

Beantwoording van de 7 vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)

Wijziging Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol (blz. 1)

Wijziging Regeling burgerluchthavens, ongevalkansen (blz. 2 en 3)

Het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving bevat normen waaraan goed beleid of goede regelgeving dient te voldoen. Uitgebreide informatie vind je op www.naarhetiak.nl.

1. Wat is de aanleiding?

Een signaal van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) over 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 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 een wettelijke 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 consequent gehaald omdat de termijnen te krap blijken om de benodigde stappen doorlopen die nodig zijn om tot een handavingsrapportage te komen.

2. Wie zijn betrokken?

ILT, DGLM, HBJZ

Voor de luchthavens is het indirect relevant omdat zij gegevens aan moeten leveren aan de ILT.

3. Wat is het probleem?

De periode tussen de afloop van een gebruiksjaar en de wettelijke opleverdatum voor de ILT blijkt te krap te zijn om de rapportages binnen de wettelijke termijn op te leveren, omdat de benodigde stappen niet passen binnen de termijn.

4. Wat is het doel?

Met de voorliggende wijziging worden de oplevertermijnen realistischer en wordt tijdige oplevering gegarandeerd.

5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

Momenteel worden de wettelijke termijnen niet consequent gehaald.

6. Wat is het beste instrument?

De stappen in het proces om te komen tot een handavingsrapportage zijn al zo efficiënt mogelijk ingericht. Het effectiefste instrument is dan een aanpassing van de regeling.

7. Wat zijn de gevolgen voor burgers, bedrijven, overheid en milieu?

Voor burgers, bedrijven en milieu zal niet veel veranderen. Doordat de termijnen meer in lijn worden gebracht met de realiteit van het verzamelen van gegevens en de beoordeling en het toezicht door de ILT, zullen de termijnen niet meer overschreden worden.

Beantwoording van de 7 vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)

Wijziging Regeling burgerluchthavens, ongevalkansen

Het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving bevat normen waaraan goed beleid of goede regelgeving dient te voldoen. Uitgebreide informatie vind je op www.naarhetaik.nl.

1. Wat is de aanleiding?

Het betreft een wijziging van bijlage 2 van de Regeling burgerluchthavens. Aanleiding voor deze wijziging is een onderzoek uitgevoerd door het NLR 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. Periodiek (overigens zonder een wettelijk vastgestelde termijn) worden de ongevalkansen in bijlage 2, die als invoergegevens dienen voor het berekenen van externe veiligheid contouren voor de burgerluchthavens van nationale en van regionale betekenis (gangbare namen zijn 'regionale luchthavens' en 'kleine luchthavens') opnieuw berekend. De berekening vindt plaats met het in bijlage 2 van Rbl vastgestelde rekenvoorschrift en wordt uitgevoerd met het programma Gevers. Het resultaat van deze berekening, de 10^{-5} en 10^{-6} contouren, worden opgenomen in de luchthavenbesluiten.

2. Wie zijn betrokken?

De wijziging van bijlage 2 van de Regeling burgerluchthavens is relevant voor verschillende partijen. Dit zijn de overige burgerluchthavens van regionale betekenis en de provincies als bevoegd gezag voor deze luchthavens, alsmede de overige burgerluchthavens van nationale betekenis en de Rijksoverheid als bevoegd gezag voor deze laatste luchthavens.

3. Wat is het probleem?

De ongevalkansen zijn invoergegevens bij EV contourberekeningen voor de luchthavens. Het is van belang dat de berekende contouren zoveel mogelijk de daadwerkelijke risico's rondom een luchthaven benaderen. De contouren met de daaraan gekoppelde voorschriften dienen voor de bescherming van personen die in de omgeving van een luchthaven wonen en werken. Om die reden moet er zoveel mogelijk met actuele gegevens worden gerekend. De huidige ongevalkansen zijn verouderd omdat de vliegtuigvloot inmiddels moderner is en de vliegtuigen van de luchtvaartmaatschappijen die op de zwarte lijst staan niet meer welkom zijn in de EU. Bij de nieuwe bepaling van de ongevalkansen voor het zware vliegverkeer wordt uitgegaan van een nieuwe database met verkeers- en ongevalgegevens van vergelijkbare Europese luchthavens. Voor het lichte vliegverkeer, de zogenaamde kleine luchtvaart, wordt uitgegaan van de nieuwe verkeers- en ongevalgegevens van Nederlandse luchthavens.

4. Wat is het doel?

Doel is om bij EV berekeningen zoveel mogelijk gebruik te maken van actuele gegevens zodat er EV contouren worden berekend die zoveel mogelijk de daadwerkelijke risico's in de omgeving van een luchthaven weergeven.

5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

De minister van IenW is verantwoordelijk voor de luchtvaartveiligheid en het veilig gebruik van luchthavens. Daarmee is de minister ook verantwoordelijk voor de Rbl, waaronder het rekenvoorschrift voor EV.

6. Wat is het beste instrument?

De volgende wijziging van Rbl:

Wijziging van tabel 3 van bijlage 2:

Vliegtuigcategorie	Start	Landing
Licht1500	$3,80 \times 10^{-6}$	$5,49 \times 10^{-6}$
Licht5700	$3,80 \times 10^{-6}$	$5,49 \times 10^{-6}$

	Overrun	Overshoot	Overrun	Undershoot
Business Jet	$0,50 \times 10^{-6}$	$0,25 \times 10^{-6}$	$1,51 \times 10^{-6}$	$1,00 \times 10^{-6}$
Zwaar verkeer				
Cargo Gen.1	$2,89 \times 10^{-6}$	$3,85 \times 10^{-6}$	$4,81 \times 10^{-6}$	$4,81 \times 10^{-6}$
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	$0,02 \times 10^{-6}$	$0,02 \times 10^{-6}$	$0,60 \times 10^{-6}$	$0,08 \times 10^{-6}$

Wijziging paragraaf 3.4.4. (vergelijkingsnummer 38)

De waarde van deze weegfactor γ (gamma) zoals nu opgenomen in de regeling is 0,7857. Deze factor wordt gewijzigd in 0,7308

$$P_{L,j}^{landing}(x,y) = (1-\gamma) \cdot f_{baan}^{landing\ run}(\psi_j^{-1}(x,y)) + \gamma \cdot f_{route}^{landing\ shoot}(\phi_j^{-1}(x,y)) \quad [38.]$$

Hierin is:

$$\gamma = 0,7308$$

7. Wat zijn de gevolgen voor burgers, bedrijven, overheid en milieu?

Bij nieuwe EV berekeningen voor het wijzigen van een luchthavenbesluit kunnen de 10^{-5} en 10^{-6} contouren wijzigen. Voor de regionale luchthavens wordt verwacht dat bij een gelijk gebruik van de luchthaven de contour iets zal verkleinen. Voor de kleine luchthavens 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.

Er is geen directe consequentie aangaande de regeldruk voor de betrokken partijen, deze blijft gelijk n.a.v. deze wijziging. Wanneer bijvoorbeeld een luchthaven een luchthavenbesluit of wijziging van een luchthavenbesluit bij het bevoegd gezag aanvraagt zullen zij o.a. in het kader van de milieueffectrapportage externe veiligheidscontouren inzichtelijk moeten maken. Zij zullen voortaan met de gewijzigde ongevalkansen en weegfactor moeten gaan rekenen.