

NOTITIE

aan Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken
Programma Omgeving Luchthaven Schiphol

datum 17 juli 2025

betreft To70 adviesnota LVB n.a.v. aanpassing RMI – in gebruik zijnde baancombinatie

ons kenmerk 25.171.01

1. Achtergrond

In 2023 heeft To70 een evaluatie uitgevoerd van de ontwerpwijziging van de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol (RMI), ref. [1] en ref. [2]. De evaluatie richtte zich op de regels voor strikt preferentieel baangebruik.

De evaluatie heeft geleid tot enkele aanbevelingen voor de RMI. Aanbeveling 1 had betrekking op het bepalen van de in gebruik zijnde baancombinatie. De in gebruik zijnde baancombinatie werd in de RMI bepaald op basis van 1) baanselectie en 2) baanactiviteit ("bewegingen op de baan"). Door de in gebruik zijnde baancombinatie mede te baseren op baanselectie, zijn er momenten dat een baan onderdeel is van de in gebruik zijnde baancombinatie, terwijl er nog geen bewegingen op de baan plaatsvinden. Bij het toetsen aan de verschillende regels voor het baangebruik leidt dit tot ongewenste effecten c.q. onjuiste resultaten voor het vaststellen van bijvoorbeeld het gebruik van de tweede baan op basis van het verkeersaanbod. De aanbeveling is doorgevoerd in de RMI bij de Ontwerpwijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol 2025, ref. [3].

De genoemde aanpassing in de RMI heeft gevolgen voor de score op de volgende regels voor het baangebruik:

- Regel 1: gebruik van de baanreferentietabel
- Regel 2: inzet van de tweede start-/landingsbaan
- Regel 3: verdeling van het startend/landend verkeer

De aanpassing heeft geen gevolgen voor regel 4: het gebruik van de vierde baan, aangezien voor deze regel al werd getoetst op baanactiviteit.

In de evaluatie is aangegeven dat dit aanleiding kan vormen voor aanpassing van de normen voor de verschillende regels.

Deze notitie geeft het effect van de genoemde aanpassing in de RMI voor de scores op de drie baangebruikregels vanaf gebruiksjaar 2011. Deze scores zijn vastgesteld en geleverd door LVNL. Op basis van dit effect en de scores voor de verschillende regels wordt een advies gegeven aan lenW t.a.v. de normstelling in het LVB.

De notitie behandelt dit in achtereenvolgens paragrafen 2 t/m 5 voor de verschillende regels.

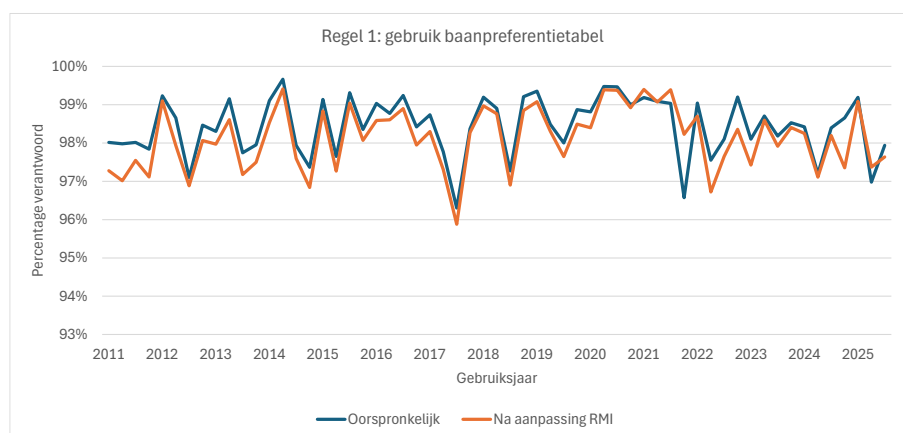
NOTITIE

Daarnaast heeft LVNL n.a.v. aanbeveling 4 uit de evaluatie onderzocht of het mogelijk is om het verantwoordingscriterium voor buien voor regel 1 aan te scherpen. Op basis van de RMI is de inzet van een baancombinatie verklaard bij de aanwezigheid van wolken of buien in de TMA Schiphol, de CTR Schiphol of de sectoren die delen van het luchtruim blokkeren voor normaal gebruik, ook als dit geen invloed heeft op de keuze van de baancombinatie. De beoogde aanscherping blijkt voorsnog niet mogelijk. Wel wordt in deze notitie (in paragraaf 6) het effect van dit criterium op de verantwoording t.a.v. regel 1 aangegeven.

2. Regel 1: Gebruik van de baanpreferentietabel

Regel 1 ziet op de inzet van baancombinaties op basis van de baanpreferentietabel.

Figuur 1 geeft het effect van de aanpassing van de RMI op het percentage van de tijd dat de inzet van baancombinaties is verantwoord op basis van de verantwoordingscriteria.



Figuur 1.

Voor deze regel geldt:

- aan de regel is voldaan als voor minimaal 95% van de tijd in het winter- resp. zomerseizoen de inzet van de baancombinatie kan worden verantwoord o.b.v. de verantwoordingscriteria in het LVB,
- het effect van de wijziging van de RMI op het verantwoordingspercentage is beperkt en leidt tot zowel hogere als lagere scores.
- in alle kwartalen is voldaan aan de regel,

Conclusie:

De scores en het effect op de scores geven geen aanleiding voor aanpassing van het percentage van de tijd dat het baangebruik o.b.v. de criteria verantwoord moet kunnen worden. De norm verhogen naar (bijv. 97%) is mogelijk te ambitieus gelet op de behaalde scores in het verleden.

➤ Het advies is om de norm in de regel niet aan te passen.

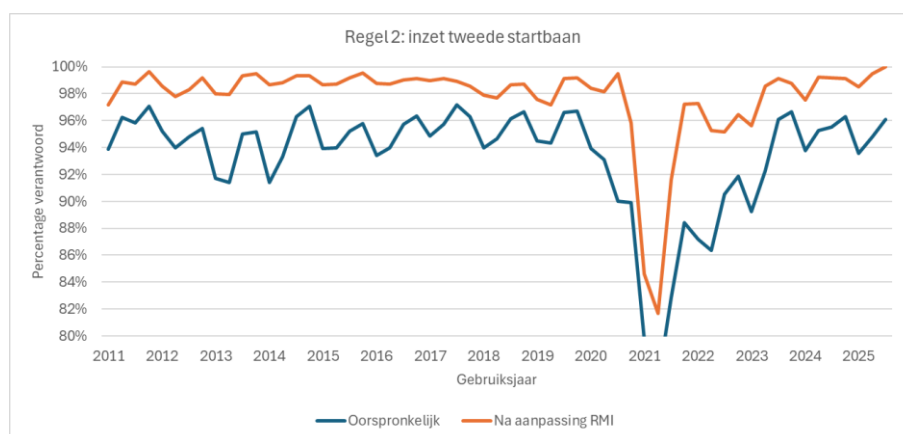
3. Regel 2: Gebruik van de tweede startbaan resp. tweede landingsbaan

Regel 2 ziet op het in gebruik nemen van de tweede startbaan resp. tweede landingsbaan op basis van het verkeersaanbod.

NOTITIE

Gebruik tweede startbaan

Figuur 2 geeft het effect van de aanpassing van de RMI op het percentage van de tijd dat de inzet van de tweede startbaan is verantwoord op basis van het verkeersaanbod.



Figuur 2.

Voor deze regel geldt:

- aan de regel is voldaan als voor minimaal 95% van de tijd dat een tweede startbaan is ingezet in het winter- resp. zomerseizoen de inzet van de tweede startbaan kan worden verantwoord o.b.v. de verantwoordingscriteria in het LVB,
- het effect van de wijziging van de RMI op het verantwoordingspercentage is relevant en leidt tot hogere scores,
- na wijziging van de RMI is in alle kwartalen voldaan aan de regel, m.u.v. de periode waarin het vliegverkeer ernstig was verstoord als gevolg van de Corona pandemie; zonder aanpassing van de rekenregels in de RMI zou in meerdere kwartalen de inzet van de tweede startbaan nietvoldoende verantwoord kunnen worden,
- artikel 3.1.7 in het (Ontwerp) LVB geeft aan dat kan worden afgeweken van de regels voor strikt preferentieel baangebruik indien het normale gebruik van de luchthaven ernstig wordt belemmerd als gevolg van uitzonderlijke of onvoorziene omstandigheden; er is niet getoetst of dit van toepassing is voor de periode van de verstoring a.g.v. de Corona pandemie.

Conclusie:

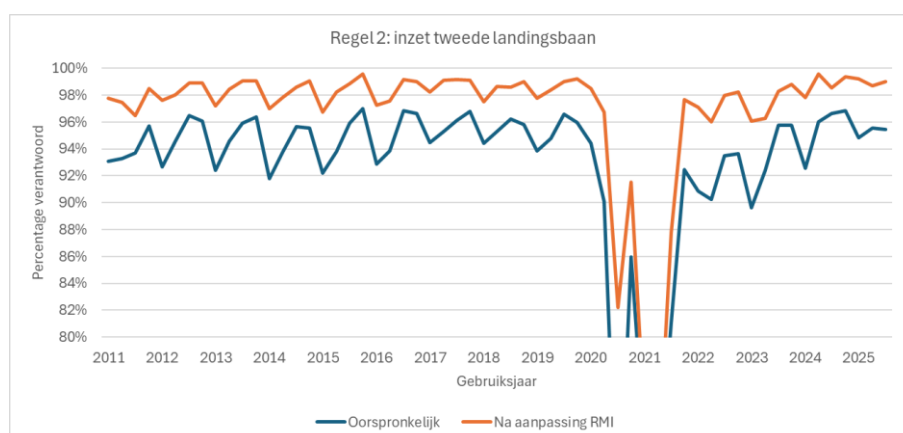
De scores en het effect op de scores geven geen aanleiding voor aanpassing van het percentage van de tijd dat de inzet van de tweede startbaan o.b.v. het verkeersaanbod verantwoord moet kunnen worden. De norm verhogen naar (bijv. 97%) is mogelijk te ambitieus.

- Het advies is om de norm in de regel in ieder geval vooralsnog niet aan te passen.

Gebruik tweede landingsbaan

Figuur 3 geeft het effect van de aanpassing van de RMI op het percentage van de tijd dat de inzet van de tweede landingsbaan is verantwoord op basis van het verkeersaanbod.

NOTITIE



Figuur 3.

Voor deze regel geldt:

- aan de regel is voldaan als voor minimaal 90% van de tijd dat een tweede landingsbaan is ingezet in het winter- resp. zomerseizoen de inzet van de tweede baan kan worden verantwoord o.b.v. de verantwoordingscriteria in het LVB,
- het effect van de wijziging van de RMI op het verantwoordingspercentage is relevant en leidt tot hogere scores, waarbij de resulterende scores voor de inzet van de tweede landingsbaan vergelijkbaar zijn met de scores voor de inzet van de tweede startbaan,
- na wijziging van de RMI is in alle kwartalen (ruim) voldaan aan de regel, m.u.v. de periode waarin het vliegverkeer ernstig was verstoord als gevolg van de Corona pandemie;
- artikel 3.1.7 in het (Ontwerp) LVB geeft aan dat kan worden afgeweken van de regels voor strikt preferentieel baangebruik indien het normale gebruik van de luchthaven ernstig wordt belemmerd als gevolg van uitzonderlijke of onvoorziene omstandigheden; er is niet getoetst of dit van toepassing is voor de periode van de verstoring a.g.v. de Corona pandemie.

Conclusie:

De hoge scores (meer dan 95%) en het effect op de scores geven aanleiding om het percentage van de tijd dat de inzet van de tweede landingsbaan o.b.v. het verkeersaanbod verantwoord moet kunnen worden gelijk te stellen aan de norm voor de tweede startbaan, d.w.z. te verhogen van 90% naar 95%.

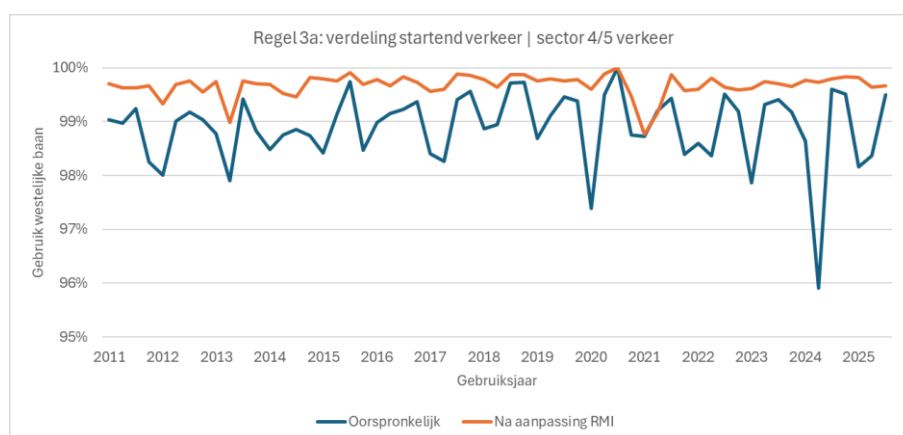
- Het advies is om de norm in de regel aan te passen naar 95%.

4. Regel 3a: Verdeling van het startend verkeer

Regel 3a ziet op het gebruik van de meest westelijk gelegen startbaan voor een westelijk gelegen bestemming als twee startbanen in gebruik zijn.

Figuur 4 geeft het effect van de aanpassing van de RMI op het aandeel verkeer met een westelijk gelegen bestemming dat gebruik heeft gemaakt van de meest westelijk gelegen startbaan binnen een baancombinatie.

NOTITIE



Figuur 4.

Voor deze regel geldt:

- aan de regel is voldaan als, voor de perioden dat twee startbanen in gebruik zijn, gemiddeld minimaal 97% van het verkeer met een westelijk gelegen bestemming gebruik heeft gemaakt van de meest westelijk gelegen startbaan binnen een baancombinatie,
- het effect van de wijziging van de RMI op het verantwoordingspercentage is relevant en leidt tot hogere scores,
- na wijziging van de RMI is in alle kwartalen (ruim) voldaan aan de regel.

Conclusie:

Gelet op de (hoge) historische scores en het effect van aanpassing van de RMI op deze scores, kan voor de verdeling van het startend verkeer het percentage verhoogd worden van 97% naar 99%.

- Het advies is om te overwegen om de norm in de regel te verhogen naar 99%.

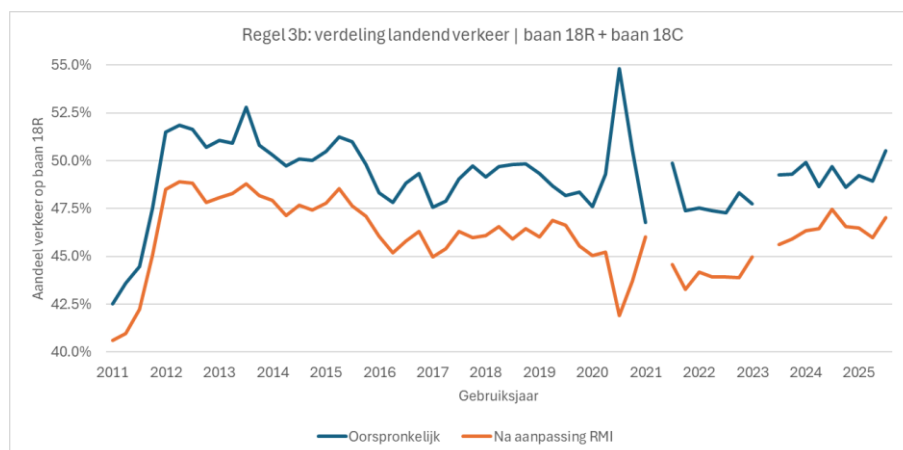
5. Regel 3b: Verdeling van het landend verkeer

Regel 3b ziet op het gebruik van de meest westelijk gelegen landingsbaan voor een westelijk gelegen bestemming als twee landingsbanen in gebruik zijn.

Baancombinaties met gebruik banen 1R en 18C als landingsbanen

Figuur 5 geeft het effect van de aanpassing van de RMI op het aandeel van het aantal landingen dat bij gebruik van de banen 18R (Polderbaan) en 18C (Zwanenburgbaan) baan 18R gebruikt heeft als landingsbaan.

NOTITIE



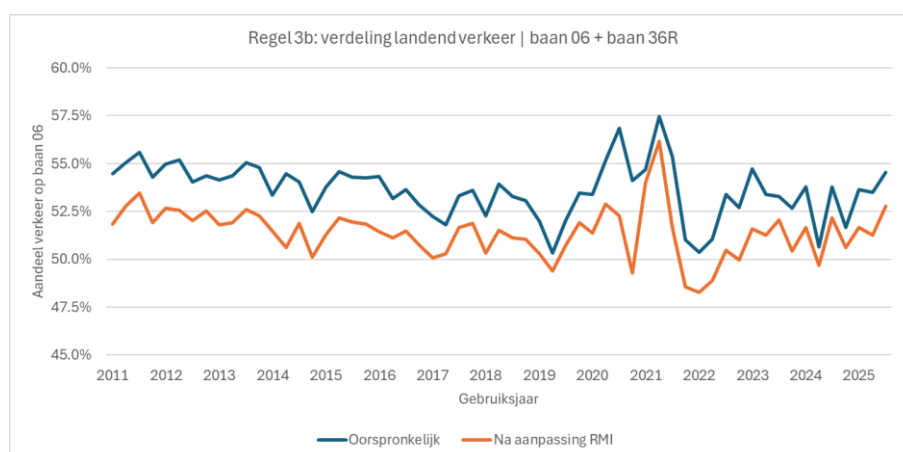
Figuur 5.

Voor deze regel geldt:

- aan de regel is voldaan als, voor de perioden dat banen 18R en 18C gelijktijdig in gebruik zijn als landingsbaan, gemiddeld minimaal 45% van de landingen gebruik heeft gemaakt van de Polderbaan (baan 18R),
- het effect van de wijziging van de RMI op het verantwoordingspercentage is relevant en leidt tot lagere scores,
- na wijziging van de RMI is niet meer in alle kwartalen voldaan aan de regel en is de marge ten opzichte van de norm beperkt, maar neemt deze in de afgelopen jaren wel toe.

Baancombinaties met gebruik banen 06 en 36R als landingsbanen

Figuur 6 geeft het effect van de aanpassing van de RMI op het aandeel van het aantal landingen dat bij gebruik van de banen 06 (Kaagbaan) en 36R (Aalsmeerbaan) baan 06 gebruikt heeft als landingsbaan.



Figuur 6.

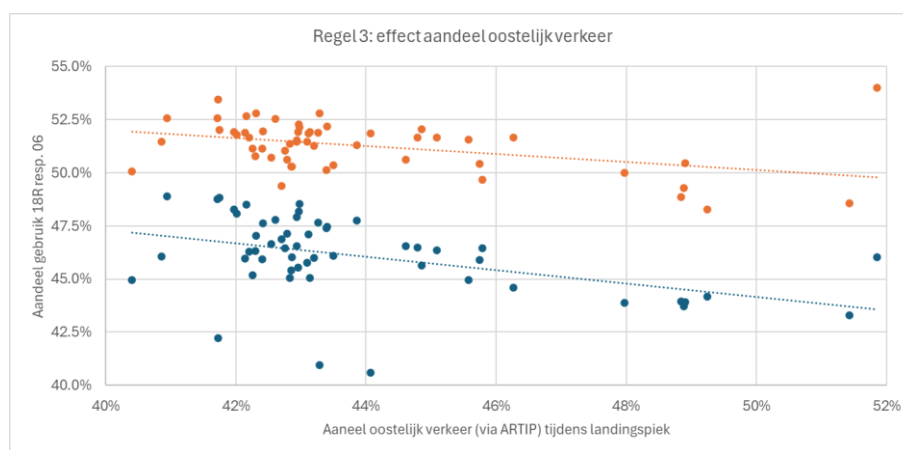
Voor deze regel geldt:

- aan de regel is voldaan als, voor de perioden dat banen 06 en 36R gelijktijdig in gebruik zijn als landingsbaan, gemiddeld minimaal 50% van de landingen gebruik heeft gemaakt van de Kaagbaan (baan 06),

NOTITIE

- het effect van de wijziging van de RMI op het verantwoordingspercentage is relevant en leidt tot lagere scores,
- na wijziging van de RMI is niet meer in alle kwartalen voldaan aan de regel en is de marge ten opzichte van de norm beperkt, maar neemt deze in de afgelopen jaren wel toe.

Het aandeel verkeer dat bij het gebruik van twee landingsbanen gebruik maakt / kan maken van resp. baan 18R (in combinatie met baan 18C) of baan 06 (in combinatie met baan 36R), hangt samen met de hoeveelheid oostelijk verkeer (verkeer via IAF ARTIP). Het oostelijk verkeer wordt afgehandeld op baan 18C bij het gebruik van 18R+18C als landingsbanen en op baan 36R bij het gebruik van 06+36R als landingsbanen. Als het aandeel oostelijk verkeer toeneemt, is de trend dat het gebruik van baan resp. 18R en baan 06 afneemt. Dit is weergegeven in onderstaande grafiek, waarin per kwartaal het aandeel gebruik resp. baan 18R en baan 06 is gegeven als functie van het aandeel oostelijk verkeer. Het aandeel oostelijk verkeer over de laatste 12 maanden (t/m mei 2025) was gemiddeld 43,8%.



Figuur 7.

Conclusie:

De scores en het effect op de scores geven geen aanleiding voor aanpassing van aandeel van het aantal bewegingen dat op resp. baan 18R en baan 06 moet worden afgehandeld. Echter, als het oostelijk verkeer toeneemt, dan is het waarschijnlijk dat de regel op dat moment aangepast dient te worden om de regel voor LVNL uitvoerbaar te houden.

- Het advies is om de norm in de regel in ieder geval vooralsnog niet aan te passen, maar te monitoren op de ontwikkeling van het aandeel verkeer via ARTIP. Bij meer dan ca. 45% van het verkeer via ARTIP kan het nodig zijn om de norm aan te passen.

6. Verantwoording regel 1 door aanwezigheid van buien

Op basis van de RMI is de inzet van een baancombinatie (regel 1) verklaard bij de aanwezigheid van wolken of buien in de TMA Schiphol, de CTR Schiphol of de sectoren die delen van het luchtruim blokkeren voor normaal gebruik. Het gaat daarbij om wolken of buien met de codes:

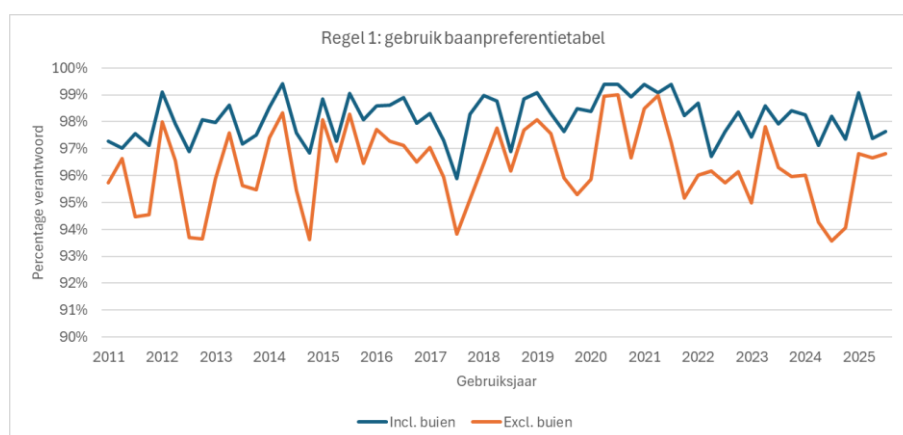
- "TS"- Thunderstorm,
- "CB" – Cumulonimbus,

NOTITIE

- “TCU” – Towering Cumulus, of
- “SN” – Snow

Reguliere buien (bijv. weercodes “SH” – Shower, of “RA” - Rain) gelden niet als verklaringsgrond.

Het blijkt vooralsnog niet mogelijk om het criterium aan te scherpen, zodat de aanwezigheid van buien alleen als verklaringsgrond geldt als dit keuze van de baancombinatie bepaald. Wel is bepaald wat het effect is van het verantwoordingscriterium op het totale percentage van de tijd dat de inzet van baancombinaties is verantwoord. Dit is weergegeven in Figuur 8.



Figuur 8.

Conclusie:

De scores en het effect op de scores geven geen aanleiding voor aanpassing van het percentage van de tijd dat het baangebruik o.b.v. de criteria verantwoord moet kunnen worden. De norm verhogen naar (bijv. 97%) is mogelijk te ambitieus gelet op de behaalde scores in het verleden.

Voor deze regel geldt:

- aan de regel is voldaan als voor minimaal 95% van de tijd in het winter- resp. zomerseizoen de inzet van de baancombinatie kan worden verantwoord o.b.v. de verantwoordingscriteria in het LVB,
- het verantwoordingscriterium “buien” draagt relevant bij aan de totale verantwoording,
- zonder dit criterium wordt niet altijd aan de norm voldaan.

Conclusie:

De scores en het effect op de scores van het “buiencriterium” geven geen aanleiding om de regel aan te passen.

- Het advies is om de regel niet aan te passen.

NOTITIE

7. Referenties

1. Evaluatie ontwerpwijziging Regeling Milieu-informatie Schiphol m.b.t. regels strikt preferentieel baangebruik. To70, 21.171.31, november 2023.
2. Ontwerpwijziging Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol, ter informatie bij de zienswijzenprocedure van de Ontwerpwijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (januari-februari 2021). Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, februari 2021.
3. Ontwerpwijziging Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol, ter informatie bij de zienswijzenprocedure van de Ontwerpwijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol 2025 [concept]. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, juli 2025.