



Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 13 oktober 2014, nr. IENM/BSK-2014/214652, tot wijziging van de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol in verband met de invoering van de NADP2-vertrekprocedure

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

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

BESLUIT:

ARTIKEL I

In § 3.5.2 van bijlage 8 van de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol wordt onder het opschrift Vertrek: vaststelling vluchtsoortnummer, de aanhef, de onderdelen a en b, alsmede tabel 2 vervangen door:

Indien volgens de gegevens in §3.1 onder k sprake is van een vertrek, wordt voor de betreffende vlucht het vluchtsoortnummer bepaald overeenkomstig de allocatietabel 'Vluchtsoortnummers voor starts vanaf Schiphol' in de appendices.

Indien uit de allocatietabel geen indeling volgt voor betreffende vlucht, wordt op basis van technische beschikbaarheid van prestatiegegevens voor betreffende vlucht in gegeven voorkeursvolgorde toegekend:

- vluchtsoortnummer 06 (NADP2 1.500 ft procedure),
- vluchtsoortnummer 05 (NADP1 procedure),
- vluchtsoortnummer 00 (geen NADP1 of NADP2 procedure beschikbaar).

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 15 april 2014.

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

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



TOELICHTING

De Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol (RMI) schrijft voor welke gegevens moeten worden gebruikt bij de berekening van de geluidbelasting. De RMI gaat er thans vanuit dat bij de geluidbelastingberekeningen de gehele vloot de Noise Abatement Procedure 1 (NADP1) volgt.

Bij besluit van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu is het sinds 15 april 2014 ook mogelijk de Noise Abatement Procedure 2 (NADP2) te volgen¹. Bij de geluidbelastingberekeningen dient dan ook rekening te worden gehouden met het vliegen van deze procedure. De onderhavige regeling wijzigt de RMI op het punt van de gegevens voor de geluidbelastingberekeningen in verband met het vliegen van de NADP2-vertrekprocedure.

Conform de internationaal vastgestelde NADP1- en NADP2-vertrekprocedures wordt, nadat het vliegtuig is opgestegen en een veilige hoogte heeft bereikt, het motorvermogen ingezet om ofwel door te klimmen en zo snel mogelijk hoogte te winnen, ofwel af te vlakken en door de versnelling die dit teweeg brengt zo snel mogelijk afstand te maken. De toegestane hoogtes waarop de conversies kunnen plaatsvinden liggen vast in de procedures. Bij de thans in ieder geval door KLM toegepaste NADP2-vertrekprocedure wordt op een hoogte van 1.500 voet (ca. 450 m) begonnen met versnellen, in plaats van een hoogte van 3.000 voet (ca. 900 m) bij de NADP1-vertrekprocedure.

Met de onderhavige wijzigingsregeling wordt bijlage 8 bij de RMI gewijzigd op het punt van de door Schiphol te gebruiken gegevens ten aanzien van de vertrekprocedures bij de geluidbelastingberekeningen. Daarbij wordt in de RMI doorverwezen naar een allocatietabel in de geluidappendices, waarin per maatschappij en ICAO code (van vliegtuigtype) wordt aangegeven welke NADP-vertrekprocedure en -variant² moet worden aangehouden. Op voorstel van Schiphol wordt door het ministerie van Infrastructuur en Milieu per luchtvaartmaatschappij en vliegtuigtype nader vastgesteld welke vertrekprocedure wordt gevolgd. Een wijziging van de in de appendices opgenomen lijst wordt gepubliceerd in de Staatscourant.

Waar mogelijk wordt in de geluidbelastingberekeningen rekening gehouden met de werkelijke situatie. Zo wordt bijvoorbeeld per vliegtuigbeweging de werkelijk gevolgde route in plaats van de nominale route meegenomen. De wijzigingsregeling maakt het mogelijk om rekening te houden met de werkelijk gevolgde vertrekprocedure.

De wijziging heeft geen gevolgen voor de administratieve lasten. Het gebruik van gegevens omtrent de vertrekprocedure was al verplicht op grond van de RMI.

De Inspectie Leefomgeving en Transport heeft aangegeven dat de aanpassingen uitvoerbaar en handhaafbaar zijn en geen aanvullende werkzaamheden met zich mee brengen. De regeling treedt in werking met ingang van de dag na de publicatie in de Staatscourant en werkt terug tot en met 15 april 2014, zijnde de datum van inwerkingtreding met terugwerkende kracht van het bovenbedoelde besluit. De terugwerkende kracht is noodzakelijk om aan het einde van het gebruiksjaar 2014 (31 oktober 2014) in de geluidbelastingberekeningen en de handhaving van de grenswaarden voor de geluidbelasting rekening te kunnen houden met de op 15 april 2014 verleende vrijstelling. Daarbij staat voor het gebruiksjaar 2014 vast dat KLM vanaf 15 april 2014 de NADP2-vertrekprocedure met conversie op 1.500 voet hoogte hanteert.

De normering opgenomen in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol wijzigt met de onderhavige regeling niet, omdat de NADP2-vertrekprocedure een wijziging in de vliegoperatie is.

Omdat het gebruik van de gegevens voor de geluidbelastingberekeningen in de RMI is gekoppeld aan het gebruiksjaar van Schiphol kunnen de vaste verandermomenten voor regelgeving niet worden aangehouden. Indien de onderhavige wijziging niet binnen het gebruiksjaar 2014 in werking treedt, kan aan het einde van het gebruiksjaar 2014 in de handhaving geen rekening worden gehouden met de werkelijk gevolgde vertrekprocedure. Dit is ongewenst omdat de NADP2-vertrekprocedure al vanaf 15 april 2014 feitelijk door KLM wordt toegepast.

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

¹ Besluit van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu tot tijdelijke vrijstelling van artikel 23 van de Regeling luchtverkeersdienstverlening in verband met de uitvoering van de NADP2 procedure (Stcrt. 2014, 11802).

² Er zijn drie varianten op de NADP2 vertrekprocedure; met conversie op 1.500-, 1.000- of 800 voet.