



## Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 20 juni 2023, nr. IENW/BSK-2023/159975, tot wijziging van de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol en de Regeling burgerluchthavens in verband met het aanpassen van de termijnen voor de verslaglegging over het toezicht door de inspecteur-generaal en geactualiseerde ongevalkansen

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op de artikelen 8.29, tweede lid, en 8.72, tweede lid, van de Wet luchtvaart en artikel 3, vierde lid, van het Besluit burgerluchthavens;

BESLUIT:

### ARTIKEL I

Artikel 3.1 van de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt '1 juli' vervangen door '31 augustus'.
2. In het tweede lid wordt '1 januari' vervangen door '30 april'.

### ARTIKEL II

De Regeling burgerluchthavens wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 17, tweede lid, wordt 'binnen 3 maanden na het einde van het gebruiksjaar van de luchthaven' vervangen door 'binnen 4 maanden na het einde van het gebruiksjaar van de luchthaven'.

B

Bijlage 2 als bedoeld in artikel 5, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. Tabel 3 komt te luiden:

Tabel 3 Ongevalkansen per vliegtuigbeweging

Vliegtuigcategorie	Start		Landing	
Licht1500	$3,80 \times 10^{-6}$		$5,49 \times 10^{-6}$	
Licht5700	$3,80 \times 10^{-6}$		$5,49 \times 10^{-6}$	
	Overrun	Overshoot	Overrun	Undershoot
Business Jet	$0,50 \times 10^{-6}$	$0,25 \times 10^{-6}$	$1,51 \times 10^{-6}$	$1,00 \times 10^{-6}$
Cargo Gen.1	$2,89 \times 10^{-6}$	$3,85 \times 10^{-6}$	$4,81 \times 10^{-6}$	$4,81 \times 10^{-6}$
Cargo Gen.2	$0,87 \times 10^{-6}$	$1,16 \times 10^{-6}$	$1,45 \times 10^{-6}$	$1,45 \times 10^{-6}$
Cargo Gen.3	$0,02 \times 10^{-6}$	$0,02 \times 10^{-6}$	$0,60 \times 10^{-6}$	$0,08 \times 10^{-6}$
Pax Gen.1	$1,05 \times 10^{-6}$	$0,029 \times 10^{-6}$	$3,66 \times 10^{-6}$	$5,24 \times 10^{-6}$
Pax Gen.2	$0,066 \times 10^{-6}$	$0,029 \times 10^{-6}$	$0,90 \times 10^{-6}$	$1,95 \times 10^{-6}$
Pax Gen.3	$0,02 \times 10^{-6}$	$0,02 \times 10^{-6}$	$0,60 \times 10^{-6}$	$0,08 \times 10^{-6}$

2. Onder 3.4.4, Toepassen van de verdelingsfuncties, wordt in de formule voor landingen licht verkeer de weegfactor ' $\gamma = 0,7857$ ' vervangen door ' $\gamma = 0,7308$ '.

### ARTIKEL III

Bijlage 2 van de Regeling burgerluchthavens zoals deze luidde voor de inwerkingtreding van deze



---

regeling blijft van toepassing op berekeningen van  $10^{-5}$  en  $10^{-6}$  plaatsgebonden risicocontouren die zijn uitgevoerd voorafgaand aan de publicatie van deze regeling.

#### **ARTIKEL IV**

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 juli 2023.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
M.G.J. Harbers*



## TOELICHTING

### A. Algemeen

#### 1. Inleiding

Met onderhavige wijzigingsregeling worden de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol en de Regeling burgerluchthavens gewijzigd. Aanleiding voor deze wijziging is een signaal van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) betreffende de wettelijke oplevertermijnen voor de verslaglegging over het toezicht door de inspecteur-generaal. De ILT houdt wettelijk toezicht op de naleving van regelgeving voor luchthavens. Onder het toezicht vallen luchthaven Schiphol en de regionale luchthavens van nationale betekenis: Rotterdam, Maastricht, Eelde en Lelystad. Als toezichthouder heeft de ILT op grond van artikel 11.2b, tweede lid, van de Wet luchtvaart de verplichting om over de bevindingen van het toezicht – binnen de termijnen die in de hiervoor genoemde regelingen zijn vastgelegd – te rapporteren en handavingsrapportages uit te brengen. In de praktijk worden deze wettelijke oplevertermijnen niet altijd gehaald.

Daarnaast betreft deze regeling een wijziging van bijlage 2 van de Regeling burgerluchthavens. Aanleiding voor deze wijziging is een onderzoek uitgevoerd door het Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, waarbij de ongevalkansen die opgenomen zijn in tabel 3 van bijlage 2 opnieuw zijn bepaald. Ook is de zogeheten gamma-factor zoals opgenomen in paragraaf 3.4.4. van bijlage 2, opnieuw vastgesteld.

#### 2. Gevolgen

De periode tussen de afloop van een gebruiksjaar en de wettelijke opleverdatum voor de ILT blijkt te krap om de rapportages binnen de wettelijke termijn op te leveren. Met het overschrijden van de wettelijke oplevertermijnen voldoet de ILT feitelijk niet aan de regelgeving. Met onderhavige wijziging worden de oplevertermijnen realistischer en wordt tijdige oplevering gegarandeerd.

Bij nieuwe externe veiligheid (EV) berekeningen voor het wijzigen van een luchthavenbesluit kunnen de  $10^{-5}$  en  $10^{-6}$  contouren wijzigen. Voor de regionale luchthavens wordt verwacht dat bij een gelijk gebruik van de luchthaven de contour iets zal verkleinen. Voor de kleine luchthavens zou de contour gelijk kunnen blijven of iets groter kunnen worden. Oorzaak van dat laatste is dat bepaalde ongevalkansen voor de kleine luchtvaart iets zijn verhoogd in vergelijking met de huidige kansen. De bescherming van bewoners en mensen die in de omgeving van een luchthaven werken, neemt door een gewijzigde contour niet af. Door de verschuiving van de contouren kan wel bepaalde bebouwing net binnen of net buiten een contour komen te liggen.

#### 3. Advies en consultatie

Een ontwerp van deze regeling heeft van 16 januari tot en met 13 februari 2023 op [www.internetconsultatie.nl](http://www.internetconsultatie.nl) gestaan. In deze periode zijn 11 reacties op het concept ontvangen. Acht daarvan zagen niet op de inhoud en hebben dus niet tot wijzigingen geleid. Vanuit twee provincies zijn reacties ontvangen. Deze waren beide kritisch over de mate van betrokkenheid bij het voortraject, en spraken zorgen uit over reeds uitgevoerde berekeningen. Naar aanleiding van deze reacties is na overleg besloten een overgangsbepaling op te nemen voor berekeningen die in lopende procedures reeds zijn uitgevoerd, zodat deze berekeningen niet opnieuw gedaan hoeven te worden bij inwerkingtreding van onderhavige regeling.

Het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het naar verwachting geen omvangrijke gevolgen voor de regeldruk heeft.

#### 4. Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 juli 2023. Met deze datum wordt aangesloten bij een van de vier vaste verandermomenten voor de inwerkingtreding van een ministeriële regeling. Wel wordt afgeweken van de minimuminvoeringstermijn van twee maanden. Geen afwijking zou een latere inwerkingtreding betekenen. Uitstel van inwerkingtreding van de wijzigingsregeling tot 1 oktober zou ertoe leiden dat provincies tot dat moment zouden moeten wachten met het vaststellen van hun luchthavenbesluiten. Dat wordt niet wenselijk geacht. Daarom wordt een beroep gedaan op uitzonderingsgrond 1 van de minimuminvoeringstermijn (private of publieke voor- of nadelen van vertraging of vervroeging van invoering).



## **B. Artikelsgewijs**

### ***Artikelen I en II (onderdeel A)***

Ten aanzien van Schiphol wordt tweemaal gerapporteerd: een halfjaarsrapportage Milieu en Veiligheid over de eerste helft van het gebruiksjaar (1 november tot en met 30 april) en een jaarrapportage over een heel gebruiksjaar (1 november tot en met 31 oktober). De datum waarvoor deze rapportages moeten zijn gepubliceerd zijn 1 juli voor de halfjaarsrapportage en 1 januari voor de jaarrapportage. Dit volgt uit artikel 3.1 van de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol. De periode tussen de afloop van een gebruiksjaar en de wettelijke opleverdatum is echter te krap gebleken.

Ten aanzien van de regionale luchthavens van nationale betekenis geldt eenmaal per jaar een rapportageplicht, uiterlijk drie maanden na afloop van een gebruiksjaar (artikel 17 van de Regeling burgerluchthavens). Het gebruiksjaar van de luchthavens Rotterdam, Maastricht en Lelystad loopt van 1 november tot en met 31 oktober. Eelde kent een gebruiksjaar dat loopt van 1 april tot en met 31 maart. Het toezicht op de regionale luchthavens van nationale betekenis vergt in vergelijking met de luchthaven Schiphol over het algemeen minder tijd. Niettemin blijkt ook hier dat de huidige oplevertermijnen krap zijn om het halen van de wettelijk termijn te kunnen garanderen.

De voornaamste reden hiervoor is dat de exploitant van de luchthaven na afloop van het gebruiksjaar tijd nodig heeft om de definitieve gegevens aan de ILT op te leveren. De ILT voert vervolgens controle uit op de door de exploitant aangeleverde informatie en beoordeelt deze aan de hand van de geldende regelgeving. Deze stappen blijken niet te passen in de huidige wettelijke termijnen. Daarom worden met de onderhavige regeling de oplevertermijnen gewijzigd. Ten aanzien van de halfjaarsrapportage en jaarrapportage van Schiphol worden deze aangepast naar respectievelijk 31 augustus en 30 april. De bijbehorende oplevertermijnen na afloop van een gebruiksjaar komen dan op 4 en 6 maanden, waarmee tijdige oplevering gegarandeerd is. Ten aanzien van regionale luchthavens wordt de oplevertermijn verlengd van 3 naar 4 maanden.

### ***Artikel II (onderdeel B)***

De ongevalkansen in bijlage 2 dienen als invoergegevens voor het berekenen van externe veiligheid (EV) contouren voor de regionale en kleine luchthavens. Het resultaat van deze berekening, de  $10^{-5}$  en  $10^{-6}$  contouren, worden opgenomen in de luchthavenbesluiten. Deze contouren met de daaraan gekoppelde voorschriften dienen voor de bescherming van personen die in de omgeving van een luchthaven wonen en werken. Bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bestaat de behoefte om die ongevalkansen periodiek te actualiseren op basis van actuele gegevens zodat ze het huidige veiligheidsniveau van de luchtvaartoperaties op deze luchthavens goed blijven representeren. De huidige ongevalkansen zijn verouderd omdat de vliegtuigvloot inmiddels moderner is en zogenaamde zwarte lijst-vliegtuigen (vliegtuigen van luchtvaartmaatschappijen die niet aan internationale veiligheidsvoorschriften voldoen) niet meer welkom zijn in de Europese Unie. Bij de nieuwe bepaling van de ongevalkansen wordt uitgegaan van een nieuwe database met verkeers- en ongevalgegevens van vergelijkbare Europese luchthavens. Ook de weegfactor  $\gamma$  (gamma) in paragraaf 3.4.4. (vergelijkingsnummer 38) van bijlage 2 wordt gewijzigd. Als de waarde van deze weegfactor niet wordt geactualiseerd terwijl de ongevalkansen voor het lichte verkeer wel worden herzien, kan het leiden tot onjuiste resultaten van externe veiligheidsrisicoberekening voor het lichte verkeer.

### ***Artikel III***

Provincies zullen bij het vaststellen van luchthavenbesluiten voor burgerluchthavens van regionale betekenis rekening moeten houden met de gewijzigde ongevalkansen en weegfactor  $\gamma$  (gamma). Tijdens de internetconsultatie zijn twee reacties van provincies ontvangen, waarin zij aangaven voor een aantal lopende procedures al berekeningen voor de plaatsgebonden risicocontouren gemaakt te hebben. Om er voor te zorgen dat provincies bij het vaststellen van luchthavenbesluiten na inwerking-treding van deze regeling niet opnieuw berekeningen hoeven te maken is een overgangsbepaling opgenomen.

### ***Artikel IV***

Een toelichting op de inwerkingtreding van deze regeling is in paragraaf 4 van het algemeen deel van deze toelichting gegeven.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
M.G.J. Harbers*