



Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 29 mei 2013, nr. IENM/BSK-2013/99148, tot wijziging van de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol in verband met het aanbrengen van enige verbeteringen in bijlage 8

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op de artikelen 8.27, derde lid, en 8.28, vierde lid, van de Wet luchtvaart;

Besluit:

ARTIKEL I

Bijlage 8 bij de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol wordt als volgt gewijzigd:

A

In § 2.4 worden de onderdelen d tot en met g geletterd tot c tot en met f, en komt onderdeel c (nieuw) te luiden:

- c. het MTOW conform de meest actuele versie van Jane's All The Worlds Aircraft;

B

In § 2.7.2 wordt 'op basis van de gegevens die bij de luchtvaartmaatschappijen aanwezig zijn' vervangen door: op basis van de gegevens die bij de exploitant aanwezig zijn.

C

In § 3.5.2 wordt onder het opschrift Nadering: vaststellen vluchtsoortnummer, de aanhef, onderdelen a,b en c, alsmede tabel 5, vervangen door:

Indien volgens de gegevens in §3.1, onder k, sprake is van een nadering wordt voor de betreffende vlucht het vluchtsoortnummer 12 (Reduced Flaps-nadering) of 10 (Full Flaps-nadering) bepaald overeenkomstig de appendices.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst en werkt terug tot en met 1 november 2012.

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

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld.*



TOELICHTING

Algemeen

Met ingang van 20 februari 2003 is de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol in werking getreden (RMI, Stcrt. 2003, 34). Met deze regeling wordt uitvoering gegeven aan de artikelen 8.27 tot en met 8.30 van de Wet luchtvaart. De regeling is laatstelijk gewijzigd met ingang van 1 november 2010 (Stcrt. 2010, 16647).

Ingevolge de RMI registreren, koppelen en verwerken de exploitant van de luchthaven, de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en de luchtvaartmaatschappijen bepaalde gegevens en verstrekken deze aan de inspecteur-generaal. In de regeling staat vermeld op welke wijze dit dient te geschieden.

Met de onderhavige regeling worden enige wijzigingen aangebracht in bijlage 8 van de RMI, waardoor deze beter aansluit bij de praktijk en het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB):

- a. de berekeningswijze van het maximum take off weight (MTOW) wordt in lijn gebracht met het LVB;
- b. de informatie over het gebruik van de 400Hz vaste stroomvoorziening wordt niet meer aangeleverd door de luchtvaartmaatschappijen maar door Schiphol;
- c. bij naderingen wordt in plaats van met full flaps-naderingen overwegend gerekend met reduced flaps-naderingen.

De wijzigingen worden hieronder inhoudelijk nader toegelicht.

De wijzigingen hebben naar verwachting de volgende effecten:

ad a. Door de wijziging van de wijze waarop het MTOW moet worden bepaald, neemt de realisatie ten opzichte van de grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen af en de realisatie ten opzichte van de grenswaarde voor externe veiligheid toe. De verwachting is dat dit geen verhoogde overschrijdingskans met zich mee brengt. Wel zal hiermee een trendbreuk optreden ten opzichte van eerdere berekeningen. Dit wordt nader toegelicht in de artikelsgewijze toelichting.

ad b. Het gebruik maken van de vaste stroomvoorziening van de luchthaven in plaats van het gebruik maken van stroomvoorziening van het vliegtuig zelf is ten behoeve van de luchtkwaliteit. Omdat het gebruik op dit moment in de berekeningen wordt onderschat, kan het bereikte effect op de luchtkwaliteit niet worden ingeboekt. De voorgestelde aanpassing maakt het mogelijk om dit wel te doen. De realisatie ten opzichte van de grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen neemt hierdoor af.

ad c. Door de aanpassing van de wijze waarop wordt bepaald of met reduced flaps-naderingen mag worden gerekend, zal de gerealiseerde geluidbelasting volgens de berekening lager worden dan volgens de oude methode. Hierdoor zal er minder snel sprake zijn van een overschrijding van de grenswaarden in de handhavingpunten voor geluidbelasting die tot de ingebruikname van het nieuwe normen- en handhavingstelsel voor Schiphol nog formeel zullen gelden.

De effecten op de administratieve lasten zijn verwaarloosbaar. Het betreft een lichte vermindering ten gevolge van de wijziging onder a omdat een berekeningswijze komt te vervallen. De administratieve lasten ten aanzien van de wijzigingen onder b en c blijven gelijk.

De Inspectie Leefomgeving en Transport heeft aangegeven dat de aanpassingen uitvoerbaar en handhaafbaar zijn en geen aanvullende werkzaamheden met zich mee brengen.

Artikelsgewijs

Artikel I

Onderdeel A

De wijziging betreft de wijze waarop het MTOW moet worden bepaald. Het MTOW is van belang bij berekeningen voor externe veiligheid en voor luchtverontreinigende stoffen. Geconstateerd is dat de voorgescreven bepalingwijze in de RMI afwijkt van de bepalingwijze van het MTOW in de artikelen 4.1.2 en 4.3.2 van het LVB. Het is vanwege de consistentie gewenst om zowel de berekeningen vooraf in het kader van de normstelling in het LVB als achteraf in het kader van de handhaving in de RMI op dezelfde wijze uit te voeren. Het LVB is hierbij leidend ten opzichte van RMI. Daarom is er voor gekozen § 2.4 van bijlage 8 van de RMI zo aan te passen dat deze voor wat betreft de bepaling van het MTOW in lijn is met het LVB. Dit betekent concreet dat het MTOW uitsluitend gebaseerd worden op de



meeste actuele versie van Jane's All the World's Aircraft. De grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen en externe veiligheid waren al vastgesteld op grond van de MTOW's van Jane's All the World's Aircraft en veranderen dus niet door deze aanpassing. Ook verandert de feitelijke situatie niet. Wat wel verandert door deze aanpassing is de berekende realisatie ten opzichte van de grenswaarden. Over het gebruiksjaar 2012 vallen de herberekende waarden voor luchtverontreinigende stoffen ca 7% lager en voor externe veiligheid ca 7% hoger uit en blijven daarmee ruim binnen de grenswaarden.

Onderdeel B

Onderdeel B bevat een wijziging van de informatievoorziening ten behoeve van het inboeken van de mate waarin gebruik is gemaakt van de 400Hz vaste walstroomvoorziening. De RMI schreef voor dat hiervoor informatie van de luchtvaartmaatschappijen moet worden gebruikt. Deze methode bleek erg onpraktisch te zijn, omdat gegevens over het gebruik van de 400Hz vaste stroomvoorzieningen reeds in de eigen registratiesystemen van Schiphol aanwezig zijn. Uitgangspunt is dat bij afhandeling van een vliegtuig op een opstelplaats die is voorzien van een 400Hz voorziening, deze afhandeling als zodanig wordt meegenomen in de bepaling van het gebruikspercentage 400Hz walstroom. Deze aanpak is opportuun omdat de Inspectie Leefomgeving en Transport handhaaft op het verplichte gebruik van de 400Hz voorziening op de betreffende opstelplaats. Omdat de RMI voorschreef om te rekenen met gegevens die door de luchtvaartmaatschappijen worden aangeleverd, is de tekst van § 2.7.2. van bijlage 8 van de RMI aangepast.

Onderdeel C

§ 3.5.2 van bijlage 8 bepaalt hoe moet worden vastgesteld of onder andere of bij de berekening van de geluidbelasting in de nadering met full flaps (verder aangeduid als FF) of met reduced flaps (verder aangeduid als RF) wordt gerekend. RF is de situatie dat tijdens de nadering de vleugelkleppen niet maximaal, FF, maar slechts gedeeltelijk, RF, zijn uitgeslagen. Met RF is vanwege de lagere luchtweerstand in de eindnadering, op een afstand van ca. 11 km en minder voor de landing, minder stuwkracht nodig om het voorgeschreven 3° dalpad te volgen dan met FF. RF-naderingen geven daardoor ten opzichte van FF-naderingen aldaar minder geluid. Voorts wordt minder brandstof gebruikt. Het is niet mogelijk met radarmetingen of op andere wijze vast te stellen of een vliegtuig RF dan wel FF gebruikt.

Voorheen was de opzet in § 3.5.2 van bijlage 8 dat werd gerekend met FF-naderingen, tenzij uit de vliegershandboeken voor een bepaald vliegtuigtype van een bepaalde luchtvaartmaatschappij bleek dat RF was aanbevolen. In die gevallen werd het vliegtuigtype en de betreffende maatschappij in tabel 5 van § 3.5.2 opgenomen. Deze aanpak is medio jaren 90 gekozen toen in de regel met FF werd genaderd en nadering met RF een uitzondering was. Nu is dat anders; RF is gemeengoed geworden, veel maatschappijen voeren RF-naderingen uit met veel vliegtuigtypen. Dit is reden de procedure voor het wel of niet rekenen met RF in de RMI te stroomlijnen. Uitgangspunt is dat met RF wordt gerekend, tenzij het betreffende vliegtuigtype geen RF-naderingen kan uitvoeren. Voorts wordt dit nu in de appendices en niet meer in tabel 5 in § 3.5.2 van bijlage 8 geregeld. In de appendices wordt aangegeven welke typen niet met RF – en dus met FF – moeten worden doorgerekend. De aanpassing in de appendices gebeurt op basis van bewijsmateriaal dat door Schiphol wordt aangeleverd en door de ILT is getoetst en akkoord bevonden.

In dit kader wordt ook de Aeronautical Information Publication (AIP) voor wat betreft Schiphol aangevuld. In de thans geldende AIP staat al dat RF-naderingen worden aanbevolen (AIP-EHAM AD 2.21 Noise abatement procedures, paragraaf 3.1). Daaraan wordt nu toegevoegd dat maatschappijen die dit niet kunnen, dit moeten melden aan de exploitant van de luchthaven (Schiphol) en daarbij ook moeten aangeven welke naderingsprocedure, anders dan RF, zij dan wel uitvoeren. Dit wordt dan verwerkt in paragraaf 2.4.1 van de Appendices voor de berekening van de geluidsbelasting voor Schiphol van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium.

Artikel II

De regeling treedt in werking met ingang van de dag na de publicatie in de Staatscourant en werkt terug tot 1 november 2012, zijnde het begin van het gebruiksjaar 2013. Dit is noodzakelijk om te voorkomen dat de wijze van berekenen en aanleveren van gegevens in de eerste helft van het gebruiksjaar verschilt van de tweede helft (de normering opgenomen in het LVB wijzigt met de onderhavige regeling niet).

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld.*