



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 24 april 2025, nr. IENW/BSK-2025/90452, tot wijziging van de Regeling operationele beperkingen lawaaiige luchtvaartuigen Schiphol in verband met een verbod tussen 23.00 uur en 7.00 uur voor vliegtuigen met een cumulatieve marge kleiner dan -13 EPNdB effectief waargenomen geluid [KetenID WGK027503]

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

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

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Regeling operationele beperkingen lawaaiige luchtvaartuigen Schiphol wordt als volgt gewijzigd.

A

In artikel 1 wordt in de alfabetische volgorde ingevoegd:

hoofdstuk 4-vliegtuig: een vliegtuig waarvoor door het bevoegd gezag een verklaring is afgegeven dat het geluidgecertificeerd is overeenkomstig de bepalingen en voorschriften van hoofdstuk 4 van ICAO Bijlage 16;

hoofdstuk 14-vliegtuig: een vliegtuig waarvoor door het bevoegd gezag een verklaring is afgegeven dat het geluidgecertificeerd is overeenkomstig de bepalingen en voorschriften van hoofdstuk 14 van ICAO Bijlage 16;

landen: moment van de vlucht van een luchtvaartuig waarop het landingsgestel contact met de grond maakt;

opstijgen: moment van de vlucht van een luchtvaartuig waarop het landingsgestel contact met de grond verbreekt.

B

Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. 'Koninklijk besluit van 21 mei 1981' wordt vervangen door 'Besluit van 21 mei 1981, houdende vaststelling van enige regels ter beperking van de geluidhinder door luchtvaartuigen'.

2. 'hoofdstuk 3-vliegtuigen' wordt vervangen door 'hoofdstuk 3-, 4- en 14-vliegtuigen'.

C

In artikel 3 vervalt 'of een marginaal conform vliegtuig' en wordt 'het luchtvaartterrein' vervangen door 'de luchthaven'.

D

Artikel 4 komt te luiden:

Artikel 4

1. Het is de gezagvoerder van een marginaal conform vliegtuig waarvan niet 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, verboden tussen 7.00 uur en 23.00 uur op te stijgen van of te landen op de luchthaven Schiphol.
2. Het is de gezagvoerder van een hoofdstuk 3-, 4-of 14-vliegtuig met een cumulatieve marge kleiner dan -13 EPNdB effectief waargenomen geluid verboden tussen 23.00 uur en 7.00 uur op



te stijgen van of te landen de luchthaven Schiphol.

E

Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt 'artikel 3' vervangen door 'de artikelen 3 en 4'.
2. In het tweede lid wordt 'Artikel 3 is' vervangen door 'De artikelen 3 en 4 zijn' en wordt 'het hoofdstuk 2-vliegtuig of een marginaal conform vliegtuig' vervangen door 'de in die artikelen bedoelde vliegtuigen'.
3. In het derde lid wordt 'Artikel 3 is' vervangen door 'De artikelen 3 en 4 zijn' en wordt 'een hoofdstuk 2-vliegtuig of een marginaal conform vliegtuig' vervangen door 'de in die artikelen bedoelde vliegtuigen'.

F

In artikel 6 wordt na 'artikel 3' ingevoegd 'en artikel 4'.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 november 2025.

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

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener*



TOELICHTING

Algemeen

1. Aanleiding en inhoud wijziging

In de Luchtvaartnota 2020–2050 is ervoor gekozen om een nieuwe balans tot stand te brengen tussen enerzijds het belang van een internationale luchthaven voor Nederland en anderzijds de kwaliteit van de leefomgeving, specifiek de belangen van omwonenden rondom Schiphol.

Op 24 juni 2022 heeft het kabinet het Hoofdlijnenbesluit Schiphol bekend gemaakt waarin invulling wordt gegeven aan die nieuwe balans. Het vorige kabinet heeft ervoor gekozen om de geluidshinder terug te dringen, het anticiperend handhaven te beëindigen en te blijven zorgen voor een adequate verbondenheid van Nederland met de rest van de wereld.¹ Het huidige kabinet heeft in haar regeerakkoord aangegeven deze lijn te vervolgen door onder andere de Balanced approach-procedure voort te zetten.

Om de geluidshinder terug te dringen is de Minister van Infrastructuur en Waterstaat op 15 maart 2023 gestart met een raadplegingsprocedure in het kader van een balanced approach-procedure op grond van de EU-Geluidsverordening² (hierna aan te duiden als: BA-procedure). Een BA-procedure is een vereiste wanneer een EU-lidstaat een geluidgerelateerde exploitatiebeperking wil doorvoeren op een luchthaven met meer dan 50.000 vluchten per jaar. De BA-procedure schrijft voor dat eerst alternatieven moeten worden onderzocht om geluid te beperken voordat wordt toegekommen aan een exploitatiebeperking.

Onder andere via raadplegingsprocedures zijn diverse maatregelen in beeld gekomen om de geluidbelasting te reduceren die daarna zijn beoordeeld op haalbaarheid en kosteneffectiviteit. Eén van de maatregelen die een positieve uitwerking heeft op de vermindering van de geluidbelasting en goed scoorde op haalbaarheid en kosteneffectiviteit is het weren van lawaaiige toestellen met een cumulatieve marge kleiner dan -13 EPNdB in de nacht (23.00-7.00 uur). De cumulatieve marge is het verschil tussen de limietwaarde (het maximaal toelaatbare geluid) en de gemeten waarde (de werkelijke geluidsproductie) van een vliegtuigtype. Hoe groter de marge, hoe beter het toestel presteert qua geluidsproductie. De cumulatieve marge is opgenomen in het geluidscertificaat van een toestel. Alle geluidscertificaten zijn openbaar en staan vermeld op de website van het Europese agentschap voor de luchtvaartveiligheid (EASA).³

Hoewel deze categorie in het totaal aantal vluchten op Schiphol slechts een klein aandeel vormt, is dit wel de categorie waarover de meeste klachten worden ontvangen bij het Bewonersaanspreekpunt Schiphol (BAS). Omwonenden storen zich dan met name aan de vertrekkende toestellen. Het weren van deze toestellen in de nacht draagt in positieve zin bij aan de nachtrust van omwonenden van de luchthaven Schiphol.

De maatregel is onderdeel gemaakt van het pakket dat door het kabinet op 4 september 2024 is genotificeerd bij de Europese Commissie en dat op 6 december 2024 is aangevuld.

Op 5 maart 2025 heeft de Europese Commissie een besluit over de balanced approach-procedure voor de luchthaven Schiphol uitgebracht. In dit besluit staat dat Nederland de balanced approach-procedure in acht heeft genomen, behalve voor enkele elementen. Voor de elementen en de reactie van het kabinet daarop wordt kortheidshalve verwezen naar brief die naar de Europese Commissie is verstuurd⁴. Met de reactie aan de Europese Commissie is de balanced approach-procedure officieel afgerond. Daarmee kan het kabinet overgaan tot de implementatie van de maatregelen, waarvan de wijziging van de onderhavige regeling onderdeel is.

2. Gevolgen

Zoals aangegeven is het aandeel lawaaiige toestellen dat geraakt wordt door deze wijziging gering en dat aandeel loopt jaarlijks verder terug. Dit is vooral het gevolg van vlootvernieuwing bij luchtvaartmaatschappijen. Daarnaast voert Schiphol een ontmoedigingsbeleid met hogere tarieven voor (zeer)

¹ Kamerstukken II 2021–2022, 29 665, nr. 432, Hoofdlijnenbrief Schiphol, 24 juni 2022.

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 geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie binnen het kader van een evenwichtige aanpak, en tot intrekking van Richtlijn 2002/30/EG (PbEU 2014, L 173).

³ <https://www.easa.europa.eu/en/domains/environment/easa-certification-noise-levels>

⁴ Kamerstukken II 2024/25, 29 665, nr. 539.



lawaaïige toestellen. Op die manier hoopt Schiphol luchtvaartmaatschappijen te stimuleren om stillere toestellen op Schiphol in te zetten.

Schiphol heeft aangegeven dat in gebruiksjaar 2023 er 2.326 vluchten met dergelijke toestellen in de nacht werden gemaakt. In gebruiksjaar 2024 was dat aantal teruggelopen tot 2.117 vluchten in de nacht.

De wijziging leidt ertoe dat er vanaf 1 november 2025 's nachts (23.00-7.00 uur) geen vluchten meer kunnen worden uitgevoerd met vliegtuigen met een cumulatieve marge kleiner dan -13 EPNdB vliegtuigen. Het verbod geldt ook voor luchtvaartmaatschappijen die momenteel vluchten met dit type toestellen in de nacht uitvoeren.

De impact op de luchtvaartmaatschappijen die deze vluchten uitvoeren zal evenwel relatief beperkt zijn. Een aantal luchtvaartmaatschappijen heeft een dusdanige vlootsamenstelling dat het mogelijk is om een ander toestel in te zetten dat wel 's nachts op Schiphol mag vliegen. Verder hebben luchtvaartmaatschappijen reeds nieuwe, stillere toestellen in bestelling, die de lawaaïige toestellen op termijn zullen vervangen.

De luchtvaartautoriteit van de Inspectie Leefomgeving- en Transport zal toezien op de naleving van dit verbod.

3. Afstemming en procedure

3.1 ILT - HUF toets

De Luchtvaartautoriteit van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft de wijziging getoetst op handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid (HUF-toets). De ILT-Luchtvaartautoriteit acht de concept regeling handhaafbaar. Aandachtspunt hierbij is dat de termen 'opstijgen van' en 'landen op' verder gedefinieerd worden, omdat hier bij partijen verschillende beelden over kunnen bestaan. Naar aanleiding van die opmerking zijn de begrippen aan de regeling toegevoegd en gedefinieerd.

Daarnaast merkt de ILT-Luchtvaartautoriteit op dat de regeling zich beperkt tot Schiphol. Het risico bestaat dat er uitwijkgedrag ontstaat naar de andere Nederlandse luchthavens, waardoor omwonenden van de andere luchthavens de dupe worden van de geluidsrestricties bij Schiphol. De ILT-Luchtvaartautoriteit doet daarom de suggestie om de regeling uit te breiden tot de andere Nederlandse luchthavens of aparte vergelijkbare regelingen op te stellen voor de andere luchthavens. Deze suggestie wordt bij de verdere beleidsontwikkeling voor de reductie van geluidhinder betrokken.

3.2 ATR

De wijziging van de regeling is voorgelegd aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR). Het ATR heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het naar verwachting geen omvangrijke gevolgen voor de regeldruk heeft.

3.3 Internetconsultatie

In principe moeten alle wetsvoorstellen, concept-AMvB's en concept-ministeriële regelingen met algemeen verbindende voorschriften, via openbare internetconsultatie worden geconsulteerd. Er kunnen redenen zijn om van deze hoofdregel af te wijken en van internetconsultatie af te zien.⁵ Dat kan zijn omdat een wijziging puur technisch en niet inhoudelijk van aard is. Of omdat een internetconsultatie niet in betekenende mate kan leiden tot aanpassing van het voorstel. Van de laatste reden is in dit geval sprake.

De maatregel om lawaaïige toestellen in de nacht te weren is, zoals in hoofdstuk 1 aangegeven, onderdeel van het maatregelenpakket van de BA-procedure. Dit maatregelenpakket voor die procedure is in twee periodes openbaar geconsulteerd.⁶ Daarnaast hebben verscheidene gesprekken en informatiesessies plaatsgevonden met belanghebbenden. Tijdens dit hele proces is deze maatregel uit het pakket overeind gebleven. Vervolgens is de maatregel als onderdeel van het pakket genotificeerd en heeft de Europese Commissie zich daarover uitgesproken.

⁵ Zie brief van de Minister van Justitie aan de Voorzitter van de Tweede Kamer van 8 juli 2010, Kamerstukken II 2009/10, 29 279, nr. 114.

⁶ Van 15 maart 2023 tot 15 juni 2023 Overheid.nl | Consultatie Balanced Approach Schiphol; van 24 mei 2024 en 21 juni 2024 Overheid.nl | Consultatie Aanvullende raadpleging Balanced Approach Schiphol.



Het maatregelenpakket is zo samengesteld dat het aantal ernstig gehinderden met 15% afneemt. Aanpassing van maatregelen kan ervoor zorgen dat dat doel niet meer wordt gehaald. Dat is niet wenselijk. Dit betekent dat bijdragen via een derde internetconsultatie van deze maatregel niet in betekende mate kunnen leiden tot een aanpassing van het voorstel. Daarom is besloten om in dit geval van internetconsultatie van deze maatregel af te zien.

4. Inwerkingtreding

De wijziging treedt in werking met ingang van 1 november 2025. Omdat het gebruiksjaar van Schiphol op 1 november aanvangt, wordt afgeweken van de vaste verandermomenten voor ministeriële regelingen op grond van Aanwijzing 4.17, vijfde lid, onderdeel a, van de Aanwijzingen voor de regelgeving.

Artikelsgewijs

ARTIKEL I

Onderdeel A

In artikel 1 is aan de definities toegevoegd een definitie van hoofdstuk 4-vliegtuig en van hoofdstuk 14-vliegtuig en definities van landen en opstijgen.

Onderdeel B

Met de wijziging van artikel 2 zijn naast het geluidsniveau van hoofdstuk 3-vliegtuigen de geluidsniveaus van hoofdstuk 4- en hoofdstuk 14-vliegtuigen als maximale geluidsniveaus vastgesteld. Voorts is van de gelegenheid gebruik gemaakt om de verwijzing naar de benaming van het besluit waarop de regeling is gebaseerd te verbeteren.

Onderdelen C, D, E en F

De wijzigingen van de artikelen 3 en 4 in de onderdelen C en D leiden ertoe dat het reeds in artikel 3 van de regeling opgenomen verbod van marginaal conforme vliegtuigen is verplaatst naar een nieuw eerste lid van artikel 4. De eerder in artikel 4 opgenomen uitzondering op dit verbod is ook in dit nieuwe eerste lid opgenomen.

Het met de onderhavige regeling ingevoerde verbod voor hoofdstuk 3-vliegtuigen, hoofdstuk 4-vliegtuigen en hoofdstuk 14-vliegtuigen met een cumulatieve marge kleiner dan -13 EPNdB effectief waargenomen geluid om tussen 23.00 uur en 7.00 uur op te stijgen van of te landen de luchthaven Schiphol is in onderdeel D opgenomen in een nieuwe tweede lid van artikel 4.

In verband met deze wijzigingen van de artikelen 3 en 4 zijn in de onderdelen E en F eveneens de verwijzingen in artikel 5 en 6 naar deze artikelen aangepast.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener*