Publicatieblad
van de Europese Unie

NL
L-serie

2026/836

13.4.2026

BESLUIT (EU) 2026/836 VAN DE COMMISSIE

van 10 februari 2026

betreffende de procedure voor de invoering van exploitatiebeperkingen op Dublin Airport overeenkomstig Verordening (EU) nr. 598/2014 van het Europees Parlement en de Raad

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2026) 919)

(Slechts de tekst in de Engelse taal is authentiek)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien 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 ([1]) ("Verordening (EU) nr. 598/2014"), met name artikel 8, lid 3,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Op 8 augustus 2025 heeft Ierland de Commissie overeenkomstig artikel 8, lid 1, van Verordening (EU) nr. 598/2014 in kennis gesteld van zijn voornemen om exploitatiebeperkingen in te voeren op Dublin Airport, geregistreerd onder referentie Ares(2025)6514967. De ingediende documenten bevatten verwijzingen naar onder meer een regelgevend besluit van de bevoegde autoriteit voor vliegtuiglawaai (Aircraft Noise Competent Authority, ANCA) naar aanleiding van een studie over voorgestelde exploitatiebeperkingen die op Dublin Airport zouden worden ingevoerd, verslagen van de inspecteur ter onderbouwing van het regelgevend besluit van ANCA na een aantal beroepen tegen dit besluit, en het definitieve besluit van de planningscommissaris.

(2) Na analyse van de ingediende documenten heeft de Commissie de Ierse autoriteiten bij brief van 31 oktober 2025, geregistreerd onder kenmerk Ares(2025)9354715, een aantal vragen gesteld. De antwoorden van de Ierse autoriteiten zijn ontvangen op 8 december 2025, geregistreerd onder kenmerk Ares(2025)10814577.

(3) De Commissie heeft de door de Ierse autoriteiten ingediende informatie getoetst aan Verordening (EU) nr. 598/2014, met name wat betreft de toepasselijke procedure, de doelstellingen van de maatregel en de evenredigheid van de voorgestelde exploitatiebeperkingen.

(4) De geluidsreductiedoelstelling, zoals vastgesteld in het actieplan inzake geluidshinder voor Dublin Airport, heeft tot doel de negatieve langetermijneffecten van vliegtuiglawaai op de gezondheid en de levenskwaliteit, met name "s nachts, te beperken en te verminderen, als onderdeel van de duurzame ontwikkeling van Dublin Airport. Dit zal in de eerste plaats worden gemeten aan de hand van het aantal mensen dat ernstig te lijden heeft onder geluidshinder en verstoring van de slaap als gevolg van vliegtuiglawaai, met name 's nachts. In de doelstellingen is eveneens bepaald dat het aantal mensen dat wordt blootgesteld aan geluid boven 55 dB L_{night} en 65 dB L_{den} moet worden verminderd in vergelijking met 2019.

(5) Na haar beoordeling heeft ANCA vastgesteld dat de volgende maatregelen nodig zijn om de doelstelling te verwezenlijken (zoals vermeld in haar regelgevingsbesluit van 20 juni 2022):

— een jaarlijks geluidsquota van 16 260 tussen 23u00 en 06u59 (exploitatiebeperking);

— een verbod op het gebruik van de noordelijke baan voor opstijgen of landen tussen 00u00 en 05u59, behalve in bepaalde omstandigheden (bv. veiligheid, onderhoud, uitzonderlijke luchtverkeersomstandigheden enz.) (exploitatiebeperking);

— een subsidieregeling voor vrijwillige geluidsisolatie van woningen (ruimtelijkeordeningsmaatregel).

([1]) PB L 173 van 12.6.2014, blz. 65, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/598/oj.

(6) Nadat bij An Comisiún Pleanála ("ACP"), de beroepsinstantie in de zin van artikel 4, lid 1, van Verordening (EU) nr. 598/2014, beroep was ingesteld tegen het regelgevingsbesluit van ANCA, erkende ACP op basis van de redenering in de verslagen van de inspecteur dat de door ANCA vastgestelde geluidsreductiedoelstelling kan worden bereikt door de maatregelen die zijn opgenomen in het regelgevingsbesluit van ANCA. ACP was echter van mening dat de metingen van L_{night} en L_{den} onvoldoende rekening houden met het effect van de voorgestelde maatregelen op extra starts en landingen tijdens de nacht, met gevolg dat de slaap van nog meer mensen wordt verstoord. Om hiermee rekening te houden, voerde ACP een aanvullende geluidsmaatstaf, LA_{max}, in. ACP concludeerde dat een aanvullende exploitatiebeperking, namelijk een jaarlijks maximum van 35 672 nachtelijke bewegingen, noodzakelijk is.

(7) In haar brief van 31 oktober 2025 ([2]) vroeg de Commissie of ACP alternatieve, minder beperkende maatregelen had overwogen om de geluidsreductiedoelstelling, met de aanvullende geluidsmaatstaf, te verwezenlijken. Bij brief van 8 december 2025 antwoordde ACP dat de enige maatregelen die in aanmerking waren genomen de maatregelen waren die de autoriteit van Dublin Airport in haar planningsaanvraag had voorgesteld (een geluidsquotasysteem, beperkingen op het gebruik van de noordelijke baan tussen 00u00 en 05u59 en een subsidieregeling voor geluidsisolatie van woningen) en die de ANCA reeds in aanmerking had genomen bij haar beoordeling.

(8) Op grond van artikel 5, lid 2, punt a), van Verordening (EU) nr. 598/2014 moeten de lidstaten de geluidsreductiedoelstelling van de specifieke luchthaven omschrijven, in voorkomend geval rekening houdend met het actieplan inzake geluidshinder. Artikel 8 van en bijlage V bij Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parelement en de Raad ([3]), gelezen in samenhang met de artikelen 5 en 6 van Richtlijn 2002/49/EG en bijlage I bij Verordening (EU) nr. 598/2014, vereisen dat de methoden voor het bepalen van de geluidsbelastingsindicatoren ten minste de gezondheidseffecten omvatten die worden vastgesteld aan de hand van de indicatoren L_{den} en L_{night}, zoals uiteengezet in de bijlagen II en III bij Richtlijn 2002/49/EG. Bijlage I bij Verordening (EU) nr. 598/2014, gelezen in samenhang met Richtlijn 2002/49/EG, staat ook het gebruik toe van aanvullende indicatoren die een objectieve basis hebben, zoals LA_{max}.

(9) Om de meest kosteneffectieve maatregel of combinatie van maatregelen te bepalen, mogen de lidstaten, overeenkomstig artikel 5, lid 3, punt d), van Verordening (EU) nr. 598/2014, geen exploitatiebeperkingen toepassen alvorens andere maatregelen van de evenwichtige aanpak te overwegen.

(10) ACP concludeerde dat het jaarlijkse plafond op het aantal nachtbewegingen, dat een exploitatiebeperking vormt, noodzakelijk is om de geluidsreductiedoelstelling te verwezenlijken, rekening houdend met de LA_{max}-indicator, zonder te beoordelen of de doelstelling had kunnen worden bereikt met maatregelen uit de andere drie pijlers van de evenwichtige aanpak; dit is in strijd met artikel 5, lid 3, punten a), b) en c) van Verordening (EU) nr. 598/2014.

(11) De Commissie is derhalve van mening dat de procedure voor de invoering van exploitatiebeperkingen op Dublin Airport door de Ierse autoriteiten niet in overeenstemming is met Verordening (EU) nr. 598/2014 en dat de relevante Ierse autoriteiten dit besluit moeten onderzoeken en de Commissie in kennis moeten stellen van hun plannen alvorens de exploitatiebeperkingen in te voeren.

(12) Voor alle duidelijkheid: dit besluit doet geen afbreuk aan toekomstige beoordelingen door de Commissie van de verplichting van de Ierse autoriteiten om volledig te voldoen aan de bepalingen van Verordening (EU) nr. 598/2014,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

1. De exploitatiebeperkingen die Ierland voornemens is in te voeren op Dublin Airport en die het op 8 augustus 2025 heeft aangemeld, volgen niet volledig de procedure van Verordening (EU) nr. 598/2014, aangezien Ierland geen andere maatregelen dan exploitatiebeperkingen heeft overwogen, zoals bepaald in artikel 5, lid 3, van die verordening.

([2]) Ares(2025)9354715.
([3]) Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai (PB L 189 van 18.7.2002, blz. 12, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/49/oj).

2. Ierland dient dit besluit te onderzoeken en de Commissie in kennis te stellen van zijn voornemens voordat het deze exploitatiebeperkingen op Dublin Airport invoert.

Artikel 2

Dit besluit is gericht tot Ierland.

Gedaan te Brussel, 10 februari 2026.

Voor de Commissie
Apostolos TZITZIKOSTAS
Lid van de Commissie