

# **Hoofdpijnenverslag van de internetconsultatie**

## **Wijziging Regeling operationele beperkingen lawaaiige luchtvaartuigen Schiphol**

**(Internetconsultatie van 5 juli tot en met 16 augustus 2023)**

## Inhoud

DEEL 1 - INTRODUCTIE .....	3
DEEL 2 - SAMENVATTING VAN DE INGEDIENDE REACTIES.....	6
DEEL 3: HOOFDLIJNEN VAN DE INHOUDELIJKE REACTIES.....	8
BIJLAGE: Regeling met daarin opgenomen de resultaten van de HUF-toets en de internetconsultatie...	10

## DEEL 1 - INTRODUCTIE

### *In het kort*

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt een wijziging voor op de Regeling operationele beperkingen lawaaiige luchtvaartuigen Schiphol. Vliegtuigen op Schiphol worden weliswaar steeds stiller, maar er is een categorie oudere, meer lawaaiige toestellen die naar verhouding voor veel klachten zorgt vanwege geluidshinder bij omwonenden. Deze categorie noemen we 'marginaal conforme' vliegtuigen. Vaak betreft deze categorie zwaar beladen vrachtvliegtuigen die met vol vermogen opstijgen en maar langzaam hoogte winnen. Deze vliegtuigen zien we liever niet (meer) op Schiphol.

### *Doel en doelgroep*

Schiphol hanteert hogere landingsgelden voor deze categorie vliegtuigen. Hierdoor vliegen veel luchtvaartmaatschappijen de laatste jaren al niet meer met dit soort toestellen. In het jaar 2022 waren dit nog maar 436 vluchten op een totaal van 398.000. De juridische grondslag om dergelijke toestellen te weigeren ontbreekt echter nog in de Nederlandse regelgeving. Met deze wijziging wordt deze alsnog toegevoegd. De regeling creëert de noodzakelijke wettelijke grondslag om toestellen die bovenmatig veel geluidsoverlast voor de omgeving veroorzaken te weigeren door de luchthaven Schiphol.

De wijziging is van belang voor omwonenden van Schiphol, de luchthaven Schiphol, luchtvaartmaatschappijen, natuur- en milieuorganisaties, bedrijven en al het personeel dat actief is op of rondom de luchthaven Schiphol.

### *Gevolgen van deze wijziging*

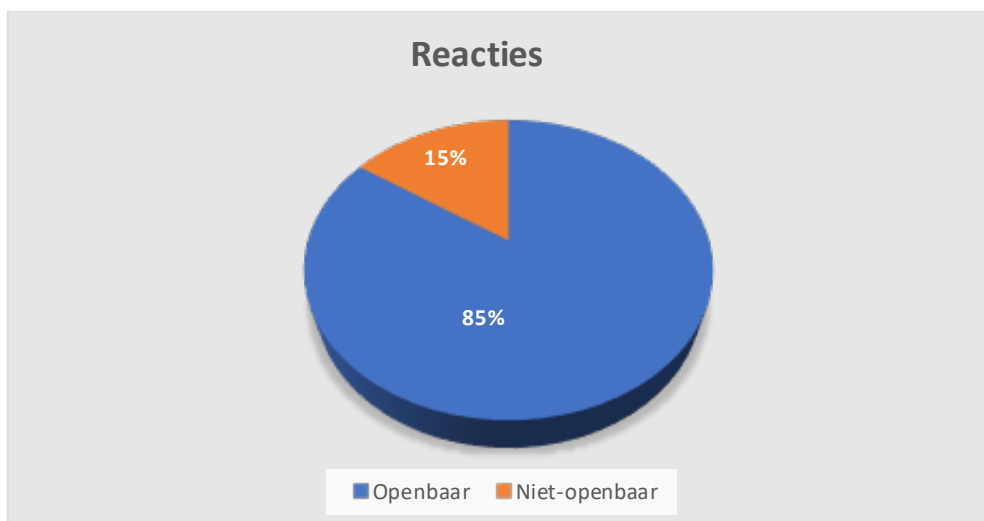
Door deze wijziging is het mogelijk om een aanvraag voor een slot (start of landing) voor deze categorie vliegtuigen op Schiphol Airport op formele gronden te weigeren. Luchtvaartmaatschappijen worden hierdoor gestimuleerd om andere vliegtuigen in te zetten met nieuwere, stillere motoren.

### *De internetconsultatie*

Als onderdeel van de voorbereiding van deze regeling heeft het ministerie een internetconsultatie gehouden via [www.internetconsultatie.nl](http://www.internetconsultatie.nl) van 5 juli 2023 tot en met 16 augustus 2023.

### *Ontvangen reacties*

Er kon worden gereageerd op deze concept-regeling en de toelichting. In totaal zijn 136 reacties ingediend. Hiervan zijn er 115 openbaar en 21 niet openbaar. De meeste reacties zijn ontvangen in week 28, in de tweede week van de consultatie (47 reacties, 35% van het totaal). Reacties zijn afkomstig uit heel Nederland, maar met name uit de regio Schiphol. De personen die hebben gereageerd wonen op gemiddeld 30km afstand van de luchthaven Schiphol. Een enkele reactie is ingediend op een afstand van ca. 130km van de luchthaven Schiphol (Maastricht). De meeste reacties zijn afkomstig uit Hoofddorp (12), gevolgd door Amstelveen en Uithoorn (beide 11).



*Figuur 1. Verdeling openbare en niet-openbare reacties*

De *openbare* reacties zijn afkomstig van:

- Maatschappelijke belangenorganisaties: 4 reacties
- Particulieren: 108 reacties
- Organisaties uit de luchtvaartsector: 3 reacties



*Figuur 2. Afkomst reacties*

Het ministerie dankt alle 136 indieners voor het uiten van hun betrokkenheid door een reactie in te dienen. De vele reacties geven een goed beeld van de impact van 'lawaaige toestellen' op het leefklimaat van omwonenden. De reacties hebben niet geleid tot wijzigingen in de regeling maar zijn zeker van waarde voor toekomstig beleid. In deel 2 gaan we dieper in op hoe dat toekomstige beleid wordt gevormd (zie reacties IenW).

### *Korte samenvatting van de reacties*

Het merendeel van de reacties is positief of gematigd positief. Een minderheid is negatief over de wijzigingsregeling of is neutraal. De meeste indieners zijn van mening dat "alle beetjes helpen", maar zijn zich ook bewust van de geringe impact die de wijziging teweeg brengt. Veel reacties pleiten dan ook voor verdergaande maatregelen als een nachtsluiting en een verruiming van de definitie 'marginaal conform'.

#### Bewoners en maatschappelijke belangenorganisaties

Omwonenden en belangenorganisaties reageren over het algemeen positief op de wijzigingsregeling. De toegevoegde waarde van de wijziging wordt onderschreven. Daarnaast is een groot deel van de particuliere indieners van mening dat de wijziging van de Regeling niet ver genoeg gaat en geen oplossing zal bieden voor de ervaren geluidsoverlast. Een deel is van mening dat de wijziging verlichting zal brengen maar dat er méér moet gebeuren. Een ander deel klaagt uitsluitend over overlast van vliegtuigen zonder verder inhoudelijk op de Regeling in te gaan. Andere indieners die negatiever over de Regeling oordelen zijn van mening dat de luchtvaartsector al teveel onder vuur ligt en wijst op de negatieve gevolgen van deze wijziging: het leidt bijvoorbeeld tot verlies van werkgelegenheid. In de neutrale reacties geeft men aan dat de wijzigingsregeling (te) weinig toevoegt.

Particuliere indieners doen voorts suggesties, plaatsen opmerkingen en kanttekeningen.

#### Luchtvaartsector

Organisaties uit de luchtvaartsector ondersteunen het streven om geluidshinder van vliegverkeer rondom Schiphol te verminderen. De sector plaatst hier wel kritische kanttekeningen bij. Zij dringt er namelijk op aan om weloverwogen beslissingen te nemen die internationaal zijn afgestemd en aansluiten bij internationale definities en standaarden om een gelijk speelveld te behouden.

De luchthaven Schiphol geeft juist aan dat de voorgestelde regeling voor haar nog niet ver genoeg gaat. De luchthaven wijst in dit verband op haar 8-puntenplan en haar ambitie ten aanzien van het weren van de meest lawaaiige toestellen. Deze plannen zijn ingediend in de lopende EU-Balanced Approach procedure van het ministerie van IenW. Daarnaast heeft de luchthaven plannen bekend gemaakt om te komen tot een nachtsluiting en het weren van privé-jets.

## *Verwerken reacties*

Na afloop van de consultatieperiode zijn alle reacties bekeken en ingedeeld naar thema. Per thema is in deel 2 een samenvatting van de ingebrachte reacties gegeven, een inhoudelijke reactie vanuit het ministerie daarop volgt nog. In het derde deel wordt een algemeen beeld geschetst, aan de hand van parafaseren en samenvattingen uit individuele reacties.

De reacties hebben niet geleid tot wijzigingen in de Regeling of de toelichting.

## DEEL 2 – HOOFDLIJNEN VAN DE INHOUDELIJKE REACTIES PER THEMA

In dit tweede deel wordt een algemeen beeld geschetst, aan de hand van de ontvangen individuele reacties.

### *1. Impact op omgeving*

Het grootste deel van de reacties benoemt expliciet de overlast van lawaaiige vliegtuigen die door omwonenden al jaren wordt ervaren. Velen benoemen de zwaar beladen vrachttoestellen die vaak in de randen van de nacht vertrekken, als grote overlastpost. Deze nachtvluchten worden in veel gevallen genoemd als grote inbreuk op de leefbaarheid en gezondheid. Hoewel het terugdringen van deze lawaaiige toestellen als positief wordt ervaren ('alles wat overlast vermindert is positief'), zijn veel indieners van mening dat het slechts een druppel op een gloeiende plaat is en niet voldoende is om de geluids- en milieuoverlast te beperken. In veel reacties wordt gesteld dat er meer maatregelen moeten volgen om de hinder verder terug te dringen.

### *2. Definitie 'marginaal conform'*

Een deel van de reacties gaat in op de definitie van 'marginaal conforme' vliegtuigen. Gezien de beperkte impact die de wijzigingsregeling heeft, zijn veel indieners voorstander om deze definitie te verruimen zodat er meer vliegtuigtypen kunnen worden geweerd van Schiphol. De definitie in de wijzigingsregeling gaat volgens velen niet ver genoeg, gezien de impact van de wijziging op het aantal vliegtuigtypen die met de wijzigingsregeling door Schiphol kunnen worden geweerd. Daarbij wordt ook gewezen op het 8-puntenplan van Schiphol waarin een verruiming van de definitie is voorzien.

### *3. Minder vluchten, instellen nachtverbod*

In veel reacties wordt opgeroepen om het aantal vliegtuigbewegingen te verminderen. Daarbij wordt in de meeste reacties opgemerkt dat een totaalverbod op nachtvluchten veel effect zal hebben op de gezondheid en welzijn van omwonenden. Daarbij wordt door velen een vliegverbod tussen 23:00 uur en 07:00 uur genoemd.

Vanuit omwonenden die onder de start- en uitvliegroute van een preferente baan wonen (vaak de 'Kaagbaan') wordt opgemerkt dat zij onevenredig veel overlast van vliegtuigen ervaren. De meeste indieners zijn het erover eens dat op Schiphol het aantal vliegtuigbewegingen (drastisch) gereduceerd dient te worden in de komende jaren. Een deel van de reacties geeft echter weer aan dat het huidige beleid nu teveel gericht is op enkel het reduceren van geluidshinder. Een klein deel van de indieners is van mening dat het huidige beleid disproportioneel, overdreven en ondoordacht is en grote schade aanbrengt aan de Nederlandse economie.

#### *4. Reactie luchtvaartsector op de wijzigingsregeling*

Op de internetconsultatie is, naast omwonenden en belangengroepen, gereageerd door luchtvaartinstanties. De reacties zijn vrij positief, met kritische kanttekeningen. Onderschreven wordt dat deze wijzigingsregeling past in het beleid van de sector om geluidshinder te reduceren door de inzet van stillere vliegtuigen. De regeling sluit aan bij het beleid van Schiphol om de meest lawaaiige toestellen te weren van Schiphol. Echter, in een tijdperk waar in het politieke en maatschappelijke speelveld bijzonder veel aandacht voor de luchtvaart is, dienen er weloverwogen en gebalanceerde afwegingen gemaakt te worden ten aanzien van regulatie van de luchtvaart in Nederland. Daarbij kent de luchtvaartsector bij uitstek een mondiaal speelveld. De sector wijst er dan ook op om nationale wet- en regelgeving goed aan te laten sluiten op Europese en mondiale regelingen en verdragen. Daarbij moet volgens de sector worden voorkomen dat er een situatie ontstaat waardoor luchtvaartmaatschappijen (en hun passagiers) kiezen voor andere alternatieven ('waterbedeffect').

## Deel 3: HOOFDLIJNEN VAN DE INHOUDELIJKE REACTIES

*In onderstaand overzicht is een algemeen beeld geschetst, aan de hand van parafraseren en samenvattingen uit individuele reacties. Deze reacties geven uitsluitend de mening van de indieners weer.*

### **Omwonenden/belanghebbenden**

- Alles wat de overlast vermindert is positief;
- Het weren van lawaaiige vliegtuigen zal ongetwijfeld helpen om de geluids- en milieuoverlast te beperken;
- Natuurlijk is deze maatregel een druppel (minder dan 1% van alle vluchten) op de gloeiende plaat, maar alle beetjes helpen;
- De minister heeft de ernst van de geluidsoverlast nog niet voldoende op het netvlies. Hij komt daarom met een marginale maatregel voor lawaaiige vliegtuigen;
- Waarom zou deze Regeling alleen voor Schiphol moeten gelden?;
- Als dit alleen op Schiphol wordt verboden wordt het probleem alleen maar verplaatst;
- Stillere toestellen zijn in de beleving van een omwonende soms niet stiller;
- Veel privé-jets zijn veel hinderlijker dan grote toestellen;
- De categorie lawaaiige vliegtuigen zou flink verruimd moeten worden;
- Pas een ruimer nachtregime toe waarin niet geland mag worden;
- De indruk bestaat dat de nieuw voorgestelde juridische basis voor het weren van oude modellen cargovliegtuigen in feite een vrijbrief wordt voor het tolereren van, zij het minder lawaaiige, vrachtvliegtuigen;
- De geluidsnormen zijn vaak veel te ruim gesteld en zorgen voor een onleefbare onveilige en ongezonde leefomgeving;
- Het is volkomen uit de tijd en zeker niet in de aard van de zorgen omtrent gezondheid van mens, dier en aarde, om dit soort luidruchtige vliegtuigen überhaupt toestemming te geven om in de Randstad te landen en op te stijgen

### Overige suggesties:

- vliegroutes eerlijker verdelen;
- het preferente baangebruik opnieuw beoordelen;
- vliegfrequentie verlagen over de NextGen routes;
- een fatsoenlijk meetpuntenstelsel inrichten, dat ook daadwerkelijk ónder de vliegroutes werkzaam is en niet op enkele kilometers afstand;
- daadwerkelijk handhaven op het overtreden van geluidsnormen;
- opheffen HUB functie;
- terug naar 250.000 vluchten.



## **Luchtvaartsector/bedrijfsleven**

- Het is positief dat er een stap wordt gezet om geluidshinder van vliegverkeer rondom Schiphol te beperken door het weren van nieuwe vluchten met vliegtuigen die binnen de categorie 'marginaal conform' vallen;
- Het voornemen om bij de Europese Commissie aan te dringen op verdere aanscherping van de definitie voor marginaal conforme vliegtuigen wordt van harte ondersteund;
- Luchtvaartmaatschappijen onderschrijven de doelstelling om door de inzet van de meest stille vliegtuigen als de Boeing 737 MAX en Airbus A320/321 de effecten van de luchtvaart voor mens en natuur te verminderen;
- De voorgestelde wijzigingsregeling past goed binnen de ambitie van Schiphol om een nieuwe balans te bereiken;
- Tegenmaatregelen dienen te worden voorkomen.

## **BIJLAGE**

**De volgende pagina's bevatten de Ontwerp-Regeling met daarin ook opgenomen de resultaten van de HUF-toets en de internetconsultatie.**

Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van \_\_\_\_\_, nr. IENW/BSK-2023/137211, tot wijziging van de Regeling operationele beperkingen lawaaiige luchtvaartuigen Schiphol

**HOOFDDIRECTIE  
BESTUURLIJKE EN  
JURIDISCHE ZAKEN**

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

**Kenmerk:**  
IENW/BSK-2023/137211

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 lawaaiige 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:

**Kenmerk:**

IENW/BSK-2023/137211

**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,

Mark Harbers

## TOELICHTING

### Algemeen

Kenmerk:

IENW/BSK-2023/137211

#### 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 EPNdB<sup>1</sup> 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 geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens binnen het kader van een evenwichtige aanpak<sup>2</sup> 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 2018<sup>3</sup> 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

---

<sup>1</sup> Zie definitie in artikel 1

<sup>2</sup> 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 geluidsgerelateerde 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).

<sup>3</sup> Kamerstukken II 2017-2018, 31936, nr. 497.

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.<sup>4</sup> 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.

**Kenmerk:**

IENW/BSK-2023/137211

### **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 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 Lefomgeving 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.

#### **Informeren 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

---

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

(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.

**Kenmerk:**

IENW/BSK-2023/137211

### **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](http://www.internetconsultatie.nl).

### **4. Inwerkingtreding**

De wijziging treedt in werking met ingang van 1 november 2023. Dit is een van de vaste verandermomenten 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,

Mark Harbers