

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van,
nr. IENW/BSK-, tot wijziging van de Regeling milieu-informatie luchthaven
Schiphol en de Regeling burgerluchthavens in verband met het aanpassen van de
termijnen voor de verslaglegging over het toezicht door de inspecteur-generaal en
geactualiseerde ongevalkans

**HOOFDDIRECTIE
BESTUURLIJKE EN
JURIDISCHE ZAKEN**

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op de artikelen 8.29, tweede lid, en 8.72, tweede lid, van de Wet luchtvaart
en artikel 3, vierde lid, van het Besluit burgerluchthavens;

BESLUIT:

Artikel I

Artikel 3.1 van de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol wordt als volgt
gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt "1 juli" vervangen door "31 augustus".
2. In het tweede lid wordt "1 januari" vervangen door "30 april".

Artikel II

De Regeling burgerluchthavens wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 17, tweede lid, wordt "binnen 3 maanden na het einde van het
gebruiksjaar van de luchthaven" vervangen door "binnen 4 maanden na het einde
van het gebruiksjaar van de luchthaven".

B

Bijlage 2 als bedoeld in artikel 5, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. Tabel 3 komt te luiden:

Tabel 3 Ongevalkans per vliegtuigbeweging

Vliegtuigcategorie	Start		Landing	
	Overrun	Overshoot	Overrun	Undershoot
Licht1500	$3,80 \times 10^{-6}$		$5,49 \times 10^{-6}$	
Licht5700	$3,80 \times 10^{-6}$		$5,49 \times 10^{-6}$	
Business Jet	$0,50 \times 10^{-6}$	$0,25 \times 10^{-6}$	$1,51 \times 10^{-6}$	$1,00 \times 10^{-6}$
Cargo Gen.1	$2,89 \times 10^{-6}$	$3,85 \times 10^{-6}$	$4,81 \times 10^{-6}$	$4,81 \times 10^{-6}$

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Cargo Gen.2	$0,87 \times 10^{-6}$	$1,16 \times 10^{-6}$	$1,45 \times 10^{-6}$	$1,45 \times 10^{-6}$
Cargo Gen.3	$0,02 \times 10^{-6}$	$0,02 \times 10^{-6}$	$0,60 \times 10^{-6}$	$0,08 \times 10^{-6}$
Pax Gen.1	$1,05 \times 10^{-6}$	$0,029 \times 10^{-6}$	$3,66 \times 10^{-6}$	$5,24 \times 10^{-6}$
Pax Gen.2	$0,066 \times 10^{-6}$	$0,029 \times 10^{-6}$	$0,90 \times 10^{-6}$	$1,95 \times 10^{-6}$
Pax Gen.3	$0,02 \times 10^{-6}$	$0,02 \times 10^{-6}$	$0,60 \times 10^{-6}$	$0,08 \times 10^{-6}$

2. Onder 3.4.4, Toepassen van de verdelingsfuncties, wordt in de formule voor landingen licht verkeer de weegfactor " $\gamma = 0,7857$ " vervangen door " $\gamma = 0,7308$ ".

Artikel III

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 april 2023.

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

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

TOELICHTING

A. Algemeen

1. Inleiding

Met onderhavige wijzigingsregeling worden de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol en de Regeling burgerluchthavens gewijzigd. Aanleiding van deze wijziging is een signaal van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) betreffende de wettelijke oplevertermijnen voor de verslaglegging over het toezicht door de inspecteur-generaal. De ILT houdt wettelijk toezicht op de naleving van regelgeving voor luchthavens. Onder het toezicht vallen luchthaven Schiphol en de overige burgerluchthavens van nationale betekenis: Rotterdam, Maastricht, Eelde en Lelystad. Als toezichthouder heeft de ILT op grond van artikel 11.2b, tweede lid, van de Wet luchtvaart de verplichting om over de bevindingen van het toezicht binnen in de hiervoor genoemde regelingen vastgelegde termijnen te rapporteren en handavingsrapportages uit te brengen. In de praktijk worden deze wettelijke oplevertermijnen niet altijd gehaald.

Daarnaast betreft deze regeling een wijziging van bijlage 2 van de Regeling burgerluchthavens. Aanleiding van deze wijziging is een onderzoek uitgevoerd door het Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat waarbij de ongevalkansen die opgenomen zijn in tabel 3 van bijlage 2 opnieuw zijn bepaald. Ook is de zogeheten gamma-factor zoals die is opgenomen in paragraaf 3.4.4. van bijlage 2, opnieuw vastgesteld.

2. Gevolgen

De periode tussen de afloop van een gebruiksjaar en de wettelijke opleverdatum voor de ILT blijkt te krap zijn om de rapportages binnen de wettelijke termijn op te leveren. Met het overschrijden van de wettelijke oplevertermijnen voldoet de ILT feitelijk niet aan de regelgeving. Met onderhavige wijziging worden de oplevertermijnen realistischer en wordt tijdige oplevering gegarandeerd.

Bij nieuwe externe veiligheid (EV) berekeningen voor het wijzigen van een luchthavenbesluit kunnen de 10^{-5} en 10^{-6} plaatsgebonden risico contouren 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 zou de contour gelijk kunnen blijven of iets groter kunnen worden. Oorzaak van dat laatste is dat bepaalde ongevalkansen voor de kleine luchtvaart iets zijn verhoogd in vergelijking met de huidige kansen. 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.

3. Advies en consultatie

[PM internetconsultatie]

[PM ATR]

4. Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 april 2023. Met deze datum wordt aangesloten bij een van de vier vaste verandermomenten voor de inwerkingtreding van een ministeriële regeling.

B. Artikelsgewijs

Artikelen I en II (onderdeel A)

Voor Schiphol wordt tweemaal gerapporteerd: een halfjaarsrapportage Milieu en Veiligheid over de eerste helft van het gebruiksjaar (1 november tot en met 30 april) en een jaarrapportage over een heel gebruiksjaar (1 november tot en met 31 oktober). De datum waarvoor deze rapportages moeten zijn gepubliceerd zijn 1 juli voor de halfjaarsrapportage en 1 januari voor de jaarrapportage. Dit volgt uit artikel 3.1 van de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol. De periode tussen de afloop van een gebruiksjaar en de wettelijke opleverdatum is echter te krap gebleken.

Voor de overige burgerluchthavens van nationale betekenis geldt eenmaal per jaar een rapportageplicht, uiterlijk drie maanden na afloop van een gebruiksjaar (artikel 17 van de Regeling burgerluchthavens). Het gebruiksjaar van de luchthavens Rotterdam, Maastricht en Lelystad loopt van 1 november tot en met 31 oktober. Eelde kent een gebruiksjaar dat loopt van 1 april tot en met 31 maart. Het toezicht op de overige burgerluchthavens van nationale betekenis vergt in vergelijking met de luchthaven Schiphol over het algemeen een beperktere omvang. Niettemin blijkt ook hier dat de huidige oplevertermijnen krap zijn om het halen van de wettelijk termijn te kunnen garanderen.

De voornaamste reden hiervoor is dat de exploitant van de luchthaven na afloop van het gebruiksjaar tijd nodig heeft om de definitieve gegevens aan de ILT op te leveren. De ILT voert vervolgens controle uit op de door de exploitant aangeleverde informatie en beoordeelt deze aan de hand van de geldende regelgeving. Deze stappen blijken niet te passen in de huidige wettelijke termijnen. Daarom worden met onderhavige regeling de oplevertermijnen gewijzigd. Voor de halfjaarsrapportage en jaarrapportage van Schiphol worden deze aangepast naar respectievelijk 31 augustus en 30 april. De bijbehorende oplevertermijnen na afloop van een gebruiksjaar komen dan op 4 en 6 maanden, waarmee tijdige oplevering gegarandeerd is. Voor regionale luchthavens wordt de oplevertermijn verlengd van 3 naar 4 maanden.

Artikel II (onderdeel B)

De ongevalkansen in bijlage 2 dienen als invoergegevens voor het berekenen van externe veiligheid (EV) contouren en totaal risicogewicht voor de overige burgerluchthavens van nationale betekenis en van regionale betekenis. Het resultaat van deze berekening, de 10^{-5} en 10^{-6} plaatsgebonden risicocontouren, worden opgenomen in de luchthavenbesluiten. Deze contouren met de daaraan gekoppelde voorschriften dienen voor de bescherming van personen die in de omgeving van een luchthaven wonen en werken. Bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bestaat de behoefte om die ongevalkansen periodiek te actualiseren op basis van actuele gegevens zodat ze het huidige veiligheidsniveau van de luchtvaartoperaties op deze luchthavens goed blijven representeren. De huidige ongevalkansen zijn verouderd omdat de vliegtuigvloot inmiddels moderner is en zogenaamde zwarte lijst-vliegtuigen (vliegtuigen van luchtvaartmaatschappijen die niet aan internationale veiligheidsvoorschriften voldoen) niet meer welkom zijn in de Europese Unie. Bij de nieuwe bepaling van de ongevalkansen wordt uitgegaan van een nieuwe database met verkeers- en

ongevalgegevens van vergelijkbare Europese luchthavens. Ook de weegfactor γ (gamma) in paragraaf 3.4.4. (vergelijkingsnummer 38) van bijlage 2 wordt gewijzigd. Als de waarde van deze weegfactor niet wordt geactualiseerd terwijl de ongevalkansen voor het lichte verkeer wel worden herzien, kan het leiden tot onjuiste resultaten van externe veiligheidsrisicoberekening voor het lichte verkeer.

Artikel III

Een toelichting op de inwerkingtreding van deze regeling is in paragraaf 4 van het algemeen deel van deze toelichting gegeven.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers