

# Hoofdpijnenverslag van de internetconsultatie

## Wijziging van de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol en de Regeling burgerluchthavens

(Internetconsultatie van 16 januari tot en met 13 februari 2023)

### In het kort

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt wijzigingen voor van de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol en de Regeling burgerluchthavens.

De eerste wijziging gaat over de handavingsrapportages over luchthavens. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) houdt toezicht op de naleving van regelgeving voor luchthavens, zoals Schiphol en de overige burgerluchthavens van nationale betekenis Rotterdam, Maastricht, Eelde en Lelystad. ILT moet binnen vastgelegde termijnen rapporteren. De termijnen blijken echter te krap, en moeten daarom aangepast worden.

De tweede wijziging is een aanpassing van de ongevalkansen. Deze worden gebruikt voor de berekening van de externe-veiligheidsrisico's van de burgerluchthavens, met uitzondering van Schiphol. Deze ongevalkansen waren verouderd omdat veel vliegtuigen inmiddels moderner zijn en ook omdat de vliegtuigen van zogenaamde zwarte-lijst-operators (luchtvaartmaatschappijen) niet meer welkom zijn in de EU. Bij de bepaling van de ongevalkansen zijn nieuwe verkeers- en ongevalgegevens gebruikt, van vergelijkbare Europese en Nederlandse luchthavens. Het resultaat van de berekening van de externe-veiligheidsrisico's, de zogenaamde  $10^{-5}$  en  $10^{-6}$  plaatsgebonden risicocontouren en het totaal risico gewicht, wordt opgenomen in de luchthavenbesluiten.

In de Regeling zijn de wijzigingen te vinden in bijlage 2, tabel 3 en paragraaf 3.4.4.

### Doelen

- Het doel van de eerste wijziging is om de oplevertermijnen voor de handavingsrapportages realistischer te maken waardoor tijdige oplevering wordt gegarandeerd.
- Het doel van de tweede wijziging is om bij berekeningen ten behoeve van de externe-veiligheidsrisico's (EV) zoveel mogelijk gebruik te maken van actuele gegevens. Hierdoor geven de plaatsgebonden risico-contouren die worden berekend zoveel mogelijk de daadwerkelijke risico's in de omgeving van een luchthaven weer.

## **Voor wie belangrijk**

*Voor wie is wijziging 1 belangrijk?*

- ILT;
- Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat;
- Voor de luchthavens is het indirect relevant omdat zij gegevens aan moeten leveren aan de ILT.

*Voor wie is wijziging 2 belangrijk?*

De wijziging van bijlage 2 van de Regeling burgerluchthavens is relevant voor verschillende partijen:

- De overige (dus niet Schiphol) burgerluchthavens van nationale betekenis;
- De Rijksoverheid als bevoegd gezag voor de overige burgerluchthavens van nationale betekenis;
- De overige burgerluchthavens van regionale betekenis en de provincies als bevoegd gezag voor deze luchthavens.

## **Wat verandert deze wet?**

*Wat zijn de gevolgen van wijziging 1?*

Het effect is tijdige oplevering van de handavingsrapportages door de ILT.

*Wat zijn de gevolgen van wijziging 2?*

Het effect is dat de  $10^{-5}$  en  $10^{-6}$  plaatsgebonden risicocontouren en de grenswaarde voor het totaal risico gewicht kunnen wijzigen:

- Voor de overige burgerluchthavens van nationale betekenis wordt verwacht dat bij een gelijk gebruik van de luchthaven de contour iets zal verkleinen.
- Voor de overige burgerluchthavens van regionale betekenis zouden de contouren gelijk kunnen blijven of iets groter kunnen worden. Oorzaak is dat bepaalde ongevalkansen voor de kleine luchtvaart iets zijn verhoogd.

De bescherming van bewoners en mensen die in de omgeving van een luchthaven werken, neemt door een gewijzigde contour niet af. Wel kan door de verschuiving van de contouren bepaalde bebouwing net binnen of net buiten een contour komen te liggen. Hiervoor gelden dan de ruimtelijke regimes zoals vastgelegd in het Besluit burgerluchthavens.

De regeldruk voor de luchthavens blijft gelijk, er is geen directe actie nodig naar aanleiding van deze wijziging. Wanneer een luchthaven bij het bevoegd gezag een luchthavenbesluit of wijziging van een luchthavenbesluit aanvraagt zullen zij met de gewijzigde ongevalkansen en weefactor gaan rekenen.

## **De internetconsultatie**

Er kon worden gereageerd op beide onderdelen van de regeling en de toelichting.

Er zijn in totaal 11 reacties ingediend, hiervan zijn er 8 openbaar. Indieners zijn:

- Particulieren (82 % van de reacties);
- Overheden (18 % van de reacties).

### **1. Algemeen beeld van de reacties**

De belangrijkste opmerkingen betreffen de volgende onderwerpen:

- De reacties van de particulieren zijn voornamelijk kritisch, getwijfeld wordt aan het nut van aanpassing van oplevertermijnen voor de handhavingsrapportages;
- De reacties van de overheden zijn kritisch over het proces, zij geven aan niet tijdig betrokken te zijn geweest. Hiernaast worden inhoudelijke vragen gesteld, met name betreffende de aanpassing van de ongevalkansen.

### **2. Hoofdpijnen van de inhoudelijke reacties**

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

#### *Oplevertermijnen voor handhavingsrapportages*

- Verruiming van de termijn zal Schiphol niet dwingen om sneller zijn werk te doen;
- De geschiedenis rond de milieuomstandigheden rond Schiphol geeft geen vertrouwen gezien de internetconsultatie over extra nachtvluchten naar aanleiding van het onderhoud Zwanenburgbaan;
- Betere rapportages leiden in Nederland niet altijd tot betere handhaving.

#### *Ongevalkansen*

- Enkele overheden geven aan dat zij niet voldoende in het voortraject van deze internetconsultatie zijn betrokken;
- Gevraagd wordt waarom de nieuwe ongevalkansen niet worden toegepast op de EV contour van Schiphol, omdat juist daar de grootste verbetering in de vlootvernieuwing en veiligheid is gerealiseerd;
- Voor de burgerluchthavens van regionale betekenis wordt het verlaagde veiligheidsniveau vertaald naar grotere beperkingen in de omgeving. Gevraagd wordt welke maatregelen het ministerie heeft overwogen om het veiligheidsniveau op het oorspronkelijke niveau te houden of zelfs te verbeteren, zodat deze beperkingen worden voorkomen;
- Opgemerkt wordt dat onvoldoende duidelijk is of de nieuwe ongevalkansen die worden gebruikt voor de berekening van de externe-veiligheidsrisico's van de burgerluchthavens aansluiten bij de systematiek van de Omgevingswet;
- Door de verschuiving van de EV-contouren kan bepaalde bebouwing net binnen of net buiten een contour komen te liggen. Gevraagd wordt wanneer er nieuwe berekeningen moeten

worden gemaakt, en of dat alleen bij een nieuwe aanvraag of ook bij berekeningen ingevolge artikel 18 BBL dient te geschieden;

- Er wordt gevraagd naar overgangsrecht voor lopende procedures;
- Gevraagd wordt voor wiens rekening de (financiële) consequenties komen indien uit nieuwe berekeningen daadwerkelijk zou blijken dat provincies schadelijktig zou worden doordat woningen binnen de contouren komen te liggen.