

ILT
Programma Veilig, Gezond en
Duurzaam Schiphol

Contactpersoon

M +31(0)6-
@ILenT.nl

Datum
17 mei 2023

Ons kenmerk
ILT-2023/29459

memo

Impact assessment ILT op maatregelen Balanced Approach Schiphol

Context

DGLM heeft de ILT gevraagd om een 'impact assessment' uit te voeren op het Consultatiedocument belanghebbenden Balanced Approach procedure Schiphol. In het document zijn drie combinaties van mogelijke maatregelen opgenomen.

Zoals verzocht gaat de ILT hieronder in op de aandachtspunten ten aanzien van de veiligheid en het eventuele verwachte effect op de geluidbelasting bij de verschillende maatregelen.

Maatregelen en combinaties

#	Maatregel Combinatie:	B	C	D
M1	Stimuleer luchtvaartmaatschappijen om stillere vliegtuigen te gebruiken door differentiatie van luchthavengelden	✓	✓	✓
M7b	Verlenging van het nachtrechtime (avond + ochtend)	✓	✓	✓
M10	Vermindering van het gebruik van de secundaire banen	✓	✓	
M8	Vermindering van het gebruik van Buitenveldertbaan	✓	✓	
M14	Reductie van de capaciteit tot 440K vluchten in totaal / 29K nachtvluchten	✓		✓
M15c	Capaciteit van nachtvluchten verminderen tot 25K (500K totaal)		✓	

Opmerkingen en aandachtspunten van de ILT

Algemeen

Op dit moment is het voor de ILT nog niet volledig duidelijk hoe de maatregelen in de praktijk zullen worden doorgevoerd. Met andere woorden: welke aspecten in de strategische, tactische en operationele afhandeling van het verkeer worden aangepast? De ILT zal de aanpassing(en) tzt toetsen op veiligheidsbewijsvoering en compliance met wet & regelgeving.

Bij het toetsen van de aanpassingen zal de ILT kritisch kijken naar de veiligheidsaspecten van veranderingen die een grotere belasting op de operationele praktijk met zich meebrengen (hogere werklast voor vliegers, luchtverkeersleiders, grondafhandelingspersoneel,...). Een hoger of langduriger (piek)aanbod van verkeer zou tot deze hogere operationele belasting kunnen leiden. Een hogere operationele belasting kan - zonder mitigaties - ten koste gaan van de (vlieg)veiligheid: grotere kans op fouten (conflicten tussen verkeer), minder herstelmogelijkheden, minder tijd en ruimte om verstoringen op te vangen.

#	Opmerkingen en aandachtspunten ILT
M1	<p>De ILT voorziet geen negatieve operationele (veiligheids)veranderingen bij het doorvoeren van deze maatregel.</p> <p>De effectiviteit van deze maatregel valt of staat bij de mate van 'stimulans' die uitgaat van de aanpassing in luchthavengelden om over te stappen op stillere vliegtuigen. Een juiste balans daarin is dus cruciaal. We hebben daar nog echter geen gedetailleerde informatie over gevonden in de betreffende stukken. Belangrijk bij deze maatregel is dat er aantoonbaar iets extra's wordt gedaan ten opzichte van het normale vervangingsproces en de normale aanpassingen van de havengelden (bv. aanpassingen vanwege de inflatie). Stillere vliegtuigen wordt namelijk al vele jaren door de sector aangehaald als maatregel ter verduurzaming. Als het onderdeel is van het maatregelenpakket moet er dus een extra prikkel worden gecreëerd (bijv. concreet aantonen hoe de havengelden zijn aangepast n.a.v. deze maatregel en in welke mate).</p> <p>De ILT houdt slechts beperkt toezicht op de juiste indeling van vliegtuigen in een bepaalde geluidscategorie. Deze koppeling wordt door de luchthaven gedaan (de ILT toetst alleen of de geluidsberekeningen conform de regels van het RMI worden uitgevoerd). Als de differentiatie in luchthavengelden groter wordt, neemt mogelijk de kans op fraude met geluidscertificatie gegevens van vliegtuigen toe. Mogelijk is intensiever toezicht nodig op dit aspect.</p>
M7b	<p>Het is voor de ILT onduidelijk of bij deze maatregel een verschuiving in de geplande aankomst/vertrektijden van de airlines wordt voorzien of niet (of maatregelen worden voorzien om die verschuiving te bewerkstelligen). In de onderliggende documenten staat dat vertragingen voorzien worden doordat de afhandelcapaciteit (baan capaciteit) lager is dan het verkeeraanbod. Als dat zo is zal dat mogelijk deels ten koste gaan van de on-time performance van de luchthaven. Aandachtspunt is ook dat, afhankelijk van de keuzes in de implementatie van de maatregel, de belasting op de operationele afhandeling van verkeer kunnen toenemen; bijvoorbeeld in de randen van de dag-nacht / nacht-dag.</p>

	Om deze maatregel effectief te laten zijn is het nodig dat de vrijwilligheid om het nachtrecht te verlengen (zoals het nu is geregeld) wordt vervangen door een verplichting het nachtrecht (dat dan langer is) na te leven.
M10	In de NNHS baanpreferentie regels is alleen 1+2/2+1 baangebruik toegestaan als het verkeersaanbod dat rechtvaardigt. Deze maatregel forceert (langer) 1+1 baangebruik. Afhankelijk van de keuzes bij het implementeren van deze maatregel kan dit gevolgen hebben voor de operationele praktijk. Zie ook onze algemene opmerking over hierover.
M8	Er zijn slechts weinig situaties /omstandigheden waarbij de Buitenveldertbaan als secundaire baan gebruikt moet worden. We gaan er vanuit dat bij het doorvoeren van de maatregelen er nog steeds compliance is met (dwars/rug)wind normen en zichtlimieten. Verder de grenzen opzoeken in de betreffende limieten is vanuit veiligheidsperspectief ongewenst. Om deze maatregel in praktijk te brengen zullen de voorwaarden voor het inzetten van de Buitenveldertbaan zoals nu beschreven in het NNHS moeten worden aangepast.
M14	De ILT voorziet bij het doorvoeren van deze maatregel de minste operationele (veiligheids)veranderingen (en bij M1).
M15c	Op dit moment kan de ILT niet goed inschatten wat deze maatregel met de verdeling van het verkeersaanbod gaat doen. Mogelijk betekent dit een extra of langdurigere belasting voor de 'randen van de dag/nacht'. In dit geval gaat het ook ten koste van het vermogen van het systeem om zich te herstellen van verstoringen. Dit betekent dat een verstoring in de randen van de dag/nacht langdurig(er) doorwerkt met extra werklast voor het operationeel personeel. De nacht is nu van 23:00 tot 06:00 uur. Als de nacht een andere definitie krijgt, bijvoorbeeld van 00:00 tot 05:00 uur dan is het heel makkelijk om deze doelstelling te halen. Dit verkleint de nachtperiode en dan is het logisch dat het aantal vluchten in de nachtperiode omlaag gaat. Het risico bestaat dat er dan niets verandert. Deze maatregel kan werken en een positief effect hebben op de geluidhinder mits de nachtperiode blijft zoals die is of verlengd wordt. Het is daarom belangrijk om de combinatie tussen deze maatregel en maatregel M7b vast te houden.