrijstelling niet te verlenen;

b. vliegtuigen die niet-commerciële vluchten verrichten met het oog op wijzigings-, reparatie- of onderhoudswerkzaamheden.

#### **Artikel 4A.9**

De artikelen 4A.2 tot en met 4A.7, eerste en tweede lid, zijn van overeenkomstige toepassing op Onze Minister van Verkeer en Waterstaat, voor zover deze ter uitvoering van artikel 11.15 Wet luchtvaart exploitatiebeperkingen toepast.

### **ARTIKEL II**

Artikel 4 van het besluit van 21 mei 1981, houdende vaststelling van enige regels ter beperking van de geluidhinder door luchtvaartuigen (Stb. 343)<sup>2</sup> wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst wordt de aanduiding «1.» geplaatst.

2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:

2. Artikel 1.1, onderdelen h tot en met m, en hoofdstuk 4A van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol zijn van overeenkomstige toepassing op maatregelen, ter uitvoering van het eerste lid door Onze Minister getroffen ten aanzien van de luchthaven Schiphol.

### **ARTIKEL III**

1. Artikel I van dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

2. Artikel II van dit besluit treedt in werking met ingang van de eerste dag van de derde kalendermaand na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

<sup>1</sup> Stb. 2002, 592, gewijzigd bij besluit van 23 augustus 2004, Stb. 425.

<sup>2</sup> Laatstelijk gewijzigd bij besluit van 14 januari 1993, Stb. 42.

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.  
Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Staatscourant van 12 oktober 2004, nr. 196.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 9 augustus 2004

Beatrix

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,  
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

De Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,  
P. L. B. A. van Geel

Uitgegeven de *tweede* september 2004

De Minister van Justitie,  
J. P. H. Donner

## NOTA VAN TOELICHTING

### Algemeen

Door middel van het onderhavige wijzigingsbesluit wordt de richtlijn nr. 2002/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 26 maart 2002, betreffende de vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Gemeenschap (PbEG L85), in de Nederlandse regelgeving opgenomen.

De richtlijn richt zich op het vergemakkelijken van het op samenhangende wijze invoeren van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen voor individuele luchthavens, teneinde het aantal mensen dat ernstige hinder ondervindt van vliegtuiglawaai te beperken of terug te dringen. Daarbij beoogt de richtlijn een kader te bieden waarmee de naleving van de eisen van de interne markt wordt gegarandeerd. De richtlijn moet voorts een duurzame ontwikkeling van de luchthavencapaciteit, en het bereiken van specifieke doelstellingen inzake geluidsbestrijding op individuele luchthavens vergemakkelijken. Tevens moet de richtlijn de mogelijkheid bieden de ter beschikking staande maatregelen te kiezen die tegen zo laag mogelijke kosten de milieudoelstelling bereiken.

De richtlijn schrijft geen geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen voor maar stelt een aantal regels voor gevallen waarin dergelijke instrumenten worden toegepast. Daarmee wordt, mede in het belang van de sector, een aantal randvoorwaarden gesteld aan het hanteren van deze instrumenten.

Voorbeelden van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen voor luchtvaartuigen zijn de verboden en beperkingen die op grond van de Nachtvluchtenregeling Schiphol gelden voor vaste vleugelvliegtuigen die in de nacht gebruik maken van de luchthaven Schiphol. Zo is tussen 23.00 uur en 07.00 uur plaatselijke tijd het opstijgen van niet-geluidgecertificeerde vliegtuigen met straalturbine-aandrijving van andere banen dan baan 24 verboden en is tussen 23.00 uur en 06.00 uur het landen van dergelijke vliegtuigen op andere banen dan baan 06 verboden. In de toekomst zullen bij het vaststellen van dergelijke regelingen de (procedure)voorschriften uit de richtlijn toegepast moeten worden.

Ter vervulling van haar doelstellingen schrijft de richtlijn onder meer het volgen van een evenwichtige aanpak voor, waarbij de lidstaten de beschikbare maatregelen moeten bestuderen om de geluidsproblematiek van een luchthaven op hun grondgebied aan te pakken. Het gaat daarbij om onderzoek naar het te verwachten effect van maatregelen ter beperking van vliegtuiglawaai bij de bron, maatregelen in de sfeer van ruimtelijke ordening en operationele procedures voor lawaai bestrijding en exploitatiebeperkingen.

Binnen Nederland is de onderhavige richtlijn uitsluitend van toepassing op de luchthaven Schiphol. Alleen deze luchthaven voldoet namelijk aan het richtlijnvereiste van meer dan 50 000 vliegbewegingen van civiele subsonische straalvliegtuigen per kalenderjaar. Ten aanzien van de luchthaven Schiphol is recent een complex reguleringstraject afgerond. Daarbij is de Wet luchtvaart door de wet van 27 juni 2002 tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol (Stb. 374) uitgebreid met een nieuw hoofdstuk 8 dat specifiek betrekking heeft op deze luchthaven. De nieuwe wetgeving, voorziet ten dele reeds in het bereiken van de doelstellingen die ook door de richtlijn worden nagestreefd. Zo schrijft artikel 4, eerste lid, van de richtlijn het toepassen van een evenwichtige benadering voor bij de aanpak van geluidsproblematiek op luchthavens. Het gaat hierbij om een strategie waarmee bij het oplossen van deze problematiek alle beschikbare maatregelen (maatregelen van ruimtelijke ordening, bronmaatregelen, operationele maatregelen) moeten worden overwogen. Een dergelijke brede facetbenadering is ook vervat in het huidige hoofdstuk 8 van de Wet

luchtvaart en de daaronder liggende regelgeving. In dit afgewogen systeem van regels dat het optimaal gebruik van de Luchthaven Schiphol als kwalitatief hoogwaardig knooppunt van nationaal en internationaal luchtverkeer moet bevorderen beperkt bijvoorbeeld de beheersing van geluidsbelasting zich niet tot de mogelijke toepassing van geluidgerelateerde maatregelen, of het ontwikkelen van bronmaatregelen door de sector, maar is, onder andere in het kader van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol, tevens voorzien in een complex van ruimtelijke inrichtingmaatregelen rondom de luchthaven.

Voor een volledige implementatie van de richtlijn is echter nadere regelgeving noodzakelijk. De concrete eisen die de richtlijn stelt aan het hanteren van het instrument van geluidgerelateerde beperkingen, zijn namelijk nog niet in Nederlandse wet- en regelgeving opgenomen.

Voorbeelden van deze eisen zijn de verplichting om geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen te baseren op de geluidscertificatieniveaus als bepaald volgens Hoofdstuk 3 van Bijlage 16, Boekdeel I bij het op 7 december 1944 te Chicago gesloten Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart (Trb. 1973,109; hierna: het Verdrag van Chicago), de verplichting om een cumulatieve marge van niet meer dan 5 EPNdB te hanteren en de verplichting om vóór het opleggen van beperkingen een evaluatieprocedure te volgen. Ook voorziet de richtlijn in een aantal specifieke procedurevoorschriften ten aanzien het opleggen van exploitatiebeperkingen gericht op het uit dienst nemen van marginaal conforme vliegtuigen.

De nadere regelgeving moet in twee algemene maatregelen van bestuur worden opgenomen. Het gaat hierbij om het op artikel 8.15 van de Wet luchtvaart gebaseerde Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (hierna: Lvb) en om het besluit van 21 mei 1981, houdende vaststelling van enige regels ter beperking van de geluidhinder door luchtvaartuigen (Stb. 343; hierna: Geluidhinder KB), een besluit dat zijn grondslag vindt in artikel 76, eerste lid, onderdeel e, van de Luchtvaartwet. De richtlijnvoorschriften worden in deze besluiten opgenomen omdat de bevoegdheid tot het opleggen van exploitatiebeperkingen in Nederland in verschillende regelingen is uitgewerkt. Zo wordt het kader waarbinnen de inspecteur-generaal Verkeer en Waterstaat exploitatiebeperkingen kan opleggen, hoofdzakelijk gevormd door hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart en uitgewerkt in het daarop gebaseerde Lvb. Blijkens dat zelfde hoofdstuk 8 is de luchthavenexploitant verplicht luchthavenluchtverkeer op de luchthaven toe te laten met in achtneming van onder meer de regels van het Lvb. Voorts kan de Minister van Verkeer en Waterstaat op grond van het Geluidhinder KB exploitatiebeperkingen opleggen. Artikel 76, onderdeel e, van de Luchtvaartwet is ondanks de invoering van het nieuwe hoofdstuk 8 in de Wet luchtvaart namelijk nog steeds van toepassing op de Luchthaven Schiphol. Thans geldt voor deze luchthaven een wettelijke structuur op grond waarvan bijvoorbeeld de beheersing van geluidsnormen primair plaatsvindt aan de hand van een afgewogen systeem van enerzijds zelfregulering door de sector en anderzijds handhavend toezicht door de inspecteur-generaal Verkeer en Waterstaat, terwijl daarnaast ruimte bestaat voor aanvullend optreden door de Minister van Verkeer en Waterstaat (Geluidhinder-KB). Het zelfregulerend optreden van de sector geldt namelijk slechts voorzieningen die redelijkerwijs van hen kunnen worden gevergd. Daar waar hiervan geen sprake is zal nog steeds ruimte zijn voor handelend optreden door de Staat. In zo'n geval zal de Minister van Verkeer en Waterstaat kunnen optreden.

De randvoorwaarden die krachtens richtlijn nr. 2002/30/EG aan het vaststellen van exploitatiebeperkingen moeten worden verbonden worden in de bovenbedoelde besluiten opgenomen.

Ten tijde van de vaststelling van het onderhavige besluit is de termijn voor implementatie van richtlijn nr. 2002/30/EG overschreden. De praktische gevolgen van deze overschrijding zijn echter nihil. Het besluit

heeft namelijk vooral gevolgen voor de toepassing van zware exploitatie-maatregelen zoals het geheel of gedeeltelijk beletten van de toegang tot de luchthaven voor lawaaiige vliegtuigen. Tussen het moment van overschrijding van de implementatietermijn en de inwerkingtreding van het onderhavige besluit is geen sprake geweest van dergelijke ingrepen.

Het onderhavige wijzigingsbesluit en de daarbij behorende nota van toelichting zijn tot stand gebracht onder medeverantwoordelijkheid van de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

### **Artikelsgewijze toelichting**

#### *Artikel I, onderdeel A*

In dit artikelonderdeel wordt een aantal begripsomschrijvingen gegeven. In een beschrijving van de term exploitatiebeperkingen wordt deze specifiek beperkt tot de geluidssituatie inzake luchthavens.

ICAO Bijlage 16 is één van de bijlagen bij het Verdrag van Chicago. In deze bijlagen worden technische eisen gegeven die van belang zijn voor een soepel verloop van de burgerluchtvaart over de gehele wereld. Bijlage 16 bevat met name milieunormen en de meetmethodes voor het toetsen van de naleving van de normen.

In Nederland gelden onder andere ter uitvoering van andere EU-richtlijnen reeds diverse totale en partiële verboden op het gebruik van relatief luidruchtige vliegtuigen. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om het algemene verbod van het gebruik van vliegtuigen die niet tenminste voldoen aan de eisen van hoofdstuk 3 van Bijlage 16 bij het bovengenoemde verdrag en om beperkingen voor het nachtverkeer voor luidruchtige vliegtuigen op Schiphol en Rotterdam.

De EPNdB is een geluideenheid die meer dan andere geluideenheden rekening houdt met het tonale karakter van geluid zoals dat bij vliegtuigen vaak voor komt. De methode voor de bepaling van de EPNdB wordt gegeven in ICAO Bijlage 16.

Met de definitie van civiele subsonische vliegtuigen wordt de onderhavige regelgeving beperkt tot de zwaardere straalvliegtuigen. Het gaat daarbij om vliegtuigen die slechts een relatief geringe marge t.o.v de geluidslimieten hebben. Voor bijvoorbeeld klein zakenvliegtuigen en propellervliegtuigen worden de hier gegeven regels niet nodig geacht omdat deze toestellen in het algemeen minder aan de geluidhinder rond luchthavens bijdragen dan zware straalvliegtuigen.

#### *Artikel I, onderdeel B*

Op grond van dit artikel wordt aan het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol een nieuw hoofdstuk 4A toegevoegd. In dit hoofdstuk worden de materiële eisen opgenomen die de richtlijn nr. 2002/30/EG aan het opleggen van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen stelt.

#### *Artikel 4A.1*

De richtlijn spreekt uitdrukkelijk van het opleggen van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen. Hieruit volgt dat het bij de toepassing van dergelijke maatregelen gaat om het hanteren van een eenzijdige bevoegdheid tot het beperken van de toegang tot luchthavens ter voorkoming van geluidsoverlast. De richtlijn heeft dus geen betrekking op gevallen waarin instanties, al dan niet na overleg, besluiten het eigen gebruik van bepaalde vliegtuigen te verminderen. Luchtvaartmaatschappijen kunnen bijvoorbeeld met het oog op artikel 8.18 van de Wet luchtvaart besluiten Schiphol met minder lawaaiige vliegtuigen aan te doen. Een dergelijke beslissing is niet aan de richtlijn vereisten gebonden.



Op grond van de Wet luchtvaart is de inspecteur-generaal Verkeer en Waterstaat bevoegd de toegang tot de luchthaven Schiphol met geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen te begrenzen. Daarnaast is de exploitant van de luchthaven, verplicht luchtverkeer tot de luchthaven toe te laten maar moet deze daarbij op grond van de artikelen 8.17, 8.19 en 8.25 van de Wet luchtvaart onder andere de voorschriften, zoals neergelegd in het Lvb, in acht nemen. Het Lvb bevat regels omtrent het luchthavenluchtverkeer die noodzakelijk zijn met het oog op de veiligheid, de geluidbelasting, de lokale luchtverontreiniging en de geurbelasting. Met het opnemen van de richtlijnbeperkingen in dit besluit moet de exploitant van de luchthaven bij het opleggen van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen in het vervolg de randvoorwaarden die daarvoor gelden, in acht nemen. Hetzelfde geldt voor de inspecteur-generaal Verkeer en Waterstaat die gelet op artikel 8.22 van de Wet luchtvaart, met in achtneming van het Lvb, maatregelen kan voorschrijven die naar zijn oordeel bijdragen aan het terugdringen van onder meer de geluidsbelasting door luchthavenluchtverkeer. Het gaat hierbij overigens om handhavingstaken van de inspecteur-generaal die blijkens de Memorie van Toelichting bij de zogenaamde Schipholwet<sup>1</sup> moeten worden onderscheiden van de handhavingstaken die de Minister van Verkeer en Waterstaat op grond van hoofdstuk 11 Wet luchtvaart heeft. Overigens kan de uitoefening van dergelijke taken de facto ook in het opleggen van exploitatiebeperkingen resulteren en het in acht nemen van de richtlijnvoorschriften vergen. Met het oog hierop moet de Minister van Verkeer en Waterstaat op grond van artikel 4A.9 ook rekening houden met de voorschriften uit de richtlijn. Wellicht ten overvloede wordt opgemerkt dat de uitoefening van handhavingstaken door de inspecteur-generaal waar het gaat om het handhaven van de regels en de grenswaarden uit het Lvb, door het onderhavige besluit niet wordt doorkruist.

Met de wijziging van het Lvb worden daarin de eisen opgenomen die de richtlijn aan het opleggen van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen stelt.

Aangezien de Minister van Verkeer en Waterstaat niet uit hoofde van de Wet luchtvaart maar op grond van het Geluidhinder KB tot het opleggen van de bedoelde maatregelen bevoegd is, wordt met een wijziging van dat besluit in de implementatie van de richtlijn voorzien.

#### *Artikel 4A.2*

In dit artikel wordt verwezen naar de geluidscertificatieniveaus die tegenwoordig voor alle nieuwe vliegtuigontwerpen als onderdeel van de typecertificatie worden bepaald. Het is dus niet nodig om deze speciaal ten behoeve van de uitvoering van de richtlijn te bepalen. De geluidsniveaus zijn beschikbaar in de documentatie welke aan boord van individuele vliegtuig moet zijn. Vliegtuigen die niet ten minste aan de hier aangehaalde geluidseisen van Annex 16, Hoofdstuk 3, voldoen mogen in beginsel niet meer worden gebruikt binnen landen van de EU.

#### *Artikel 4A.3*

In het eerste lid van dit artikel wordt verwezen naar Bijlage II bij de richtlijn 2002/30/EG. Deze bijlage bevat een aantal elementen waarmee rekening gehouden moet worden bij het overwegen van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen. Het gaat hierbij om evaluatieregels die toegepast moeten worden voor zover dit gelet op de beoogde beperkingen en het karakter van de luchthaven mogelijk is. Zo moet bijvoorbeeld vóór het nemen van een besluit over het toepassen van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen:

<sup>1</sup> Wet van 27 juni 2002 tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol, Stb. 2002, 374.

- een inventarisatie plaatsvinden van de bestaande situatie op de luchthaven ten aanzien van capaciteit, ligging, milieudoelstellingen, en dergelijke,
- een prognose worden gemaakt over de te verwachten ontwikkeling indien geen nieuwe maatregelen genomen zouden worden, en
- een evaluatie plaatsvinden van de effectiviteit en doelmatigheid van eventuele bijkomende maatregelen en randvoorwaarden worden gesteld ten aanzien van de te gebruiken kaarten en geluidbelastingindicatoren.

Wellicht ten overvloede wordt opgemerkt dat besluiten inzake geluidswaarden (zoals besluitvorming rond milieu effectrapportage) op grond van de grenswaarden in de handhavingspunten, zoals vastgelegd in bijlagen 2 en 3 van het Lvb, worden voorbereid.

Op grond van het tweede lid van artikel 4A.3 is aan de evaluatieverplichting uit het eerste lid in elk geval voldaan wanneer een milieu-effectbeoordeling als bedoeld in richtlijn nr. 85/337/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 27 juni 1985 betreffende de milieu-effectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (PbEG L175) is uitgevoerd. Laatstgenoemde richtlijn stelt milieueffectrapportages verplicht voor particulieren en openbare projecten die aanzienlijke gevolgen voor het milieu kunnen hebben, zoals bij de aanleg van vliegvelden met een baanlengte van 2100 meter of meer. Indien in dat kader de in bijlage II bedoelde informatie reeds verzameld of afgewogen is, behoeft deze niet opnieuw te worden betrokken. In de Nederlandse regelgeving is deze richtlijn geïmplementeerd in het kader van de Wet milieubeheer en het Besluit milieu-effectrapportage 1994 die de MER-plichtigheid regelen.

#### *Artikel 4A.4*

In artikel 4A.4 worden de procedurele stappen beschreven die doorlopen moeten worden wanneer tot de volledige uitdienstneming van vliegtuigen wordt besloten. Blijkens het artikel moet een dergelijke ingrijpende maatregel gefaseerd worden ingevoerd. Bovendien moet de bevoegde instantie eerst partiële beperkingen overwegen, waarbij de toegang van vliegtuigen in bepaalde tijdsperiodes wordt beperkt.

#### *Artikel 4A.5*

Op grond van artikel 4A.5 zijn bestaande exploitatiebeperkingen en niet-wezenlijke technische aanpassingen in partiële exploitatiebeperkingen uitgezonderd van de evaluatieverplichtingen uit artikel 4A.3. Vóór de vaststelling van de richtlijn golden op de luchthaven Schiphol reeds verschillende geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen, zoals de hiervoor genoemde Nachtvluchtenregeling Schiphol. Voorbeelden van niet-wezenlijke technische wijzigingen in partiële exploitatiebeperkingen zijn kleine veranderingen in voorgeschreven tijden, aanpassingen die samenhangen met het banenstelsel, de luchtruimstructuur of de routestructuur indien daaraan in de maatregel wordt gerefereerd. Gedacht kan worden aan een verandering van de baanaanduiding vanwege veranderingen in het aardmagnetisch veld of veranderingen in naamgeving van vertrekprocedures. Hieronder vallen ook correcties van storende typfouten of van onduidelijkheden in de tekst van de maatregelen.

#### *Artikel 4A.6*

Vliegtuigen die in ontwikkelingslanden zijn ingeschreven, zijn tot 28 maart 2012 vrijgesteld van de verplichtingen die op grond van artikel 4A.4 in het kader van de uitdienstneming van vliegtuigen kunnen worden

opgelegd. Hoewel de considerans en de definitiebepalingen uit de richtlijn geen omschrijving van de term ontwikkelingsland geven blijkt uit achtergronddocumentatie bij de richtlijn<sup>1</sup> dat in het kader daarvan die landen als ontwikkelingslanden worden beschouwd die als zodanig voorkomen op de lijsten van de Organisaties voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO lijst 1) en van het Ontwikkelingsprogramma van de Verenigde Naties (UNDP LDC-lijst).

#### *Artikel 4A.7*

Belanghebbenden moeten op grond van de richtlijn geraadpleegd worden over het voornemen tot het invoeren van exploitatiebeperkingen. In het eerste lid zijn de procedureregels hiervoor opgenomen. Het artikel bevat tevens de eisen voor de openbaarmaking van nieuwe exploitatiebeperkingen.

#### *Artikel 4A.8*

Artikel 4.A 8 voorziet in de mogelijkheid op grond van bijzondere omstandigheden vrijstelling te verlenen van bepalingen uit de richtlijn voor afzonderlijke operaties met marginaal conforme vliegtuigen. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om uitzonderlijke operaties met oude toestellen die bijvoorbeeld voor reparaties tijdelijk op de luchthaven moeten landen.

#### *Artikel 4A.9*

Op grond van artikel 11.15 Wet luchtvaart kan de Minister van Verkeer en Waterstaat bestuursdwang uitoefenen bij de niet naleving van alle bepalingen uit de Wet luchtvaart en de daaruit voortvloeiende regelgeving. Dit is in principe ook mogelijk in gevallen waarin een vastgestelde van exploitatiebeperking niet wordt uitgevoerd. De uitoefening van de hier bedoelde handhavingstaak kan daarmee de facto ook het opleggen van een exploitatiebeperking inhouden. In een dergelijk geval zal de Minister van Verkeer en Waterstaat dus ook rekening moeten houden met de voorschriften uit de richtlijn.

#### *Artikel II*

Met artikel II wordt het Geluidhinder KB zodanig gewijzigd dat de verplichtingen uit de richtlijn nr. 2002/30/EG tevens gelden voor de Minister van Verkeer en Waterstaat, indien deze tot het opleggen van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen besluit.

#### *Artikel III*

Mede gelet op de verstreken termijn voor implementatie van de richtlijn is gekozen voor directe inwerkingtreding van de wijziging van het Lvb.

De wijziging van het Geluidhinder KB kan echter pas op een later moment van kracht worden. Op grond van artikel 76, vierde lid, van de Luchtvaartwet kan een dergelijke wijziging niet eerder dan twee maanden na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin zij wordt geplaatst in werking treden. In verband daarmee is de inwerkingtredingsbepaling geformuleerd naar model B van aanwijzing 179 van de Aanwijzingen voor de regelgeving.

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,  
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

<sup>1</sup> Interinstitutioneel dossier 2001/0282 (COD), Brussel, 6 december 2001 (18.12).

**Transponeringstabel**

richtlijn nr. 2002/30/EG	Wet luchtvaart	Luchthavenverkeer- besluit Schiphol	besluit van 21 mei 1981, houdende vaststelling van enige regels ter beperking van de geluidhinder door luchtvaartuigen (Stb. 343)
artikel 2, onderdeel c artikel 2, onderdeel d artikel 2, onderdeel e		artikel 1.1, onderdeel l artikel 1.1, onderdeel m artikel 1.1, onderdelen h en i	artikel 4, tweede lid artikel 4, tweede lid artikel 4, tweede lid
artikel 4, eerste lid	artikelen 8.4 e.v., 8.15 e.v., 8.18, 8.20	Hoofdstuk 4A	artikel 4, tweede lid
artikel 4, tweede lid artikel 4, derde lid artikel 4, vierde lid artikel 5 artikel 6 artikel 7 artikel 8 artikel 9 artikel 10 artikel 11		artikel 4A.2, derde lid artikel 4A.2, tweede lid artikel 4A.2, eerste lid artikel 4A.3 artikel 4A.4 artikel 4A.5 artikel 4A.6 artikel 4A.8 artikel 4A.7, eerste lid artikel 4A.7, tweede lid	artikel 4, tweede lid artikel 4, tweede lid artikel 4, tweede lid artikel 4, tweede lid artikel 4, tweede lid artikel 4, tweede lid artikel 4, tweede lid artikel 4, tweede lid artikel 4, tweede lid artikel 4, tweede lid