

WIJ WILLEM ALEXANDER,  
BIJ DE GRATIE GODS,  
KONING DER NEDERLANDEN,  
PRINS VAN ORANJE-NASSAU,  
ENZ. ENZ. ENZ.

**Besluit van**

**tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol in verband met de vaststelling van een maximum aantal voor nachtvluchten op de luchthaven Schiphol**

Op de voordracht van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van, nr. IenM/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;  
Gelet op de artikelen 8.15 en 8.17 van de Wet luchtvaart;  
De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van, nr. );  
Gezien het nader rapport van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van, nr. IenM/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

**ARTIKEL I**

Het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol wordt als volgt gewijzigd.

A

In artikel 1 wordt onder vervanging van de punt aan het einde van onderdeel m door een puntkomma, na onderdeel m een onderdeel toegevoegd dat als volgt luidt:

*n. handelsverkeer:* verkeersvluchten van luchtvaartmaatschappijen die open staan voor individuele boekingen voor passagiers, vracht of post, en die betreffen: geregelde vluchten, zijnde lijnvluchten of commerciële vluchten uitgevoerd op een vaste route volgens een gepubliceerde dienstregeling, en niet-geregelde vluchten, zijnde chartervluchten in het passagiers- en vrachtvervoer of commerciële vluchten met een ongeregeld karakter.

B

Na artikel 4.2.3 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

**Artikel 4.2.3a:**

Op de luchthaven Schiphol vinden maximaal 32.000 vliegtuigbewegingen met handelsverkeer per gebruiksjaar plaats in de periode van 23.00 uur tot 7.00 uur.

## **ARTIKEL II**

De Tijdelijke regeling volumeplafond nachtvluchten Schiphol wordt ingetrokken.

## **ARTIKEL III**

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

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

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

## **NOTA VAN TOELICHTING**

### **Algemeen deel**

#### **1. Aanleiding**

Het nieuwe normen- en handhavingstelsel voor de luchthaven Schiphol (NNHS) gaat uit van strikt preferentieel baangebruik en maximale aantallen vliegtuigbewegingen (vtb) handelsverkeer voor het etmaal en de nacht. Om dit stelsel van een wettelijke grondslag te voorzien is de Wet luchtvaart gewijzigd (Stb. 2016, 119; hierna: de wet). Het NNHS kan in werking treden als ook het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) is gewijzigd. De wijziging van het LVB in verband met het NNHS (LVB NNHS) is in voorbereiding. In het LVB NNHS zullen de maximale aantallen vliegtuigbewegingen voor handelsverkeer worden opgenomen voor het etmaal en voor de nacht en zal het strikt preferentieel baangebruik worden vastgelegd.

Vooruitlopend op de inwerkingtreding van deze wijzigingen van de Wet luchtvaart en het LVB in verband met het NNHS wordt op Schiphol al volgens de regels van het strikt preferentieel baangebruik gevlogen. Bij brief van 29 november 2016 heeft de Omgevingsraad Schiphol (ORS) aangegeven het wenselijk te achten dat op korte termijn het maximum aantal nachtvluchten van 32.000 vtb handelsverkeer tijdelijk in regelgeving wordt verankerd. Ik heb hierop positief gereageerd bij brief aan de Tweede Kamer van 21 december 2016<sup>1</sup>, waarin ik heb gesteld het wenselijk te achten te verzekeren dat in ieder geval de maximale grens van 32.000 nachtvluchten handelsverkeer wordt geborgd.

#### **2. Inhoud wijziging**

In de onderhavige wijziging van het LVB is het maximum aantal van 32.000 nachtvluchten handelsverkeer vastgelegd vooruitlopend op de inwerkingtreding van de wijziging van de wet en het LVB in verband met het NNHS. Het volumeplafond voor de nacht is geen begrenzing van de capaciteit van de luchthaven maar van het aantal nachtvluchten met het oog op de geluidshinder.

Om de werking van het nachtplafond in de praktijk te testen is op 1 november 2017 de Tijdelijke regeling volumeplafond nachtvluchten Schiphol in werking getreden. Deze regeling bevat vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in de nacht ( $L_{\text{night}}$ ) in de handhavingpunten die passen bij 32.000 vtb handelsverkeer in de nacht. De grenswaarden vertalen zich op basis van dit aantal vtb via de capaciteitsdeclaratie in het aantal slots. In de capaciteitsdeclaratie en de praktijk van de slotsuitgifte dient hiermee rekening te worden gehouden. Doel van de regeling is dat het sturingsinstrumentarium van de slotcoördinator en de sector kan worden getest ten aanzien van het terugbrengen van het aantal (historische) slots, het omgaan met ongeplande vluchten en nachtslots die tot dagbewegingen leiden (en vice versa) en incidenten. Ook kan worden beoordeeld of er uitvoeringstechnische problemen zijn en of ten behoeve van de inwerkingtreding van het maximum aantal nachtvluchten in het NNHS nog nadere maatregelen nodig zijn.

Tot de inwerkingtreding van de bovengenoemde wijzigingen van de Wet luchtvaart en het LVB NNHS (en na afloop van de hiervoor genoemde tijdelijke regeling met vervangende grenswaarden) gelden de oorspronkelijke handhavingpunten  $L_{\text{night}}$ , zoals

---

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2016/2017, 29 665, nr. 235

opgenomen in bijlage 3 bij het LVB naast het maximum aantal vtb handelsverkeer voor de nacht. De grenswaarden Lden voor een etmaal in de handhavingspunten en het Totaal Volume Geluid voor het etmaal en voor de nacht (TVG) blijven ook van kracht.

Ten aanzien van de naleving van dit besluit geldt de zorgplicht van de sectorpartijen gezamenlijk (art. 8.18 Wet luchtvaart). De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) beoordeelt op basis van gegevens van de sector of het maximum aantal van 32.000 nachtvluchten handelsverkeer is overschreden of dreigt te worden overschreden. Hiertoe overlegt de exploitant van de luchthaven maandrapporthages aan de ILT over de ontwikkeling van het feitelijke aantal nachtvluchten handelsverkeer en het verwachte aantal nachtvluchten handelsverkeer aan het einde van het gebruiksjaar, om vast te kunnen stellen of de sector tijdig eventuele sturingsmaatregelen heeft genomen om een overschrijding van het maximum aantal nachtvluchten handelsverkeer te voorkomen. Door middel van een wijziging zullen de methode voor de registratie van de 32.000 en de verplichting tot registratie en melding aan de ILT in de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol worden opgenomen.

Met de onderhavige wijziging van het LVB wordt niet vooruitgelopen op de nog lopende discussie in de ORS over het maximum aantal nachtvluchten. De ORS is in de adviesaanvraag van 14 maart 2016 over de toekomstbestendigheid van het NNHS nadrukkelijk verzocht hierover zijn opvatting te geven. Indien op basis van het advies van de ORS door het kabinet wordt besloten een ander maximum aantal nachtvluchten in te voeren, wordt dit aantal alsnog verlaagd in de wijziging van het LVB voor het NNHS.

### **3. Effecten**

Het maximum aantal van 32.000 vtb handelsverkeer voor de nacht is overeenkomstig het plafond zoals opgenomen in de wijziging van de Wet luchtvaart in verband met de invoering van het NNHS. De effecten van het NNHS staan beschreven in de memorie van toelichting bij deze wetswijziging<sup>2</sup>.

#### *Gelijkwaardigheidscriteria*

Volgens de Wet luchtvaart (artikel 8.17, zevende lid) dient elk besluit volgend op het eerste luchthavenverkeerbesluit, een beschermingsniveau ten aanzien van externe veiligheid, geluidbelasting en lokale luchtverontreiniging te bieden dat voor ieder van deze aspecten, gemiddeld op jaarbasis vastgesteld, per saldo *gelijkwaardig* is aan of beter is dan het niveau zoals dat geboden werd door het eerste besluit. Het in dit besluit opgenomen maximum aantal van 32.000 vtb handelsverkeer voor de nacht is een vermindering van het aantal vtb handelsverkeer in de nacht dat tot nu toe kon worden gevlogen. Hiermee wordt voldaan aan de criteria voor gelijkwaardigheid.

#### *Externe veiligheidsrisico*

Het besluit heeft geen gevolgen voor de ligging van de risicocontouren voor externe veiligheid en de grenswaarde voor het Totaal Risico Gewicht (TRG).

#### *Ruimtelijke effecten*

Het besluit heeft geen significante effecten op de gebieden die voor ruimtelijke ordening relevant zijn.

#### *Lokale luchtkwaliteit*

---

<sup>2</sup> Kamerstukken II 2014-2015, 34 098, nr. 3

Het besluit betekent een vermindering van het aantal vtb handelsverkeer in de nacht. Er is overeenkomstig geen negatief effect op de lokale luchtkwaliteit.

#### *Klimaatgassen*

Het besluit leidt niet tot meer uitstoot van klimaatgassen.

#### **4. Milieueffectentoets en bedrijfseffectentoets**

Het in dit besluit opgenomen maximum aantal van 32.000 vtb handelsverkeer voor de nacht is een vermindering van het aantal vtb handelsverkeer in de nacht dat tot nu toe kon worden gevlogen. Derhalve zijn er geen negatieve milieueffecten als gevolg van dit besluit.

Het maximum aantal van 32.000 vtb handelsverkeer voor de nacht is reeds in 2008 aan de Alderstafel afgesproken en in 2013 nogmaals aan de Alderstafel bekrachtigd door onder andere de luchtvaartsector. Als er al bedrijfseffecten zouden zijn, zijn die reeds in dat kader aan de orde geweest. Daarnaast heeft de luchtvaartsector ruim de tijd gehad om op dit maximum te kunnen anticiperen. Op basis van deze constatering is besloten geen milieueffectentoets en bedrijfseffectentoets uit te laten voeren.

Het besluit is door de ILT getoetst op uitvoerbaarheid, handhaafbaarheid en fraudebestendigheid.

#### **5. Totstandkomingsprocedure**

##### *Omgevingsraad Schiphol (ORS)*

Het ontwerpbesluit is voor advies voorgelegd aan de ORS.  
p.m. uitkomst

##### *Inspraakprocedure*

Conform artikel 8.24 van de Wet luchtvaart heeft het ontwerpbesluit van xx tot en met xx ter inzage gelegen en is de gelegenheid geboden tot het indienen van zienswijzen door een ieder.  
p.m. uitkomst

##### *Voorhangprocedure*

Gelijktijdig met de inspraakprocedure is het ontwerpbesluit overeenkomstig artikel 8.24 van de Wet luchtvaart op xx toegezonden aan beide Kamers der Staten-Generaal.  
p.m. uitkomst

## **Artikelsgewijze toelichting**

### **ARTIKEL I**

#### *Onderdeel A*

De definitie van het begrip handelsverkeer uit de Tijdelijke regeling volumeplafond nachtvluchten Schiphol is aan het LVB toegevoegd.

#### *Onderdeel B*

Op basis van artikel 8.17 Wet luchtvaart bevat het luchthavenverkeerbesluit regels en grenswaarden omtrent het luchthavenluchtverkeer voor zover die regels noodzakelijk zijn met het oog op de veiligheid, de geluidbelasting, de lokale luchtverontreiniging en de geurbelasting. Ten gevolge van het onderhavige besluit is in het LVB met het oog op de geluidbelasting een maximum aantal van 32.000 vtb handelsverkeer in de nacht opgenomen. Deze wijziging loopt vooruit op de wijziging van het LVB voor het NNHS, waarbij een grenswaarde van 500.000 vtb handelsverkeer zal worden vastgesteld voor de totale capaciteit van de luchthaven met het oog op de geluidsbelasting en veiligheid. Om die capaciteitsbegrenzing mogelijk te maken dient eerst de in paragraaf 1 bedoelde wijziging van de Wet luchtvaart (Stb. 2016, 119) in werking te treden. Het volumeplafond voor de nacht is geen begrenzing van de capaciteit van de luchthaven maar van het aantal nachtvluchten met het oog op de geluidsbelasting. Dit nachtplafond kan daarom reeds op basis van het huidige artikel 8.17 Wet luchtvaart worden vastgesteld.

### **ARTIKELEN II en III**

Het besluit treedt in werking op de dag na publicatie in het Staatsblad. Het vaste verandermoment voor algemene maatregelen van bestuur van 1 januari en 1 juli wordt niet aangehouden, omdat omwonenden gebaat zijn bij spoedig inwerkingtreding van het besluit. De Tijdelijke regeling volumeplafond nachtvluchten Schiphol wordt op hetzelfde tijdstip ingetrokken. Hierdoor 'herleven' de grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingpunten die zijn opgenomen in het LVB. Omdat deze hoger dan de grenswaarden in de tijdelijke regeling is geen overgangsrecht nodig.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga