



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 24 oktober 2023, nr. IENW/BSK-2023/137211, tot wijziging van de Regeling operationele beperkingen lawaaïge luchtvaartuigen Schiphol

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 4 van het Besluit van 21 mei 1981, houdende voorschriften ter beperking van de geluidhinder door luchtvaartuigen (Stb. 1981, 343);

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Regeling operationele beperkingen lawaaïge luchtvaartuigen Schiphol wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 komt te luiden:

Artikel 1

In deze regeling wordt verstaan onder:

cumulatieve marge: de in EPNdB uitgedrukte waarde 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 gedefinieerd, in hoofdstuk 3 van ICAO Bijlage 16;

EPNdB: de eenheid van effectief waargenomen geluid zoals gedefinieerd in hoofdstuk 3 van ICAO Bijlage 16;

hoofdstuk 2-vliegtuig: een vliegtuig waarvoor door het bevoegd gezag een verklaring is afgegeven dat het geluidgecertificeerd is overeenkomstig de bepalingen en voorschriften van hoofdstuk 2 van ICAO Bijlage 16;

hoofdstuk 3-vliegtuig: een vliegtuig waarvoor door het bevoegd gezag een verklaring is afgegeven dat het geluidgecertificeerd is overeenkomstig de bepalingen en voorschriften van hoofdstuk 3 van ICAO Bijlage 16;

ICAO Bijlage 16: volume I, deel II, van Bijlage 16, achtste uitgave (juli 2017), bij het Verdrag inzake de Burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109);

marginaal conform vliegtuig: vliegtuig dat is gecertificeerd overeenkomstig de geluidsnormen zoals vastgesteld in hoofdstuk 3 van ICAO Bijlage 16 met een cumulatieve marge van minder dan 10 EPNdB effectief waargenomen geluid.

B

Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

1. Na 'hoofdstuk 2-vliegtuig' wordt ingevoegd 'of een marginaal conform vliegtuig'.
2. De zinsnede 'gedurende de periode tussen 18.00 en 8.00 uur plaatselijke tijd' vervalt.

C

Artikel 4 komt te luiden:

Artikel 4

Artikel 3 is niet van toepassing op een marginaal conform vliegtuig waarvan op basis van het registratienummer kan worden vastgesteld dat het dat vliegtuig voor 1 november 2023 was toegestaan op te stijgen van of te landen op de luchthaven Schiphol.

D

Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:



-
1. In het eerste lid wordt 'De Minister van Verkeer en Waterstaat' vervangen door 'De Minister van Infrastructuur en Waterstaat'.
 2. In het tweede en derde lid wordt na 'hoofdstuk 2-vliegtuig' ingevoegd 'of een marginaal conform vliegtuig'.
 3. Het vierde lid vervalt.

ARTIKEL II

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

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

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



TOELICHTING

Algemeen

1. Aanleiding en inhoud wijziging

Het speerpunt van luchtvaartbeleid is het binnen acceptabele grenzen houden van de geluidbelasting en geluidhinder van het vliegverkeer. Individuele vluchten met oudere, lawaaiige vliegtuigen die onder de definitie marginaal conforme vliegtuigen vallen, geven in verhouding vaker aanleiding tot klachten. Een marginaal conform vliegtuig is een vliegtuig dat is gecertificeerd overeenkomstig de geluidsnormen zoals vastgesteld in hoofdstuk 3 van ICAO Bijlage 16 met een cumulatieve marge van minder dan 10 EPNdB¹ effectief waargenomen geluid.

Het weren van deze vliegtuigen van de luchthaven geeft mede invulling aan het streven om de hinder te beperken. In 2018 was het aandeel in de vloot op Schiphol nog ca 0,5% terwijl het in 2021 verder gedaald was naar 0,2%. In 2022 was er sprake van in totaal 436 vluchten die werden uitgevoerd met dit type vliegtuigen. Op een totaal van circa 398.000 vluchten (handelsverkeer) is dat 0,1%.

In de EU-verordening 598/2014 over geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens binnen het kader van een evenwichtige aanpak² is gedefinieerd wanneer een vliegtuig marginaal conform is. Er wordt een relatie gelegd met de op drie punten gemeten geluidniveaus bij de geluidcertificatie van het vliegtuig. Vanaf 20 juni 2020 geldt dat vliegtuigen marginaal conform zijn indien het verschil van de som van de op die meetpunten gemeten geluidniveaus en de som van de limietwaarden op die meetpunten (de delta) kleiner is dan 10 EPNdB.

Het weren van nieuwe marginaal conforme vliegtuigen van Schiphol maakt al onderdeel uit van de bedrijfsvoering van Schiphol. Met deze wijziging van de Regeling operationele beperkingen lawaaiige luchtvaartuigen Schiphol wordt hier een formele grondslag aan gegeven in Nederlandse regelgeving.

De wijziging sluit aan bij het kabinetsbeleid om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Het geeft mede invulling aan de motie Paternotte c.s. uit 2018³ over het weren van lawaaiige vliegtuigen. Daarnaast geeft het aanleiding om bij de Europese Commissie aan te dringen op verdere aanscherping van de definitie voor marginaal conforme vliegtuigen, in lijn met een toezegging van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat aan de Tweede Kamer op de hiervoor genoemde motie.

2. Gevolgen

Het aandeel marginaal conforme vliegtuigen in de vlootmix op Schiphol is in verhouding laag en loopt jaarlijks verder terug. Dit is vooral het gevolg van vlootvernieuwing bij luchtvaartmaatschappijen. Daarnaast voert Schiphol een ontmoedigingsbeleid met hogere tarieven voor marginaal conforme vliegtuigen op bestaande slots en een verbod op de komst van marginaal conforme vliegtuigen op nieuwe slots. Zie ook de recente capaciteitsdeclaraties voor het zomer- en winterseizoen 2023, die zijn vastgesteld in overleg tussen Schiphol en luchtvaartmaatschappijen.⁴ De regeling borgt dat geen nieuwe vluchten uitgevoerd kunnen worden met marginaal conforme vliegtuigen. De piekniveaus aan geluid die deze vliegtuigen veroorzaken worden door omwonenden als zeer hinderlijk ervaren. Door het zeer beperkte aandeel marginaal conforme vliegtuigen in de vlootmix van afgelopen jaren is de impact ervan op de jaargemiddelde geluidbelasting wel summier.

3. Afstemming en procedure

Volgens de EU-verordening 598/2014 dient voorafgaand aan de invoering van een exploitatiebeperking, zoals het weren van lawaaiige vliegtuigen, in principe de zogenaamde evenwichtige benadering (*Balanced Approach procedure*) te worden toegepast. Met deze benadering wordt nagegaan of het beoogde effect (beperking van geluidhinder) niet ook op een andere kosten-effectievere wijze, bereikt kan worden zonder exploitatiebeperking voor luchthaven of luchtvaartmaatschappijen. Daarbij wordt ook nagegaan wat de gevolgen zijn voor de potentieel benadeelde partijen.

Voor de onderhavige wijziging behoeft de evenwichtige benadering echter niet gevolgd te worden. Artikel 6, tweede lid, onder c, van de verordening bepaalt dat kleine technische wijzigingen van een

¹ Zie definitie in artikel 1.

² Verordening (EU) nr. 598/2014 van het Europees parlement en de Raad van 16 april 2014 inzake de vaststelling van regels en procedures voor de invoering van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie binnen het kader van een evenwichtige aanpak, en tot intrekking van Richtlijn 2002/30/EG (Pb 2014 L173/56).

³ Kamerstukken II 2017-2018, 31 936, nr. 497.

⁴ <https://slotcoördination.nl/slot-allocation/declared-capacity/>.



maatregel, die geen substantiële gevolgen hebben voor de capaciteit of activiteiten, niet als een nieuwe exploitatiebeperking worden beschouwd. Omdat de wijziging alleen betrekking heeft op nieuwe toepassingen valt deze onder de uitzondering. Er is geen beperking van de huidige exploitatie van luchtvaartmaatschappijen die op grond van bestaande rechten al gebruik maken van marginaal conforme vliegtuigen.

HUF-toets ILT

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft de wijzigingsregeling getoetst op handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid (HUF). De ILT is van mening dat handhaving op overtredingen met deze wijzigingsregeling eenvoudiger wordt. De regelgeving is beoordeeld als handhaafbaar, uitvoerbaar en fraudebestendig. De ILT geeft verder aan dat een wijziging als deze ook gewenst is voor de Nederlandse regionale luchthavens en voor de luchthavens op de BES-eilanden.

ATR

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.

Informereren stakeholders (pré-consultatie)

Een concept van deze regeling is voorgelegd aan Schiphol en in de maanden voorafgaand aan de internetconsultatie gepresenteerd aan het regioforum van de ORS/MRS (Omgevingsraad Schiphol/ Maatschappelijke Raad Schiphol), werkgroep BRS (Bestuurlijke Regie Schiphol), werkgroep geluid Novex (samenwerkingsverband van overheden voor de inrichting van Nederland) en de BARIN (organisatie van luchtvaartmaatschappijen werkzaam op Schiphol). Hieruit zijn geen relevante knelpunten ten aanzien van inhoud en uitvoering naar voren gekomen. Bewonersverenigingen zijn met name geïnteresseerd naar de mogelijkheden om de eerdergenoemde definitie nog verder aan te scherpen. Sectorpartijen geven hierbij aan dat dit in Europees verband dient te gebeuren.

Internetconsultatie

Over de ontwerpregeling heeft van 5 juli tot en met 16 augustus 2023 een internetconsultatie plaatsgevonden. Er zijn in totaal 136 reacties ingediend. Hiervan zijn er 115 openbaar en 21 niet openbaar. Het merendeel van de reacties is positief of gematigd positief. De meeste indieners zijn van mening dat 'alle beetjes helpen', maar zijn zich bewust van de geringe impact die de wijziging teweegbrengt. Veel reacties pleiten dan ook voor verdergaande maatregelen als een nachtsluiting en een verruiming van de definitie 'marginaal conform'. De reacties hebben niet geleid tot een wijziging of aanpassing van de regeling, maar zijn zeker van waarde voor toekomstig beleid ten aanzien van Schiphol. Het verslag met de resultaten en bevindingen van de consultatie is te vinden op www.internetconsultatie.nl.

4. Inwerkingtreding

De wijziging treedt in werking met ingang van 1 november 2023. Dit is een van de vaste veranderingen die volgens Aanwijzing 4.17 van de Aanwijzingen voor de regelgeving dienen te worden aangehouden voor een ministeriële regeling.

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