

Handhavingsrapportage Schiphol 2010

Datum 28 december 2010

Inhoud

Leeswijzer 5

Samenvatting 7

1	Inleiding 9
1.1	Wettelijk kader 9
1.2	Handhavingssystematiek 9
1.3	Parallel starten problematiek 11
1.4	Experimenten Schiphol 12
1.5	LVB-wijzigingen 2010 13
1.6	RMI-wijziging 2010 13
1.7	Ontheffingsaanvraag ex artikel 8.23 Wet luchtvaart 14
1.8	Bestuursrechtelijke afhandeling overtreding LVNL 2009 14
1.9	Convenant Schiphol Airport Authority 15
1.10	Handhaving slots 15
2	Gegevensverstrekking en kwaliteitsborging 17
2.1	Gegevensverstrekking 17
2.2	Kwaliteitsborging 18
3	Toezicht naleving regels 21
3.1	Afwijkingen van luchtverkeerwegen en minimum vlieghoogten door gezagvoerders 21
3.2	Afwijkingen van luchtverkeerwegen en minimum vlieghoogten door de luchtverkeersleiding 24
3.3	Baanbeschikbaarstelling 27
3.4	Afwijkingen van beperkingen banenstelsel 28
3.5	Regels ter beperking van de uitstoot van stoffen die geurhinder veroorzaken 30
4	Toezicht naleving grenswaarden 33
4.1	Grenswaarden voor het externe veiligheidsrisico 33
4.2	Grenswaarden voor de geluidbelasting 33
4.2.1	Totale volume van de geluidbelasting L_{den} 33
4.2.2	Geluidbelasting handhavingspunten L_{den} 33
4.2.3	Totale volume van de geluidbelasting L_{night} 34
4.2.4	Geluidbelasting handhavingspunten L_{night} 34
4.3	Grenswaarden voor de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken 35
5	Toezicht naleving hoogtebeperkingen objecten 37
6	Getroffen voorzieningen 39
7	Maatregelen inspecteur-generaal 41

- Bijlage A: Afwijkingen baan- en luchtruimgebruik 43**
- Bijlage B: Grenswaarden handhavingspunten L_{den} en geluidbelasting t/m 31 oktober 2010 44**
- Bijlage C: Handhavingspunten L_{den} 45**
- Bijlage D: Grenswaarden handhavingspunten L_{night} en geluidbelasting t/m 31 oktober 2010 46**
- Bijlage E: Handhavingspunten L_{night} 47**
- Bijlage F: Begrippenlijst 48**

Leeswijzer

Op grond van artikel 8.29 van de Wet luchtvaart en artikel 3.1 van de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol (RMI) dient door de Inspecteur-Generaal Verkeer en Waterstaat (hierna: de inspecteur-generaal) elk halfjaar aan de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een verslag te worden uitgebracht. In verband met de samenvoeging van beide ministeries tot het nieuwe ministerie van Infrastructuur en Milieu wordt dit verslag nu aangeboden aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

Het verslag betreft de in de Wet Luchtvaart en het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) vastgelegde veiligheids- en milieuaspecten van het luchthavenluchtverkeer. Het gaat hierbij om de bevindingen van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (hierna: de inspectie) met betrekking tot de naleving van normen en regels door Amsterdam Airport Schiphol (hierna: Schiphol), Luchtverkeersleiding Nederland (hierna: LVNL) en de op Schiphol opererende luchtvaartmaatschappijen, door de luchtvaartsector getroffen voorzieningen om normoverschrijdingen te voorkomen en eventuele maatregelen van de inspecteur-generaal. In het verslag wordt tevens ingegaan op een door de inspectie te controleren en te handhaven regel uit het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB), zijnde de hoogtebeperkingen voor (mobiele) objecten.

Het verslag heeft betrekking op een gebruiksjaar, dan wel de eerste helft van dat gebruiksjaar. Voor Schiphol beslaat het gebruiksjaar de periode 1 november tot en met 31 oktober. In de nu voorliggende handhavingsrapportage wordt verslag gedaan over het gebruikjaar 2010 (de periode 1 november 2009 tot en met 31 oktober 2010).

De handhavingsrapportage begint met een *samenvatting* waarin beknopt de belangrijkste bevindingen en acties van de inspectie zijn weergegeven.

Daarna volgt een *inleiding (hoofdstuk 1)* waarin het wettelijk kader beschreven wordt en de handhavingssystematiek zoals die door de inspectie wordt toegepast. In de inleiding worden ook ontwikkelingen beschreven die voor de handhaving van belang zijn of daar deel van uitmaken. Ten slotte wordt in de inleiding ingegaan op de handhaving van slots die van belang is voor met name de geluidbelasting in de nacht. Het betreft hier een activiteit die niet uit het LVB of het LIB voortvloeit, maar uit de wijziging van het Besluit slotallocatie van 2005. Om die reden maakt het onderwerp geen deel uit van de 'hoofdstuktekst' van de handhavingsrapportage en wordt er een aparte paragraaf aan gewijd in de inleiding.

In *hoofdstuk 2* wordt beschreven welke gegevens op grond van artikel 8.28 van de Wet luchtvaart door de sectorpartijen aan de inspectie moeten worden verstrekt ten behoeve van de handhaving.

Deze verplichting is nader uitgewerkt in de RMI waarin is vastgelegd op welk moment deze gegevens moeten worden verstrekt, hoe de gegevens tot stand moeten worden gebracht en aan welke kwaliteitseisen moet worden voldaan. Verder wordt in hoofdstuk 2 aangegeven hoe door de inspectie gewaarborgd wordt dat de kwaliteitseisen door de sectorpartijen goed worden nageleefd.

In *hoofdstuk 3* staan de resultaten van het toezicht op de naleving van de regels uit het LVB inzake het luchtruimgebruik (luchtverkeerwegen en minimale vlieghoogten), het baangebruik en de uitstoot van stoffen die geurhinder veroorzaken.

In *hoofdstuk 4* staan de resultaten van het toezicht op de naleving van de normen uit het LVB. Deze normen hebben de vorm van grenswaarden en betreffen de maximaal toegestane geluidbelasting en de maximaal toegestane uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken (emissies).

In *hoofdstuk 5* staan de resultaten van het toezicht op de naleving van de hoogtebeperkingen uit het LIB inzake (mobiele) objecten.

In *hoofdstuk 6* staan de door de sectorpartijen getroffen voorzieningen (maatregelen) om overschrijdingen van grenswaarden te voorkomen. Tot nu toe betreft het hier uitsluitend (stuur-)maatregelen van de sector om de geluidbelasting in handhavingspunten beheersbaar te houden.

In *hoofdstuk 7* is aangegeven of er voor de inspecteur-generaal aanleiding is geweest bestuurlijke maatregelen aan één of meerdere sectorpartijen op te leggen. Een dergelijke actie is alleen aan de orde als zich in het voorgaande gebruiksjaar (verwijtbare) overschrijdingen van grenswaarden hebben voorgedaan.

Voor de hoofdstukken 2 tot en met 7 geldt een indeling waarbij eerst de betreffende artikelen van de Wet luchtvaart, het LVB, het LIB of de RMI worden genoemd waarop door de inspectie gehandhaafd wordt. Vervolgens worden de resultaten van die handhaving weergegeven, soms gevolgd door een beoordeling waarin wordt vastgesteld of sprake is van een (potentiële) overtreding van een regel of overschrijding van een grenswaarde. Daarnaast wordt ter verduidelijking in een aantal gevallen aangegeven welke werkwijze daarbij door de inspectie wordt gehanteerd.

De handhavingsrapportage eindigt met een zestal bijlagen. Bijlage A bevat een overzicht van de afwijkingen baan- en luchtruimgebruik zoals die door LVNL geregistreerd en beoordeeld zijn. De bijlagen B en D bevatten een overzicht van de grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten en de voor deze handhavingspunten berekende geluidbelasting. De kaarten in de bijlagen C en E tonen de geografische ligging van de handhavingspunten. Bijlage F bevat een overzicht van de in de handhavingsrapportage gehanteerde begrippen.

Samenvatting

De belangrijkste bevindingen en acties van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (hierna: de inspectie) over het gebruiksjaar 2010 zijn, dat:

- de grenswaarden voor het externe veiligheidsrisico, de geluidbelasting en de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken, niet overschreden zijn;
- door zeven luchtvaartmaatschappijen dusdanig van een luchtverkeerweg in de nacht is afgeweken dat ze door de inspectie moesten worden aangeschreven;
- van de vijf maatschappijen die in het gebruiksjaar 2010 zijn aangeschreven, er drie een waarschuwingsbrief van de inspectie hebben ontvangen;
- bij starts in de nacht twee keer sprake is geweest van een afwijkend baangebruik door LVNL;
- één van deze afwijkingen in aanmerking komt om bestuursrechtelijk te worden afgehandeld omdat hiervoor geen vrijstelling was verleend;
- zich geen situatie heeft voorgedaan waarbij als gevolg van het niet beschikbaar zijn van banen is afgeweken van de beperkingen die gelden voor het baangebruik;
- één luchtvaartmaatschappij wegens 'slotsmisbruik' door de inspectie is aangeschreven, waarbij een last onder dwangsom is opgelegd;
- deze luchtvaartmaatschappij na haar aanschrijving geen overtreding meer heeft begaan, waardoor in het gebruiksjaar 2010 ook geen dwangsom hoefde te worden betaald.

1 Inleiding

1.1 Wettelijk kader

Het wettelijk kader voor de luchthaven Schiphol wordt gevormd door Hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart (Stb. 2002, 374; laatstelijk gewijzigd Stb. 2008, 561), het LIB (Stb. 2002, 591; laatstelijk gewijzigd Stb. 2004, 425), het LVB (Stb. 2002, 592; laatstelijk gewijzigd Stb. 2010, 329) en de RMI (Stcrt. 2003, 34; laatstelijk gewijzigd Stcrt. 2010, 16647).

De Wet luchtvaart en het LVB bevatten regels en grenswaarden die door Schiphol, LVNL en de op Schiphol opererende luchtvaartmaatschappijen moeten worden nageleefd. Het toezicht hierop wordt uitgeoefend door de inspectie, waarbij de inspecteur-generaal in geval van niet naleving van regels en/of grenswaarden de bevoegdheid heeft om handhavend op te treden.

Het LIB bevat regels inzake de bestemming en het gebruik van de grond van en rond de luchthaven Schiphol (het luchthavengebied en het beperkingengebied). De handhaving van het LIB geschiedt door middel van het handhaven van de bestemmingsplannen en is derhalve een taak van de gemeenten. Uitzondering hierop vormt de handhaving van de hoogtebeperkingen uit het LIB inzake (mobiele) objecten, zoals bouwkranen. Deze handhaving geschiedt door de inspectie, waarbij het toezicht op de naleving van de hoogtebeperkingen uit het LIB in juni 2010 op basis van een convenant is overgegaan van de inspectie naar Schiphol.

In de RMI is vastgelegd welke gegevens op grond van artikel 8.28 van de Wet luchtvaart door Schiphol en LVNL aan de inspectie moeten worden verstrekt om de regels en grenswaarden van het LVB te kunnen handhaven. In de RMI is tevens vastgelegd wanneer deze gegevens moeten worden verstrekt, hoe de gegevens tot stand moeten worden gebracht en aan welke kwaliteitseisen moet worden voldaan. In hoofdstuk 2 wordt hier nader op ingegaan.

1.2 Handhavingssystematiek

De handhaving door de inspecteur-generaal heeft betrekking op de regels en grenswaarden zoals vastgelegd in het LVB en bovengenoemde bepaling over hoogtebeperkingen inzake (mobiele) objecten zoals vastgelegd in het LIB.

Het gaat hierbij om:

- de regels inzake het gebruik van het luchtruim en het baangebruik;
- de regels inzake de uitstoot van stoffen die geurhinder veroorzaken;
- de grenswaarden voor het externe veiligheidsrisico (totale risicogewicht), de geluidbelasting (totale volume van de geluidbelasting en geluidbelasting in handhavingspunten) en de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken;
- de verbodsbepaling inzake het oprichten of plaatsen van objecten in strijd met de hoogtebeperkingen uit het LIB.

De handhaving vindt plaats over de periode van een gebruiksjaar. Voor Schiphol geldt als gebruiksjaar, de periode van 1 november in enig jaar tot en met 31 oktober van het daarop volgende jaar.

De handhavingssystematiek die door de inspectie wordt toegepast is gebaseerd op de Wet luchtvaart. Daarbij dient een onderscheid te worden gemaakt tussen de handhaving van grenswaarden en de handhaving van regels.

Ten aanzien van *grenswaarden* is in artikel 8.18 van de Wet luchtvaart bepaald dat de exploitant van de luchthaven (lees: Schiphol), de verlener van luchtverkeerdienstverlening (lees: LVNL) en de luchtvaartmaatschappijen een gezamenlijke verplichting hebben om overschrijdingen van grenswaarden te voorkomen (zorgplicht). Zodra de inspecteur-generaal constateert dat een grenswaarde overschreden is, wordt door de inspecteur-generaal op grond van artikel 8.22, eerste lid, van de Wet luchtvaart een maatregel voorgeschreven die ertoe moet bijdragen dat de belasting vanwege het luchthavenluchtverkeer weer binnen die grenswaarde wordt teruggedrongen.

In dit verband is het van belang te weten dat LVNL op basis van Hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart, in relatie tot de naleving van milieubepalingen, als een sectorpartij moet worden gezien. Voorts dient er rekening mee te worden gehouden dat voor elk handhavingspunt waarin een overschrijding is geconstateerd, op basis van artikel 4.2.1, vierde lid, van het LVB, eerst nog een berekening moet worden uitgevoerd om te bepalen in hoeverre bijzondere weersomstandigheden bij de overschrijding een rol hebben gespeeld. Indien nodig vindt vervolgens nog een analyse plaats om vast stellen of er nog andere factoren zijn die bepalend zijn voor het antwoord op de vraag in hoeverre de betreffende grenswaarde-overschrijding de sectorpartijen kan worden aangerekend. Pas dan neemt de inspecteur-generaal een eventuele maatregel.

Deze maatregel richt zich tot die partij die de betreffende maatregel ook kan uitvoeren. De schuldvraag (wie is verantwoordelijk voor de overschrijding van de grenswaarde) is daarbij niet aan de orde. Omdat een overschrijding van een grenswaarde pas na afloop van het gebruiksjaar definitief kan worden vastgesteld, zal de betreffende maatregel niet eerder dan in het daarop volgende gebruiksjaar door de inspecteur-generaal worden opgelegd. Feitelijk betekent dit dan dat de maatregel erop is gericht dat de betreffende overschrijding zich in het nieuwe gebruiksjaar niet opnieuw voordoet.

Ten aanzien van *regels* is in de artikelen 8.19 tot en met 8.21 van de Wet luchtvaart bepaald dat de partij tot wie de regel gericht is, verplicht is die regel ook na te leven. In tegenstelling tot bij grenswaarden geldt bij regels dus niet een gezamenlijke verplichting.

De regels zoals vastgelegd in het LVB bevatten geboden, maar ook gelegitimeerde gronden om van die geboden te mogen afwijken.

Daarnaast kan te allen tijde door een partij op grond van de artikelen 8.19 tot en met 8.21 van de Wet luchtvaart van de regels van het LVB worden afgeweken als dat in het belang van de veiligheid nodig is. Dit betekent dat pas van een overtreding sprake is als door de inspecteur-generaal is vastgesteld dat niet op basis van een gelegitimeerde afwijkingsgrond, dan wel op basis van veiligheid van een regel is afgeweken.

Een overtreding van een regel van het LVB (en LIB) kan op grond van artikel 11.16 van de Wet luchtvaart worden bestraft met een bestuurlijke boete. Om recidive te voorkomen kan daarnaast op grond van artikel 11.15 van de Wet luchtvaart bestuursdwang worden toegepast, dan wel een last onder dwangsom worden opgelegd.

De handhavingssystematiek zoals die door de inspectie wordt toegepast is nader uitgewerkt in het 'Handhavingsbeleid: Wet luchtvaart; De Luchthaven Schiphol'.

1.3

Parallel starten problematiek

Via een stapsgewijze aanpak wordt door LVNL, samen met Schiphol, KLM en de rijksoverheid, gewerkt aan een oplossing van de parallel starten problematiek. Deze oplossing moet ervoor zorgen dat op een veilige manier en onder alle weersomstandigheden gelijktijdig door middel van Standard Instrument Departures (SID's) van de Polderbaan en Zwanenburgbaan kan worden gestart. De basis hiervoor is gelegd met de wijziging van de luchtverkeerswegen ten noorden van de Zwanenburgbaan. Deze wijziging is vastgelegd in het LVB 2008.

De stapsgewijze aanpak maakt deel uit van het implementatietraject (fase 1) waarin vijf stappen worden onderscheiden. In de handhavingsrapportage Schiphol van 14 december 2009 zijn deze stappen beschreven.

Op 24 februari 2009 is stap 2b van fase 1 van start gegaan waarbij tot een zicht van 5 km en een wolkenbasis van 1000 voet onafhankelijk op SID's wordt gestart. Daarna volgen nog een stap 3, 4 en 5 van fase 1.

Voor de overgang van stap 2b naar 3 is een verkeersleiderstraining vereist. Eind 2009 is deze training afgerond en geëvalueerd. Daaruit bleek dat er nog onvoldoende vertrouwen bestond om de overgang naar stap 3 te maken. Zodra de overgang naar stap 3 is gemaakt, ontstaat de situatie waarbij onder marginale weersomstandigheden (weerslimieten: zicht 1500 m, wolkenbasis 300 voet) onafhankelijk op SID's wordt gestart. Bij stap 4 zal onder alle weersomstandigheden onafhankelijk op SID's worden gestart. Stap vijf ten slotte is erop gericht de start- en radioprocedure voor toren en vlieger efficiënter te maken.

Parallel aan fase 1 is, conform de afspraken die hierover in het 'Alders convenant hinderbeperking middellange termijn' zijn gemaakt, in september 2008 het ontwikkeltraject voor de optimalisatie van de SID's van de Zwanenburgbaan (fase 2) van start gegaan.

In dat kader wordt gedacht aan:

- a) een experiment gericht op een vermindering van de spreiding van de eerste bocht van de SID's met behulp van een vast draaipunt;
- b) een experiment gericht op een concentratie van de verkeersstroom van de SID's tussen Zwanenburg en Badhoevendorp;
- c) een experiment met een vaste bochtstraal tussen Zaanstad en Oostzaan, met als doel een vermindering van de spreiding rond de daar aanwezige SID, en daarmee een vermindering van de hinder in Oostzaan en omgeving;
- d) een routevoorstel gericht op een aanpassing van de SID's die naar het zuiden draaien.

Op 29 september 2010 is aan de Alderstafel besloten om begin 2011 alvast fase 2 (onderdeel b) te starten in de vorm van een experiment en in de winter van 2010/2011 door te gaan met stap 3 van fase 1. Bij de invoering van stap 3 van fase 1 zal dan vervolgens rekening worden gehouden de resultaten van het experiment fase 2.

1.4 Experimenten Schiphol

In artikel 8.23a van de Wet luchtvaart is aangegeven dat bij regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van VROM, kan worden bepaald dat bij wijze van experiment wordt afgeweken van de bepalingen van het LVB. Deze afwijking kan bestaan uit:

- a) het verlenen van een vrijstelling van een regel in het LVB inzake het baan- en luchtruimgebruik;
- b) het vervangen van een in het LVB vastgelegde grenswaarde voor de geluidbelasting in een handhavingpunt door een andere grenswaarde.

In het gebruiksjaar 2010 is sprake geweest van een experiment waarbij het gebruik van nachtelijke vertrek- en aankomstprocedures tot 6:30 uur is verlengd. Dit experiment heeft gevolgen voor de wijze waarop het verkeer op Schiphol wordt afgewikkeld en de verdeling van de geluidbelasting over de omgeving van Schiphol. In verband hiermee was van 1 november 2009 tot en met 31 oktober 2010 de 'Regeling experiment verlenging nachtprocedures' van 30 oktober 2009 (Stcrt. 2009, 16778) van kracht. In deze, op artikel 8.23a van de Wet luchtvaart gebaseerde, regeling is vastgelegd welke vrijstellingen worden verleend voor het mogen afwijken van luchtverkeerswegen. In de regeling is tevens vastgelegd wat vanaf 1 november 2009 de vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingpunten L_{den} en L_{night} waren. Daarbij is rekening gehouden met de grenswaarden zoals opgenomen in de LVB-wijziging van 26 maart 2010 (zie paragraaf 1.5).

Op 21 oktober 2010 is het experiment CROS pilot 3b+ gestart. Dit experiment betreft een uitbreiding van de toepassing van de vaste bochtstraal technologie tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep. Nadere bijzonderheden over dit experiment komen aan de orde in de volgende handhavingsrapportage Schiphol.

1.5 LVB-wijzigingen 2010

In het gebruiksjaar 2010 zijn twee wijzigingen van het LVB doorgevoerd. Het betreft hier:

- a) op 26 maart 2010, het 'Besluit van 22 februari 2010 tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol in verband met wijziging van een aantal uitvliegroutes vanaf de Schiphol-Oostbaan, de Polderbaan, de Kaagbaan en de Buitenveldertbaan' (Stb. 2010, 125);
- b) op 4 september 2010, het 'Besluit van 24 juli 2010 tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol in verband met wijziging van de uitvliegroutes vanaf de Polderbaan, de Zwanenburgbaan, de Kaagbaan, de Aalsmeerbaan, de Buitenveldertbaan en de Schiphol-Oostbaan' (Stb. 2010, 329).

Ad a) In de LVB-wijziging van 26 maart 2010 zijn een aantal eerder positief geëvalueerde experimenten definitief vastgelegd, en zijn in verband hiermee nieuwe grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten vastgesteld. Daarnaast is in deze LVB-wijziging een nieuwe bepaling opgenomen over de aanleg van vaste stroomaansluitingen en voorzieningen voor preconditioned air, ter vervanging van de in het vliegtuig aanwezige Auxiliary Power Unit (zie paragraaf 3.5).

Ad b) In de LVB-wijziging van 4 september 2010 is de ligging van een aantal luchtverkeerswegen voor startend verkeer met een oostelijke bestemming vanaf de Polderbaan, de Zwanenburgbaan, de Kaagbaan, de Aalsmeerbaan, de Buitenveldertbaan en de Schiphol-Oostbaan aangepast. Het doel hiervan is een optimalisatie van de civiele verkeersstromen tussen Amsterdam, het Ruhrgebied en Frankfurt. Deze aanpassing heeft geen invloed op de grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten. Deze blijven ongewijzigd ten opzichte van het LVB van 26 maart 2010.

1.6 RMI-wijziging 2010

Op 12 oktober 2010 is de 'Regeling tot wijziging van de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol in verband met de vervanging van bijlage 4, 5 en 8' (Stcrt. 2010, 16647) vastgesteld.

In deze RMI-wijziging zijn de bijlagen 4, 5 en 8 van de RMI aangepast. De wijzigingen in bijlage 4 en 5 betreffen een verlenging van de rapportagetermijnen. De wijzigingen in bijlage 8 hebben betrekking op:

- het gebruik van de SSR code voor het koppelen van vluchtgegevens;
- de wijze van positiebepaling en vliegbaanreconstructie;
- de toekenning van vliegtuigcategorieën voor de berekening van het Totaal Risico Gewicht en de berekening van de geluidbelasting;
- het toekennen van vliegprocedures in het kader van de berekening van de geluidbelasting;
- de emissiedatabase.

Bovengenoemde regeling treedt op 1 november 2010 in werking.

1.7 Ontheffingsaanvraag ex artikel 8.23 Wet luchtvaart

In artikel 8.23 van de Wet luchtvaart is aangegeven dat bij regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van VROM, een in het LVB vastgelegde grenswaarde voor de geluidbelasting in een handhavingspunt door een andere grenswaarde kan worden vervangen, indien ten gevolge van groot baanonderhoud het normale gebruik van de luchthaven ernstig wordt belemmerd.

In de handhavingsrapportage Schiphol van 24 juni 2010 is aangegeven dat Schiphol op 14 april 2010 op basis van artikel 8.23 van de Wet luchtvaart, in verband met baanonderhoud, bij de Minister van Verkeer en Waterstaat een verzoek inzake vervangende grenswaarden in handhavingspunten heeft ingediend.

Op 26 mei 2010 heeft Schiphol bij de Minister van Verkeer en Waterstaat een aangepaste aanvraag voor vervangende grenswaarden in handhavingspunten ingediend in verband met groot onderhoud aan de Buitenveldertbaan. Deze aanvraag is door de Minister van Verkeer en Waterstaat gehonoreerd, waarna in de 'Regeling vervangende grenswaarden groot baanonderhoud Buitenveldertbaan' van 21 juni 2010 (Stcrt. 2010, 9874) voor de periode van 1 november 2009 tot en met 31 oktober 2010 vervangende grenswaarden voor de handhavingspunten L_{den} zijn vastgelegd.

Bij het bepalen van deze vervangende grenswaarden is rekening gehouden met de grenswaarden zoals die in de 'Regeling experiment verlenging nachtprocedures' van 30 oktober 2009 zijn vastgelegd (zie paragraaf 1.4). Omdat de 'Regeling vervangende grenswaarden groot baanonderhoud Buitenveldertbaan' van een latere datum is, komen de in deze regeling vastgelegde vervangende grenswaarden in de plaats van de vervangende grenswaarden zoals die in de 'Regeling experiment verlenging nachtprocedures' voor de handhavingspunten L_{den} zijn vastgelegd.

Dit betekent dat tot het einde van het gebruiksjaar 2010 voor wat betreft de handhavingspunten L_{den} gehandhaafd is op basis van de vervangende grenswaarden in de 'Regeling vervangende grenswaarden groot baanonderhoud Buitenveldertbaan' van 21 juni 2010 (zie bijlage B). Voor wat betreft de handhavingspunten L_{night} is tot het einde van het gebruiksjaar 2010 gehandhaafd op basis van de vervangende grenswaarden in de 'Regeling experiment verlenging nachtprocedures' van 30 oktober 2009 (zie bijlage D).

1.8 Bestuursrechtelijke afhandeling overtreding LVNL 2009

Op 22 april 2010 heeft de inspectie een voornemen tot het opleggen van een bestuurlijke boete aan LVNL bekend gemaakt. De aanleiding hiervoor was een overtreding van een regel van het LVB inzake het baangebruik in het gebruiksjaar 2009. De overtreding betreft één start vanaf de Zwanenburgbaan (baan 36C) op 30 juni 2009 na 23:00 uur en buiten de handhavingsmarge van twee minuten.

Op basis van artikel 11.18, tweede lid, van de Wet luchtvaart en artikel 4:8 van de Algemene wet bestuursrecht is LVNL in de gelegenheid gesteld om over het voornemen van de inspectie haar zienswijze te geven. Op 19 mei 2010 heeft LVNL van deze gelegenheid gebruik gemaakt.

De zienswijze van LVNL heeft tot een kleine aanpassing van het onderliggende rapport van de inspectie (het 'Rapport ex artikel 11.18 Wet luchtvaart; LVNL/gebruiksjaar 2009') geleid. De zienswijze van LVNL gaf echter geen aanleiding om af te wijken van het eerder door de inspectie ingenomen standpunt.

Op 26 juli 2010 heeft de inspectie aan LVNL een bestuurlijke boete van 10.000 euro opgelegd. Tegen dit besluit heeft LVNL geen bezwaar aangetekend.

1.9 Conventen Schiphol Airport Authority

In januari 2010 hebben de inspectie, de Koninklijke Marechaussee en het Hoogheemraadschap van Rijnland met Schiphol het 'Conventen Schiphol Airport Authority' (hierna: het conventen) getekend. In het conventen zijn afspraken gemaakt over de overdracht van een aantal toezichtstaken op het gebied van vliegveiligheid en milieu aan Schiphol. Het conventen heeft tot doel, een efficiënter en beter toezicht en minder verstoring van de bedrijfsvoering. De eindverantwoordelijkheid blijft bij de betreffende overheidsdiensten. Deze zullen via steekproeven controleren of Schiphol de nieuw verkregen taken goed uitvoert.

Het betreft hier het toezicht op de veiligheid van de grondafhandeling van vliegtuigen en van wegverkeer op het luchthaventerrein, de verkeersdoorstroming bij de aankomst- en vertrekhal, en het voorkomen van waterverontreiniging bij het ijs- en sneeuwvrij houden van vliegtuigen. Daarnaast betreft het hier de controle op de hoogte van bouwkransen en andere objecten buiten de luchthaven die het vliegverkeer kunnen hinderen. Het conventen heeft derhalve gevolgen voor de wijze waarop het toezicht op de naleving van de hoogtebeperkingen uit het LIB inzake (mobiele) objecten wordt uitgevoerd (zie hoofdstuk 5).

De verwachting is dat het conventen later nog wordt uitgebreid met nieuwe afspraken. Tot deze nieuwe afspraken behoort onder meer het (eerstelijns) toezicht door Schiphol op het gebruik van vaste stroomaansluitingen en voorzieningen voor pre-conditioned air door luchtvaartmaatschappijen op het luchtvaartterrein, in relatie tot het zo min mogelijk gebruiken van de in de vliegtuigen aanwezige Auxiliary Power Unit (zie paragraaf 3.5).

1.10 Handhaving slots

Schiphol is een slotgecoördineerde luchthaven. Dat houdt in dat luchtvaartmaatschappijen alleen gebruik van Schiphol mogen maken als zij door middel van een 'slot' toestemming hebben gekregen om op een bepaald tijdstip een start of een landing uit te voeren. De 'slots' worden via een bepaalde verdeelsleutel door de slotcoördinator aan de luchtvaartmaatschappijen toegewezen.

Soms komt het voor dat luchtvaartmaatschappijen zonder 'slot' vliegen of afwijken van de slottijd, waardoor bijvoorbeeld vluchten waarvoor een 'dagslot' is uitgegeven, in de nacht worden uitgevoerd. Dit kan gevolgen hebben voor de capaciteitsverdeling, maar in het geval van Schiphol ook consequenties hebben voor de geluidbelasting. Vluchten die in de nacht worden uitgevoerd tellen namelijk zwaarder mee in de berekening van de geluidbelasting. Indien door een luchtvaartmaatschappij herhaaldelijk en opzettelijk (dus zonder geldige reden) tussen 23:00 en 7:00 uur (lokale tijd) gestart of geland wordt zonder een voor die periode toegewezen slot, en dus wordt afgeweken van de door de slotcoördinator toegewezen slottijd, is sprake van 'slotsmisbruik'.

In de wijziging van het Besluit slotallocatie van 15 september 2005 is onder meer bepaald dat handhaving door de inspectie plaatsvindt op het moment dat Schiphol en de slotcoördinator hebben gedaan wat in hun vermogen ligt om 'slotsmisbruik' aan te pakken, maar deze inspanningen onvoldoende resultaat hebben opgeleverd. In dat geval wordt van de inspectie verwacht dat aan de betreffende luchtvaartmaatschappijen effectieve en proportionele sancties/maatregelen worden opgelegd. Dat gebeurt in de vorm van dwangsommen van 15.000 euro per overtreding met een maximum van 300.000 euro.

Resultaten

In het gebruiksjaar 2010 is één luchtvaartmaatschappij wegens 'slotsmisbruik' door de inspectie aangeschreven, waarbij een last onder dwangsom is opgelegd. Deze maatschappij heeft na haar aanschrijving geen overtreding meer begaan, waardoor in het gebruiksjaar 2010 ook geen dwangsom hoefde te worden betaald.

2 Gegevensverstrekking en kwaliteitsborging

2.1 Gegevensverstrekking

Op grond van artikel 8.28 van de Wet luchtvaart dienen door de luchtvaartsector, conform de bepalingen in de RMI, aan de inspecteur-generaal gegevens te worden verstrekt over:

- de veiligheids- en milieubelasting in relatie tot de in het LVB vastgelegde grenswaarden;
- de door de luchtvaartsector getroffen voorzieningen om overschrijdingen van deze grenswaarden te voorkomen;
- door de luchtvaartsector veroorzaakte afwijkingen van in het LVB vastgelegde regels die in het belang van de veiligheid nodig zijn.

Gegevensverstrekking Schiphol

Op grond van de RMI moet Schiphol gegevens verstrekken over de veiligheids- en milieubelasting in relatie tot de in het LVB vastgelegde grenswaarden voor de geluidbelasting, het externe veiligheidsrisico en de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken. Schiphol gebruikt voor het uitvoeren van de berekeningen en het opstellen van de rapportages het 'Wettelijk Informatiesysteem Naleving Grenswaarden Schiphol' (WINGS).

Gegevensverstrekking LVNL

Op grond van de RMI moet LVNL gegevens verstrekken over alle afwijkingen van luchtverkeerwegen, minimale vlieghoogten en baangebruik. Dus niet alleen afwijkingen veroorzaakt door instructies van LVNL, maar ook afwijkingen veroorzaakt door gezagvoerders. Deze gegevens betreffen niet alleen het feit, maar ook de oorzaak van de geregistreerde afwijkingen. In de paragrafen 3.1, 3.2 en 3.4 wordt hier nader op ingegaan.

Resultaten

Wat betreft de *volledigheid* van de gegevensverstrekking is door de inspectie vastgesteld dat door Schiphol en LVNL is voldaan aan hetgeen hierover in de RMI is vastgelegd.

Wat betreft de *tijdigheid* van de gegevensverstrekking is door de inspectie vastgesteld dat door Schiphol is voldaan aan hetgeen hierover in de RMI is vastgelegd.

Voor LVNL geldt als toetsingskader, de brief van de inspectie van 25 juli 2007. In deze brief is door de inspectie aangegeven dat, in afwijking van de RMI, door LVNL een leveringstermijn van drie weken mag worden gehanteerd en als tijdvak waarover moet worden gerapporteerd, een periode van een maand mag worden aangehouden. Deze beslissing is geformaliseerd in de RMI-wijziging van 12 oktober 2010 die op 1 november 2010 van kracht wordt (zie paragraaf 1.6).

Op basis van periodieke controles en auditbevindingen is door de inspectie vastgesteld dat LVNL heeft voldaan aan hetgeen hierover in de brief van 25 juli 2007 is vastgelegd.

2.2 Kwaliteitsborging

De inspectie ziet erop toe dat de gegevensverstrekking (en de aan deze gegevens ten grondslag liggende registraties en bewerkingen) door de luchtvaartsector conform de RMI plaatsvindt. Dit betreft zowel het tijdstip waarover en het moment waarop de gegevens moeten worden verstrekt, als de (kwaliteits-)eisen die conform bijlage 7 (en 8) van de RMI aan de gegevens worden gesteld.

De RMI schrijft voor dat LVNL vluchtgegevens registreert. Daarnaast wordt in de RMI voorgeschreven dat bij afwijkingen van luchtverkeerswegen, minimale vlieghoogten en beperkingen ten aanzien van het baangebruik specifieke informatie moet worden geregistreerd en gerapporteerd. Tevens zijn in de RMI eisen gesteld aan de wijze waarop het proces binnen LVNL moet worden beheerst.

In het kader van de kwaliteitsborging worden door de inspectie bij zowel LVNL als Schiphol audits, en soms ook productinspecties uitgevoerd. Daarnaast dient op basis van de RMI door zowel LVNL als Schiphol minimaal één keer per jaar via een interne audit te worden beoordeeld of voldaan wordt aan de kwaliteitseisen zoals gesteld in bijlage 7 van de RMI. De resultaten van deze interne audits dienen in een verificatierapport te worden vastgelegd en worden vervolgens weer meegenomen in het toezicht dat door de inspectie wordt uitgeoefend.

Resultaten

In de tweede helft van het gebruiksjaar 2010 heeft de inspectie bij LVNL een audit in combinatie met productinspecties uitgevoerd. Deze audit had betrekking op de levering van milieugegevens door LVNL. Uit deze audit zijn vier bevindingen naar voren gekomen die voornamelijk van procedurele aard zijn. Het oppakken van deze bevindingen door LVNL zal door de inspectie worden gemonitord.

Ten aanzien van de uitgevoerde RMI audit in het gebruiksjaar 2009 heeft Schiphol op 5 november 2009 een brief gestuurd aan de inspectie waarin zij aangeeft de bevindingen van die audit te onderschrijven en te zullen gaan oplossen. Omdat dit een proces is dat over meerdere afdelingen speelt, heeft Schiphol voorgesteld om dit projectmatig aan te pakken.

Op 17 februari 2010 is de inspectie door Schiphol geïnformeerd over de aanpak van het probleem dat bij de RMI audit van 2009 het auditonderwerp was, te weten een softwarematige aanpassing van het Noise Monitoring System (NOMOS) die gevolgen had voor de berekening van de feitelijke geluidbelasting door WINGS. Hiermee is voldaan aan één van de bevindingen die tijdens de audit van 2009 was geconstateerd.

In de tweede helft van het gebruiksjaar 2010 heeft de inspectie de voorbereidingen gestart voor de RMI audit bij Schiphol over het gebruiksjaar 2010. Deze audit staat gepland voor 29 november 2010. Dat is wat later dan oorspronkelijk de bedoeling was. Praktische overwegingen hebben hierbij een rol gespeeld in verband met door Schiphol opgestarte activiteiten die moeten leiden tot de vervanging van NOMOS II en WINGS in het eerste kwartaal van 2011. Bij de RMI audit in november 2010 zal de inspectie tevens op alle bevindingen van de RMI audit van 2009 terugkomen.

In de handhavingsrapportage Schiphol van 14 december 2009 is gemeld dat er tijdens de audit van 2009 bij Schiphol ook bevindingen waren die voor rekening van de inspectie komen. In verband hiermee is in opdracht van de inspectie door adviesbureau To70 een inhaalslag uitgevoerd voor wat betreft het actualiseren van een aantal RMI-databases. Daarnaast heeft de inspectie, in overleg met Schiphol, een wijziging van de RMI doorgevoerd waarin een aantal praktische, technische en procedurele onvolkomenheden, die in het gebruiksjaar 2009 aan het licht waren gekomen, zijn aangepakt. Deze wijziging maakt deel uit van de RMI-wijziging die op 1 november 2010 van kracht wordt (zie paragraaf 1.6).

3 Toezicht naleving regels

3.1 **Afwijkingen van luchtverkeerwegen en minimum vlieghoogten door gezagvoerders**

In artikel 3.1.1 van het LVB is aangegeven dat de gezagvoerder van een straalvliegtuig met een andere bestemming dan de luchthaven Lelystad, Valkenburg of Rotterdam bij het vertrek van de luchthaven er zorg voor moet dragen dat:

- het vliegtuig blijft binnen één van de luchtverkeerwegen die voor het betreffende tijdvak, voor het vertrek van de betreffende baan, zijn aangewezen in bijlage 1 van het LVB;
- na het verlaten van de Terminal Control Area van Schiphol (Schiphol TMA) de vlieghoogte van het vliegtuig blijft op of boven vliegniveau 60 (= ongeveer 6000 voet, oftewel ongeveer 2 km).

In artikel 3.1.2 van het LVB is aangegeven dat de gezagvoerder van een straalvliegtuig dat niet afkomstig is van de luchthaven Lelystad, Valkenburg of Rotterdam bij de nadering van de luchthaven er zorg voor moet dragen dat:

- het vliegtuig blijft binnen één van de luchtverkeerwegen voor zover voor het betreffende tijdvak, voor een nadering van de desbetreffende baan, luchtverkeerwegen zijn aangewezen in bijlage 1 van het LVB;
- buiten de hiervoor bedoelde gevallen de vlieghoogte van het vliegtuig blijft op of boven de minimale vlieghoogte zoals beschreven in de tabel van artikel 3.1.2 van het LVB.

Voor beide artikelen geldt dat de gezagvoerder van de bepalingen kan afwijken op grond van de gegeven verkeersleiding of wanneer dat in het belang van de veiligheid nodig is. Ook kan de gezagvoerder (bij naderingen in de nacht) van één van de luchtverkeerwegen afwijken voor zover de technische voorzieningen van het vliegtuig onvoldoende zijn.

Werkwijze inspectie

De inspectie is verantwoordelijk voor de controle en nadere bestudering van afwijkingen van luchtverkeerwegen en minimale vlieghoogten die mogelijk door gezagvoerders veroorzaakt zijn. Dat gebeurt op basis van gegevens over afwijkingen van luchtverkeerwegen en minimale vlieghoogten die door LVNL worden geleverd en gegevens uit het Flighttrack and Aircraft Noise Monitoring System (FANOMOS) van de inspectie. Deze gegevens betreffen afwijkingen die op instructie van LVNL hebben plaatsgevonden, alsmede afwijkingen die (volgens LVNL) niet op instructie van LVNL hebben plaatsgevonden (geen LVNL-bemoeienis). Laatstgenoemde afwijkingen zijn zeer waarschijnlijk door gezagvoerders veroorzaakt en vormen, tezamen met de eigen registraties met FANOMOS, de basis voor het onderzoek door de inspectie.

Hieronder volgt de gehanteerde systematiek, waarbij een onderscheid dient te worden gemaakt tussen afwijkingen in de nacht en afwijkingen overdag.

Voor de *nachtperiode* (23:00 uur tot 06:00 uur) geldt dat alle afwijkingen van luchtverkeerwegen en minimale vlieghoogten die in de nacht plaatsvinden, door de inspectie worden gecontroleerd. Vervolgens wordt door de inspectie een selectie gemaakt, welke afwijkingen nader worden onderzocht om te bepalen of een gezagvoerder onrechtmatig van de luchtverkeerweg of minimale vlieghoogte is afgeweken. Tot deze selectie behoren in ieder geval die afwijkingen die door LVNL zijn beoordeeld als afwijkingen die vallen in de categorie 'geen LVNL-bemoeienis'.

Voor de *dagperiode* (06:00 uur tot 23:00 uur) is het vanwege het grote aantal vliegtuigbewegingen niet mogelijk alle (veelal gelegitimeerde) afwijkingen van luchtverkeerwegen en minimale vlieghoogten te controleren. Sprake is van een risicogebaseerde controle op maatschappijniveau. Dit houdt in dat er primair een controle plaatsvindt op het vlieggedrag van die maatschappijen die al (significante) afwijkingen in de nacht hebben laten zien.

De inspectie hanteert als procedure dat gezagvoerders die van een luchtverkeerweg of minimale vlieghoogte zijn afgeweken, via hun luchtvaartmaatschappij door de inspectie worden aangeschreven. Wordt vervolgens door de inspectie vastgesteld dat sprake is van een overtreding, dan volgt een waarschuwingsbrief.

De praktijk wijst uit dat zo'n waarschuwingsbrief tot nu toe voldoende effectief is geweest om een herhaling van de overtreding te voorkomen. Mocht de betreffende luchtvaartmaatschappij binnen de periode van een jaar toch opnieuw een overtreding begaan, dan is sprake van recidive en volgt in principe een bestuurlijke boete.

Resultaten

Alle door LVNL geregistreerde afwijkingen zijn door LVNL verwerkt in de LVNL-tabel zoals weergegeven in bijlage A.

Uit de LVNL-tabel kan worden afgeleid dat:

- in de nachtperiode sprake is geweest van 1051 afwijkingen van luchtverkeerwegen en minimale vlieghoogten op een totaal van 22.883 vliegtuigbewegingen (= ongeveer 4,6%);
- in de dagperiode sprake is geweest van 11.211 afwijkingen van luchtverkeerwegen en minimale vlieghoogten op een totaal van 359.929 vliegtuigbewegingen (= ongeveer 3,1%).

In de meeste gevallen betreft het hier gelegitimeerde afwijkingen om reden van bijvoorbeeld weer of omdat deze afwijkingen tot een bepaald percentage (voor LVNL) zijn toegestaan.

Nachtperiode

Alle door LVNL gerapporteerde afwijkingen die in de categorie 'geen LVNL-bemoeienis' zijn opgenomen, zijn door de inspectie onderzocht.

Het betreft hier in totaal 47 afwijkingen (= ongeveer 0,2% van het totale aantal vliegtuigbewegingen in de nacht en ongeveer 4,5% van het totale aantal afwijkingen in de nacht).

In onderstaande tabel is aangegeven wat dit onderzoek heeft opgeleverd.

Type/oorzaak afwijking	Weer	Marginale afwijking	Technisch probleem	Overig*	Nog in onderzoek	Vliegerfout	Totaal
Aantal	0	11	9	17	2	8	47
Percentage	0%	23,4%	19,1%	36,2%	4,3%	17,0%	100%

*) Afwijkingen luchtverkeerweg in dag-/nacht overgang binnen handhavingsmarge, afwijkingen als gevolg van een verlenging van de nachtperiode tot 06:30 uur, waarvoor een vrijstelling is verleend in het kader van het experiment 'verlenging nachtprocedures' en afwijkingen door vliegtuigen met onvoldoende technische voorzieningen om bij een nadering binnen de grenzen van een luchtverkeerweg te kunnen blijven.

Uit de tabel blijkt dat in het gebruiksjaar 2010 in 8 gevallen sprake was van een (significante) afwijking veroorzaakt door de gezagvoerder van een vliegtuig (vliegerfout). Het betreft hier afwijkingen van luchtverkeerwegen in de nacht. Voor de inspectie waren deze afwijkingen aanleiding om de betreffende luchtvaartmaatschappijen aan te schrijven.

Dagperiode

Voor de dagperiode is in het gebruiksjaar 2010 een risicogebaseerde controle uitgevoerd. Uit de resultaten van deze analyse kwamen geen luchtvaartmaatschappijen naar voren die specifieke aandacht behoeften. Derhalve is de controle van de inspectie op afwijkingen van luchtverkeerwegen en minimale vlieghoogten in de dagperiode slechts marginaal geweest. Het resultaat van deze controles was dat in geen enkel geval sprake was van afwijkingen van luchtverkeerwegen of minimale vlieghoogten overdag, door gezagvoerders, die aanleiding gaven om de betreffende luchtvaartmaatschappij aan te schrijven.

In de nu volgende tabel is voor zowel de nachtperiode als de dagperiode aangegeven welke acties in het gebruiksjaar 2010 door de inspectie ondernomen zijn en wat deze acties in het gebruiksjaar 2010 hebben opgeleverd.

	Aangeschreven maatschappijen	Ontvangen reacties	Maatregelen maatschappijen	Vervolgactie
Aantal	5*	5	- Crewbriefing - Verbetering programmering FMS	3x waarschuwingsbrief

*) De 8 vliegerfouten zijn door 7 luchtvaartmaatschappijen begaan waarvan er 2 nog door de inspectie moeten worden aangeschreven omdat de afwijkingen vlak voor het einde van het gebruiksjaar zijn geconstateerd.

3.2 Afwijkingen van luchtverkeerswegen en minimum vlieghoogten door de luchtverkeersleiding

In artikel 3.1.3 van het LVB is aangegeven dat LVNL luchtverkeersleiding moet geven die ertoe strekt dat het straalvliegtuig blijft binnen een luchtverkeersweg dan wel op of boven de in het LVB aangegeven minimale vlieghoogte. LVNL kan hiervan afwijken indien dit naar haar oordeel noodzakelijk is in verband met een veilige en doelmatige afwikkeling van het luchthavenluchtverkeer. Deze afwijkingen, gerekend over een gebruiksjaar, mogen een bepaald percentage van het totale aantal vliegtuigbewegingen niet te boven gaan. Deze percentages staan bij artikel 3.1.3 van het LVB vermeld in een aparte tabel.

In bijlage 4C van de RMI is aangegeven dat door LVNL voor iedere regel van de tabel het (feitelijke) percentage afwijkingen moet worden aangegeven. Afwijkingen die in het belang van de veiligheid nodig zijn mogen hierop in mindering worden gebracht. Om te kunnen bepalen welke afwijkingen LVNL wel of niet mogen worden aangerekend, dienen door LVNL niet alleen feitelijke gegevens, maar ook gegevens over de oorzaak van de geregistreerde afwijkingen te worden gegeven. Zolang een in artikel 3.1.3 van het LVB vermeld percentage toegestane afwijkingen niet dreigt te worden overschreden, bestaat voor LVNL geen directe noodzaak om de precieze oorzaak van de betreffende afwijkingen vast te stellen.

Werkwijze inspectie

Gezien het grote aantal (gelegitimeerde) afwijkingen gedurende de dagperiode, in relatie tot de beschikbare capaciteit, wordt door LVNL voor een beperkt aantal afwijkingen per jaar naast het *feit* ook de *oorzaak* aangegeven.

Voor de inspectie is dit een geaccepteerde handelwijze omdat het primair in het belang van LVNL is dat zoveel mogelijk afwijkingen door LVNL worden geanalyseerd. Dit om vast te stellen of ze LVNL dan wel de gezagvoerder moeten worden aangerekend. Afwijkingen waarvan de oorzaak niet bekend is blijven namelijk voor rekening van LVNL.

Hoewel LVNL in principe zelf mag bepalen welke afwijkingen door LVNL worden geanalyseerd, is met de inspectie de afspraak gemaakt dat alle afwijkingen die in de nacht plaatsvinden door LVNL worden geanalyseerd.

Eenzijds omdat in de nacht de meeste hinder ervaren wordt en anderzijds omdat voor de nacht strengere normen gelden.

Voor de *dagperiode* geldt dat door LVNL een (door de inspectie geaccordeerde) statistische methode wordt toegepast in relatie tot de 3%-norm voor het toegestane percentage afwijkingen van luchtverkeerswegen overdag van vertrekkende vliegtuigen onder 3000 voet. De statistische methode heeft tot doel een reële inschatting te maken van het percentage afwijkingen in relatie tot de 3%-norm dat LVNL eigenlijk niet mag worden aangerekend. Dit resulteert in een bepaald aftrekpercentage. Uit analyses van LVNL is namelijk gebleken dat slechts een beperkt deel van de afwijkingen onder 3000 voet een gevolg is van instructies van LVNL om reden van een veilige en doelmatige afwikkeling van het luchtverkeer (lees: capaciteit/efficiency). De meeste afwijkingen zouden het gevolg zijn van onnauwkeurig vlieggedrag, vliegerfouten en instructies van LVNL om reden van weer.

Om de statistische methode te kunnen toepassen geldt voor LVNL de volgende procedure:

- Eén keer per gebruiksjaar dient door LVNL een analyse te worden uitgevoerd over de laatste volle week van de maand september.
- Op basis van deze analyse wordt één keer per gebruiksjaar een aftrekpercentage berekend.
- Dit aftrekpercentage wordt bij de aftrekpercentages uit eerdere analyses gevoegd, op basis waarvan een voortschrijdend gemiddeld aftrekpercentage wordt vastgesteld dat geldt voor het daarop volgende gebruiksjaar.
- In het kader van de jaarlijkse audit die door de inspectie bij LVNL wordt uitgevoerd wordt gezien of door de inspectie nog een controle op de totstandkoming van de aftrekpercentages moet plaatsvinden.
- Deze controle kan in voorkomende gevallen leiden tot een aanpassing van het door LVNL gehanteerde aftrekpercentage.

Vorig gebruiksjaar werd in de procedure nog uitgegaan van twee analyses per gebruiksjaar. Wegens het steeds geringere effect van de uitkomst van nieuwe analyses op het te hanteren aftrekpercentage, en ter beperking van de administratieve lasten, is in maart 2010 tussen de inspectie en LVNL afgesproken dat het aantal analyses per gebruiksjaar van twee naar één terug wordt gebracht.

LVNL heeft voor week 39 van het gebruiksjaar 2009 een analyse uitgevoerd. Op basis van het resultaat van deze en eerdere analyses heeft de inspectie bepaald dat door LVNL voor het gebruiksjaar 2010 een aftrekpercentage van 78,6% mag worden toegepast voor alle afwijkingen (exclusief afwijkingen veroorzaakt door parallel starten) die onder de 3%-norm vallen.

Resultaten

Alle door LVNL geregistreerde afwijkingen waarvoor in het LVB percentages zijn bepaald waar LVNL zich aan te houden heeft, zijn door LVNL verwerkt in de LVNL-tabel zoals weergegeven in bijlage A.

Uit deze tabel blijkt dat een aantal afwijkingen op basis van de oorzaakanalyse van LVNL terecht is gekomen in de categorieën 'incorrecte data', 'veiligheidsbelang', 'onvoldoende technische voorzieningen' en 'geen LVNL-bemoeienis'.

Afwijkingen die onder '*veiligheidsbelang*' zijn ingedeeld, betreffen voornamelijk afwijkingen veroorzaakt door weersomstandigheden. In de rapportages van LVNL is de categorie '*veiligheidsbelang*' zodanig gespecificeerd dat duidelijk is welke afwijkingen het gevolg zijn van weersomstandigheden en welke afwijkingen een andere (veiligheids-)oorzaak hebben.

Afwijkingen die onder '*onvoldoende technische voorzieningen*' zijn ingedeeld, betreffen afwijkingen in verband met het technisch niet in staat zijn van het betreffende vliegtuig om de nadering in de nacht binnen de luchtverkeersweg uit te voeren.

Afwijkingen die onder '*geen LVNL-bemoeienis*' zijn ingedeeld, betreffen afwijkingen die zeer waarschijnlijk door de gezagvoerder/het vliegtuig zijn veroorzaakt en om die reden LVNL niet mogen worden aangerekend. Deze afwijkingen zijn door de inspectie onderzocht om vast te stellen of de gezagvoerder onrechtmatig van de regels voor het gebruik van het luchtruim is afgeweken (zie paragraaf 3.1).

Wat overblijft zijn afwijkingen die LVNL in principe mogen worden aangerekend.

Uit de LVNL-tabel in bijlage A blijkt dat met betrekking tot twee regels het geregistreerde percentage afwijkingen hoger is dan het maximaal toegestane percentage. Het betreft hier:

- horizontale afwijkingen van luchtverkeerswegen in de nacht van naderende vliegtuigen;
- horizontale afwijkingen van luchtverkeerswegen in de nacht van vertrekkende vliegtuigen.

In het kader van de beoordeling van deze afwijkingen hanteert de inspectie ten aanzien van onderstaande onderwerpen de volgende, bij LVNL bekend zijnde, uitgangspunten:

- *horizontale afwijkingen naderend verkeer in de nacht*: de inspectie hanteert als uitgangspunt dat dergelijke afwijkingen LVNL niet worden aangerekend, indien de hoogte waarop de luchtverkeersweg wordt binnengevlogen op of boven vliegniveau 70 (= ongeveer 7000 voet; de minimum vlieghoogte tot de grens van de Schiphol TMA) is;

- *meetvluchten*: meetvluchten zijn een wettelijke verplichting en dienen vanwege het veiligheidsbelang te worden uitgevoerd, waarbij het kan voorkomen dat van de regels zoals vastgelegd in het LVB moet worden afgeweken; afwijkingen veroorzaakt door het meetvliegtuig zelf mogen worden opgenomen in de categorie 'veiligheidsbelang';
- *dag-nacht overgang*: ten aanzien van vluchten in de dag-nacht overgang (en omgekeerd) hanteert de inspectie om operationele redenen een handhavingsmarge van twee minuten.

In het gebruiksjaar 2010 zijn ook afwijkingen geregistreerd die te maken hebben met het experiment 'verlenging nachtrecht'. Voor dit experiment geldt dat de gesignaleerde afwijkingen LVNL niet worden aangerekend omdat hiervoor in de betreffende ministeriële regeling een vrijstelling is verleend (zie paragraaf 1.4).

In de LVNL-tabel in bijlage A staan bovengenoemde uitgangspunten (voor zover van toepassing), vrijstelling, alsmede het aftrekpercentage dat door LVNL mag worden gehanteerd in de kolom 'interpretatie-issues'.

Beoordeling

Rekening houdend met genoemde uitgangspunten, vrijstelling en het aftrekpercentage dat door LVNL mag worden gehanteerd, is door de inspectie vastgesteld dat voor alle regels waar LVNL zich aan te houden heeft, het geregistreerde percentage afwijkingen lager is dan het maximaal toegestane percentage afwijkingen. Dit betekent dat de voor LVNL geldende regels van het LVB met betrekking tot het luchtruimgebruik in het gebruiksjaar 2010 niet overtreden zijn.

3.3

Baanbeschikbaarstelling

In artikel 3.1.4 van het LVB is aangegeven dat Schiphol zorg draagt voor de beschikbaarstelling van het banenstelsel en dat de beschikbaarstelling kan worden beperkt als dat noodzakelijk is voor het uitvoeren van werkzaamheden aan of in verband met het banenstelsel. Dat kan zijn in verband met een acuut probleem, maar ook in verband met onderhoud.

Werkwijze inspectie

Dat een baan beschikbaar is wil nog niet zeggen dat er ook gebruik van mag worden gemaakt. In artikel 3.1.5 van het LVB is aangegeven welke beperkingen aan het gebruik van het banenstelsel verbonden zijn. De handhaving richt zich derhalve primair op de naleving van de regels die ten aanzien van het gebruik van het banenstelsel zijn gesteld. Gegevens over de baanbeschikbaarstelling, zoals bedoeld in bijlage 5 van de RMI, zijn voor de inspectie alleen van belang als door het niet beschikbaar zijn van banen wordt afgeweken van beperkingen die gelden voor het baangebruik, zonder dat daarvoor een vrijstelling op basis van artikel 8.23 of artikel 8.23a van de Wet luchtvaart is verleend.

Resultaten

In het gebruiksjaar 2010 heeft zich geen situatie voorgedaan waarbij als gevolg van het niet beschikbaar zijn van een baan is afgeweken van de beperkingen die gelden voor het baangebruik, zonder dat daarvoor een vrijstelling is verleend.

3.4 Afwijkingen van beperkingen banenstelsel

In artikel 3.1.5 van het LVB is aangegeven dat zowel de gezagvoerder als LVNL er zorg voor moeten dragen dat bij het gebruik van banen rekening gehouden wordt met de voor het gebruik van die banen geldende regels. De beperkingen die aan het (gebruik van het) banenstelsel verbonden zijn, staan bij artikel 3.1.5 van het LVB vermeld in een aparte tabel. In artikel 3.1.5 van het LVB is tevens aangegeven in welke gevallen van de in het LVB vastgelegde beperkingen kan worden afgeweken. Onder deze uitzonderingsbepalingen vallen ook afwijkingen die in het belang van de veiligheid nodig zijn.

In bijlage 5 van de RMI is aangegeven dat door LVNL van elke geregistreerde (feitelijke) afwijking van de beperkingen van het banenstelsel ook de oorzaak moet worden vastgesteld. Dit om te kunnen bepalen of de afwijking rechtmatig was.

In artikel 8.23 van de Wet luchtvaart is bepaald dat, indien door een bijzonder voorval het normale gebruik van de luchthaven ernstig wordt belemmerd, door de minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de minister van VROM, vrijstelling kan worden verleend van een regel in het LVB. In artikel 8.23a van de Wet luchtvaart is bepaald dat een dergelijke vrijstelling ook aan de orde kan zijn in het geval van een experiment (zie paragraaf 1.4). In relatie tot afwijkingen van beperkingen van het banenstelsel betreft het hier voornamelijk vrijstellingen voor die gevallen waarin artikel 3.1.5 van het LVB en artikel 8.19, 8.20 en artikel 8.21 van de Wet luchtvaart niet voorzien.

Werkwijze inspectie

Alle door LVNL geregistreerde afwijkingen van de beperkingen van het banenstelsel worden door de inspectie met behulp van FANOMOS gecontroleerd. Vervolgens wordt door de inspectie een selectie gemaakt, welke afwijkingen nader worden onderzocht. Tot deze selectie behoren in ieder geval die afwijkingen die door LVNL zijn beoordeeld als afwijkingen die vallen in de categorie 'geen LVNL-bemoeienis'.

Resultaten

Alle door LVNL geregistreerde afwijkingen van de beperkingen van het banenstelsel zijn door LVNL verwerkt in de tabel zoals opgenomen in bijlage A en met behulp van FANOMOS door de inspectie gecontroleerd.

Uit de LVNL-tabel in bijlage A blijkt dat een groot aantal afwijkingen op basis van de oorzaakanalyse van LVNL in de categorie 'veiligheidsbelang' is opgenomen. Afwijkingen die onder 'veiligheidsbelang' zijn ingedeeld, betreffen voornamelijk afwijkingen veroorzaakt door weersomstandigheden.

In paragraaf 3.2 is reeds aangegeven dat deze categorie in de rapportages van LVNL nader is gespecificeerd.

Uit de FANOMOS-registraties is afgeleid hoe de door LVNL geregistreerde afwijkingen (exclusief de incorrecte data) over de verschillende banen verspreid zijn geweest. Het betreft hier uitsluitend afwijkingen in de nacht.

Landingen

Het percentage afwijkend baangebruik bij landingen in de nacht ten opzichte van het totale aantal landingen in de nacht is ongeveer 6,2%, voornamelijk in verband met weersomstandigheden. Het betreft hierbij landingen op de Buitenveldertbaan (3,7%), de Zwanenburgbaan (2,5%) en de Aalsmeerbaan (<0,1%).

Uit de LVNL-tabel in bijlage A blijkt dat een beperkt aantal afwijkingen te maken heeft met het experiment 'verlenging nachtprocedures'.

Starts

Het percentage afwijkend baangebruik bij starts in de nacht ten opzichte van het totale aantal starts in de nacht is minder dan 0,1%. Het betreft hier:

- één start vanaf de Zwanenburgbaan in noordelijke richting op 10 februari 2010 om 06:14 uur, terwijl deze start in het kader van het 'experiment verlenging nachtprocedures' in principe vanaf de Polderbaan had moeten plaatsvinden;
- één start vanaf de Buitenveldertbaan in westelijke richting op 15 september 2010 om 23:33 uur.

Beoordeling

Het afwijkend baangebruik bij *landingen en starts* in de nacht is door de inspectie onderzocht

Ten aanzien van afwijkend baangebruik bij *landingen* in de nacht is vastgesteld dat de afwijkingen zowel LVNL als gezagvoerder niet kunnen worden aangerekend. Voor het experiment 'verlenging nachtprocedures' geldt dat de gesignaleerde afwijkingen LVNL niet kunnen worden aangerekend omdat hiervoor in de betreffende ministeriële regeling een vrijstelling is verleend (zie paragraaf 1.4).

Ten aanzien van afwijkend baangebruik bij *starts* in de nacht is vastgesteld dat bovengenoemde afwijking die op 10 februari 2010 heeft plaatsgevonden, LVNL niet kan worden aangerekend. De reden hiervoor is dat starts vanaf de Zwanenburgbaan op basis van het vigerende LVB vanaf 06:00 uur zijn toegestaan, en de 'Regeling experiment verlenging nachtprocedures' in de vorm van een vrijstelling ruimte biedt om operationele redenen van het experiment af te wijken.

Voor de afwijking die op 15 september 2010 heeft plaatsgevonden geldt dat er niet sprake was van een 'vrijstellingsregeling'. Deze afwijking kan LVNL in principe worden aangerekend en komt derhalve in aanmerking om bestuursrechtelijk te worden afgehandeld. Nadere bijzonderheden hierover komen aan de orde in de volgende handhavingsrapportage Schiphol.

3.5 Regels ter beperking van de uitstoot van stoffen die geurhinder veroorzaken

De regels betreffen het taxiën met één uitgeschakelde motor en het gebruik van een 400 Hz vaste stroomvoorziening.

Taxiën met één uitgeschakelde motor

In artikel 3.2.1 van het LVB is aangegeven dat de gezagvoerder er na de landing van een driemotorig of een viermotorig straalvliegtuig op de luchthaven zorg voor draagt dat het vliegtuig met één uitgeschakelde motor van de landingsbaan naar de afhandelingsplaats taxiëet. Van deze bepaling kan worden afgeweken indien de uitvoering ervan naar het oordeel van de gezagvoerder onveilig is of de normale operatie van het vliegtuig in de weg staat.

In bijlage 6 van de RMI is aangegeven dat Schiphol gegevens moet verstrekken over de acties die zijn ondernomen om het aantal vliegtuigen dat met één uitgeschakelde motor taxiëet te vergroten, alsmede de resultaten van deze acties.

Gebruik vaste stroomvoorziening

In paragraaf 1.5 is aangegeven dat in het LVB van 26 maart 2010 een nieuwe bepaling is opgenomen over de aanleg van vaste stroomaansluitingen en voorzieningen voor preconditioned air, ter vervanging van de in het vliegtuig aanwezige Auxiliary Power Unit (APU). Het betreft hier een wijziging van artikel 3.2.2, eerste lid, van het LVB 2008.

In artikel 3.2.2, eerste lid, van het LVB van 26 maart 2010 is aangegeven dat Schiphol er zorg voor draagt dat in de periode 1 januari 2011 tot 1 januari 2014 gefaseerd wordt toegewerkt naar een situatie waarin in totaal tenminste 61 afhandelingsplaatsen op de pieren is voorzien van een vaste stroomaansluiting en van een voorziening voor preconditioned air (PCA), beide van voldoende kwaliteit, ter vervanging van de in het vliegtuig aanwezige APU.

In artikel 3.2.2, tweede lid, van het LVB 2008 is aangegeven dat de gezagvoerder er bij de afhandeling van een vliegtuig aan de afhandelingsplaats zorg voor draagt dat voor de stroomvoorziening en airconditioning geen gebruik wordt gemaakt van de in het vliegtuig aanwezige APU of van een Ground Power Unit (GPU), voor zover vervangende voorzieningen beschikbaar zijn. Van deze bepaling kan worden afgeweken indien de uitvoering ervan naar het oordeel van de gezagvoerder onveilig is of de normale operatie van het vliegtuig in de weg staat.

In bijlage 6 van de RMI is aangegeven dat Schiphol gegevens moet verstrekken over de acties die zijn ondernomen om het aantal vliegtuigen dat gebruik maakt van een vaste stroomvoorziening te vergroten, alsmede de resultaten van deze acties.

Werkwijze inspectie

Het taxiën met één uitgeschakelde motor is niet handhaafbaar. De inspectie beschouwt de naleving van deze regel als integraal onderdeel van de zorgplicht van de luchtvaartsector. Dit is als zodanig ook aangegeven in het Handhavingsbeleid. De werkwijze van de inspectie beperkt zich tot het kennisnemen van de door Schiphol gerapporteerde gegevens over dit onderwerp.

In de handhavingsrapportage Schiphol van 30 juni 2006 is aangegeven dat de ervaring van de afgelopen jaren heeft geleerd dat ook het gebruik van een vaste stroomvoorziening in plaats van de APU niet (goed) handhaafbaar is. Vandaar dat de werkwijze van inspectie zich ook hier beperkt tot het kennisnemen van de door Schiphol gerapporteerde gegevens over dit onderwerp.

Resultaten

Conform bijlage 6 van de RMI heeft Schiphol over het gebruiksjaar 2010 gegevens geleverd met betrekking tot het taxiën met één uitgeschakelde motor en de acties die zijn ondernomen om het aantal vliegtuigen dat gebruik maakt van een 400 Hz vaste stroomvoorziening te vergroten.

Taxiën met één uitgeschakelde motor

In de handhavingsrapportage Schiphol van 24 juni 2010 is aangegeven dat Schiphol het voornemen heeft om een enquête te laten uitgaan betreffende een aantal technisch-operationele zaken. Een enquête die tevens zal worden gebruikt om aan de luchtvaartmaatschappijen opnieuw de vraag te stellen of zij van de maatregel 'taxiën met één uitgeschakelde motor' gebruik maken.

In de eindrapportage over het gebruiksjaar 2010 is door Schiphol aangegeven dat deze enquête nog niet heeft plaatsgevonden en dat daarom voor het gebruiksjaar 2010 de in 2008 gebruikte percentages zijn gehanteerd. Dit betekent dat er voor het gebruiksjaar 2010 door Schiphol vanuit is gegaan dat 100% van de driemotorige vliegtuigen en 80% van de viermotorige vliegtuigen na de landing met één uitgeschakelde motor taxiën.

Gerapporteerd is dat bovengenoemde (brede) enquête lopende het gebruiksjaar 2011 door Schiphol zal worden uitgevoerd en dat de luchtvaartmaatschappijen in deze enquête onder andere zullen worden gevraagd naar de toepassing van emissiebesparende maatregelen.

Gebruik vaste stroomvoorziening

Voor de realisatie van geëlektrificeerde vliegtuigopstelplaatsen met vaste (400Hz) stroomaansluitingen en voorzieningen voor PCA zijn investeringen van zowel Schiphol als de afhandelaren noodzakelijk.

Gerapporteerd is dat de door Schiphol aan te leggen voorzieningen voor de minimaal 15 in het LVB genoemde opstelplaatsen op 1 januari 2011 gereed zijn, maar dat de voorzieningen van de afhandelaren dan nog niet beschikbaar zijn. De verwachting van Schiphol is dat de 16 vliegtuigopstelplaatsen bij de F- en G-pier op 1 april 2011 volledig geëlektrificeerd zijn. Dit betekent dat vanaf 1 januari 2011 op deze locaties nog geen gebruik kan worden gemaakt van een vaste stroomaansluiting. Wel zal Schiphol met ingang van die datum door middel van een publicatie in het Aeronautical Information Publication (AIP) nieuwe regels invoeren die erop gericht zijn het gebruik van de APU zoveel mogelijk te beperken. De grondafhandeling zal dan in principe, voor wat betreft de levering van 400 Hz en PCA, tijdelijk nog op conventionele wijze worden uitgevoerd met diesel aangedreven apparaten. In overleg met het Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken wordt door de inspectie bekeken hoe met deze situatie zal worden omgegaan.

Het aantal vaste stroomaansluitingen (en voorzieningen voor PCA) zal de komende jaren op basis van het LVB van 26 maart 2010 gestaag moeten worden uitgebreid. Dan zal ook het gebruikpercentage voor deze voorzieningen kunnen gaan toenemen. In verband hiermee wordt momenteel door Verkeer en Waterstaat in overleg met Schiphol bekeken op welke wijze de handhaving van het gebruik van vaste stroomaansluitingen en voorzieningen voor PCA in relatie tot het zo min mogelijk gebruiken van de APU (weer) ter hand kan worden genomen.

Gedacht wordt aan een eerstelijns toezicht dat door Schiphol wordt uitgevoerd. Deze taak zal worden vastgelegd in een convenant (zie paragraaf 1.9). De inspectie ziet er vervolgens op toe dat het eerstelijns toezicht door Schiphol goed wordt uitgevoerd. Deze werkwijze is in overleg met Schiphol nader uitgewerkt en zal naar verwachting in 2011 worden ingevoerd, waarbij de inspectie verantwoordelijk blijft voor de handhaving.

4 Toezicht naleving grenswaarden

4.1 Grenswaarden voor het externe veiligheidsrisico

In artikel 4.1.1 van het LVB is aangegeven dat het totale risicogewicht (hierna: TRG) van het luchthavenluchtverkeer per gebruiksjaar niet meer dan 9,724 ton mag bedragen.

Resultaten

Het TRG is door Schiphol overeenkomstig het bij wet vastgelegde berekeningsvoorschrift berekend. Uit deze berekening over de periode tot en met 31 oktober 2010 blijkt een TRG van 6,118 ton. Afgezet tegen de grenswaarde van 9,724 ton betekent dit dat op 31 oktober 2010 nog een TRG-ruimte van 3,606 ton beschikbaar was.

4.2 Grenswaarden voor de geluidbelasting

4.2.1 *Totale volume van de geluidbelasting L_{den}*

In artikel 4.2.1 van het LVB van 20 februari 2003 is aangegeven dat het totale volume van de geluidbelasting (hierna: TVG), met de L_{den} als indicator voor de geluidbelasting gedurende het gehele etmaal, per gebruiksjaar niet meer dan 63,71 dB(A) mag bedragen. Op basis van het besluit van 23 augustus 2004 tot wijziging van het LVB (hierna: het LVB 2004) is deze grenswaarde verlaagd tot 63,46 dB(A). Dit is de grenswaarde waarop in het gebruiksjaar 2010 gehandhaafd is.

Resultaten

De L_{den} -waarde voor het TVG is door Schiphol overeenkomstig het wettelijk vastgelegde berekeningsvoorschrift berekend en door de inspectie getoetst aan de grenswaarde zoals vastgelegd in het LVB 2004.

Uit de berekening van het TVG L_{den} blijkt een waarde van 62,45 dB(A) op 31 oktober 2010. Afgezet tegen de grenswaarde van 63,46 dB(A) betekent dit dat op 31 oktober 2010 nog een TVG L_{den} -ruimte van 1,01 dB(A) beschikbaar was. Dit komt overeen met een nog beschikbare TVG L_{den} -ruimte van ongeveer 21%, gegeven het aantal vluchten en de verkeerssamenstelling zoals die in het gebruiksjaar 2010 over het gehele etmaal, onafhankelijk van het feitelijke baangebruik, aan de orde zijn geweest.

4.2.2 *Geluidbelasting handhavingspunten L_{den}*

In artikel 4.2.1, derde lid, van het LVB van 20 februari 2003 is aangegeven dat de geluidbelasting in een handhavingspunt (met de L_{den} als indicator voor de geluidbelasting gedurende het gehele etmaal) per gebruiksjaar niet meer mag bedragen dan de voor dat punt aangegeven waarde in bijlage 2 van het LVB. Op basis van het LVB 2004 en het LVB van 26 maart 2010 zijn deze grenswaarden aangepast.

In de handhavingsrapportage Schiphol van 24 juni 2010 is aangegeven dat vanaf 1 november 2009 gehandhaafd is op de vervangende grenswaarden zoals die in de 'Regeling experiment verlenging nachtprocedures' van 30 oktober 2009 zijn vastgelegd. In paragraaf 1.7 is aangegeven dat deze vervangende grenswaarden, voor wat betreft de handhavingspunten L_{den} , lopende het gebruiksjaar vervangen zijn door de vervangende grenswaarden zoals die in de 'Regeling vervangende grenswaarden groot baanonderhoud Buitenveldertbaan' van 21 juni 2010 zijn vastgelegd. Dit zijn de vervangende grenswaarden waarop (voor wat betreft de handhavingspunten L_{den}) tot het einde van het gebruiksjaar 2010 gehandhaafd is. Het betreft hier de vervangende grenswaarden zoals weergegeven in bijlage B.

Resultaten

De L_{den} -waarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten zijn door Schiphol overeenkomstig het wettelijk vastgelegde berekeningsvoorschrift berekend en door de inspectie getoetst aan bovengenoemde grenswaarden.

De resultaten van de berekening van de geluidbelasting in de handhavingspunten L_{den} over het gebruiksjaar 2010 zijn weergegeven in bijlage B. Uit de resultaten blijkt dat geen van de handhavingspunten overschreden is.

4.2.3 *Totale volume van de geluidbelasting L_{night}*

In artikel 4.2.2 van het LVB van 20 februari 2003 is aangegeven dat het totale volume van de geluidbelasting (hierna: TVG), met de L_{night} als indicator voor de geluidbelasting gedurende de periode van 23:00 uur tot 07:00 uur, per gebruiksjaar niet meer dan 54,44 dB(A) mag bedragen. Dit is de grenswaarde waarop in het gebruiksjaar 2010 gehandhaafd is.

Resultaten

De L_{night} -waarde voor het TVG is door Schiphol overeenkomstig het wettelijk vastgelegde berekeningsvoorschrift berekend en door de inspectie getoetst aan de grenswaarde zoals vastgelegd in het LVB van 20 februari 2003.

Uit de berekening van het TVG L_{night} blijkt een waarde van 52,47 dB(A) op 31 oktober 2010. Afgezet tegen de grenswaarde van 54,44 dB(A) betekent dit dat op 31 oktober 2010 nog een TVG L_{night} -ruimte van 1,97 dB(A) beschikbaar was. Dit komt overeen met een nog beschikbare TVG L_{night} -ruimte van ongeveer 37%, gegeven het aantal vluchten en de verkeerssamenstelling zoals die in het gebruiksjaar 2010 in de nacht, onafhankelijk van het feitelijke baangebruik, aan de orde zijn geweest.

4.2.4 *Geluidbelasting handhavingspunten L_{night}*

In artikel 4.2.2, derde lid, van het LVB van 20 februari 2004 is aangegeven dat de geluidbelasting in een handhavingspunt (met de L_{night} als indicator voor de geluidbelasting gedurende de periode van 23:00 uur tot 07:00 uur) per gebruiksjaar niet meer mag bedragen dan de voor dat punt aangegeven waarde in bijlage 3 van het LVB. Op basis van het LVB 2004 en het LVB van 26 maart 2010 zijn deze grenswaarden aangepast.

In de handhavingsrapportage Schiphol van 24 juni 2010 is aangegeven dat vanaf 1 november 2009 gehandhaafd is op de vervangende grenswaarden zoals die in de 'Regeling experiment verlenging nachtprocedures' van 30 oktober 2009 zijn vastgelegd. Dit zijn de vervangende grenswaarden waarop (voor wat betreft de handhavingspunten L_{night}) tot het einde van het gebruiksjaar 2010 gehandhaafd is. Het betreft hier de vervangende grenswaarden zoals weergegeven in bijlage D.

Resultaten

De L_{night} -waarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten zijn door Schiphol overeenkomstig het wettelijk vastgelegde berekeningsvoorschrift berekend en door de inspectie getoetst aan bovengenoemde grenswaarden.

De resultaten van de berekening van de geluidbelasting in de handhavingspunten L_{night} over het gebruiksjaar 2010 zijn weergegeven in bijlage D. Uit de resultaten blijkt dat geen van de handhavingspunten overschreden is.

4.3

Grenswaarden voor de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken

In artikel 4.3.1 van het LVB zijn grenswaarden gegeven voor de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken. Het betreft hier de stoffen of stofgroepen koolmonoxide (CO), stikstofoxiden (NO_x), vluchtige organische stoffen (VOS), zwaveldioxide (SO_2) en fijn stof (PM_{10}).

Voor ieder van deze stoffen zijn er twee soorten grenswaarden geformuleerd:

- relatieve grenswaarden, die zijn aangegeven in gram emissie van een stof per ton maximum startgewicht, en die betrekking hebben op het totaal van alle vliegtuigbewegingen in een gebruiksjaar (zie artikel 4.3.1, eerste lid, van het LVB);
- absolute grenswaarden (emissieplafonds), die worden bepaald door de in het voorgaande gebruiksjaar op basis van de relatieve grenswaarden toegestane totale emissie (zie artikel 4.3.1, derde lid, van het LVB).

De relatieve grenswaarden zijn in eerste instantie leidend. Zolang die niet worden overschreden spelen absolute grenswaarden geen rol. Wordt voor een stof de relatieve grenswaarde wel overschreden, dan treedt daarvoor de absolute grenswaarde in de plaats, totdat op enig moment de relatieve grenswaarde weer wordt onderschreden. Vanaf dat moment is de relatieve grenswaarde weer leidend. De formule voor de berekening van de absolute grenswaarde is het product van het gerealiseerde gesommeerde maximum startgewicht en de relatieve grenswaarde van het vorige gebruiksjaar.

Resultaten

Schiphol heeft aan de inspectie gerapporteerd over het gebruiksjaar 2010. De aangeleverde cijfers met betrekking tot de relatieve grenswaarden zijn in de nu volgende tabel weergegeven.

	CO	NO _x	VOS	SO ₂	PM ₁₀
Grenswaarde artikel 4.3.1, eerste lid, LVB, gebruiksjaar 2010	55,0	74,6	8,4	2,1	2,5
Gerealiseerde emissies gebruiksjaar 2010	54,1	69,7	8,0	2,0	2,4

Uit de door Schiphol aangeleverde cijfers blijkt dat de (relatieve) grenswaarden voor de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken in het gebruiksjaar 2010 niet overschreden zijn.

5 Toezicht naleving hoogtebeperkingen objecten

In artikel 8.12 van de Wet luchtvaart is aangegeven dat het verboden is objecten waar geen bouwvergunning of aanlegvergunning voor vereist is, op te richten of te verplaatsen in strijd met de hoogtebeperkingen uit het LIB. In artikel 2.2.2 van het LIB is aangegeven dat geen objecten zijn toegestaan die hoger zijn dan een voor een specifiek gebied bepaalde maximale waarde. Het vierde lid van dit artikel richt zich met name op (tijdelijke) bouwkransen, voor zover deze kranen reiken tot een hoogte hoger dan de bovenbedoelde maximale waarden.

Werkwijze inspectie

In het Handhavingsbeleid is vastgelegd dat door de inspectie obstakel-inspecties worden uitgevoerd om na te gaan of bouwkransen in de nabijheid van de luchthaven niet te hoog zijn of dat zonder vergunning wordt geopereerd, waardoor het luchtverkeer in gevaar zou kunnen worden gebracht.

Op basis van het Convenant Schiphol Airport Authority van januari 2010 (zie paragraaf 1.9) is deze taak in de tweede helft van het gebruiksjaar 2010 door Schiphol overgenomen. Dit betekent dat Schiphol nu verantwoordelijk is voor het toezicht op de naleving van de hoogtebeperkingen voor bouwkransen, zowel op de luchthaven zelf als in de omgeving ervan. In dat kader zal door Schiphol periodiek over de bevindingen aan de inspectie moeten worden gerapporteerd.

Resultaten

In het gebruiksjaar 2010 hebben in totaal vijf inspecties bij bouwkransen plaatsgevonden. In twee gevallen is aan de betreffende aannemersbedrijven voorlichting gegeven over de toegestane hoogte van de bouwkransen om overtredingen te voorkomen. In drie gevallen was sprake van een overtreding van de geldende hoogtebeperking, waarbij in twee gevallen opdracht gegeven is de bouwkraan te strijken.

6 Getroffen voorzieningen

In artikel 8.18 van de Wet luchtvaart is bepaald dat Schiphol, LVNL en de luchtvaartmaatschappijen zelf en in onderlinge samenwerking voorzieningen treffen om overschrijdingen van grenswaarden te voorkomen. Het platform waar dergelijke voorzieningen besproken worden en waarin over het toepassen van de voorzieningen een besluit wordt genomen is het Environmental and Economic Management Committee (E²MC) van de luchtvaartsector.

Op verzoek van de Minister van Verkeer en Waterstaat en met instemming van de leden van het E²MC vervult de inspectie sinds september 2008 (weer) een waarnemersrol in het E²MC. Hierdoor blijft de inspectie direct op de hoogte van de zaken die in het E²MC worden besproken, de besluiten die in het E²MC worden genomen en de argumenten die aan deze besluiten ten grondslag liggen. De in het E²MC genomen besluiten worden maandelijks aan de inspectie bekend gemaakt door middel van een verslag. Daarnaast ontvangt de inspectie tweewekelijks een quick scan van Schiphol waarin met name de actuele ontwikkeling van de geluidbelasting en het gebruik van de banen inzichtelijk wordt gemaakt.

In het kader van de sturing van de geluidbelasting is door de sectorpartijen ervaring opgedaan met baanpreferentiewijzigingen als voorziening om overschrijdingen van grenswaarden te voorkomen. De baanpreferenties zijn zo gekozen dat de baancombinaties die de minste geluidhinder voor de omgeving opleveren, met de hoogste voorkeur worden toegepast. Mocht dat vanwege windcondities niet mogelijk zijn, dan wordt door LVNL een baancombinatie gekozen die een lagere preferentie heeft. Indien in de verdeling van de geluidbelasting over de omgeving onevenwichtigheden ontstaan, waardoor bepaalde handhavingspunten te zwaar belast dreigen te worden, wordt meestal een baanpreferentiewijziging doorgevoerd. Hierdoor wordt dan een andere baancombinatie (tijdelijk) meer preferent.

Resultaten

Op basis van de E²MC-verslagen en de tweewekelijkse quick scans heeft de inspectie schriftelijk kennisgenomen van het feit dat op 1 november 2009 een preferentiewijziging is doorgevoerd waardoor gedurende het gehele gebruiksjaar, indien de weersomstandigheden dat toelieten, zoveel mogelijk noordelijk baangebruik¹ is toegepast.

¹ Onder noordelijk baangebruik wordt verstaan, starten naar het noorden en landen vanuit het zuiden.

7 Maatregelen inspecteur-generaal

In artikel 8.22 van de Wet luchtvaart is bepaald dat de inspecteur-generaal bij een geconstateerde overschrijding van de grenswaarden maatregelen voorschrijft die naar zijn oordeel bijdragen aan het terugdringen van de belasting binnen de grenswaarden.

Resultaten

In de handhavingsrapportage Schiphol van 14 december 2009 is aangegeven dat zich in het gebruiksjaar 2009 geen overschrijdingen van grenswaarden hebben voorgedaan. Dit betekent dat maatregelen van de inspecteur-generaal niet aan de orde zijn.

Bijlage A Afwijkingen baan- en luchtruimgebruik

Tabel 1		Aantallen		Categorisatie Voorsnog Niet LVNL				Categor. Voorsnog LVNL			Aggregatie				
#	Aantal/Categorie	Afwijkingen	Totaal aantal vluchten (jez)	Incorrecte data	Veiligheids belang (Wet Luchtvaart Art. 8.20/8.21)	Orrukende technische voorzieningen (LVB Art. 3.1.2)	Geen LVNL-bemoeienis	Interpretatie issues	Waarschijnlijk veroorzaakt door LVNL	Afwijkingen tgv Parallel starten vanaf 01-11-2008	Nader te onderzoeken	Voorsnog verantwoordelijkheid LVNL excl. interpretatie issues	Voorsnog verantwoordelijkheid LVNL incl. interpretatie issues	Norm (LVB 3.1.3)	Art
	Milieuregels														
1	Verticale afwijkingen overdag van naderende vliegtuigen buiten de TMA	1181	175490									1181 0,67%	1181 0,67%	5,00%	
2	Verticale afwijkingen overdag van naderende vliegtuigen in de TMA	8677	175490									8677 4,94%	8677 4,94%	15,00%	
3	Horizontale afwijkingen in de nacht van naderende vliegtuigen	826	15873	0	590	8	6	213 ^a				213 1,34%	0 0,00%	0,05%	
4	Verticale afwijkingen in de nacht van naderende vliegtuigen buiten de TMA	5	15873		1				4			4 0,03%	4 0,03%	0,05%	
5	Verticale afwijkingen in de nacht van naderende vliegtuigen in de TMA	54	15873	2	32		13 ^b	4 ^c	3			7 0,04%	3 0,02%	0,05%	
6	Horizontale afwijkingen overdag van vertrekkende vliegtuigen	1353	184439					1063 ^d	290			1353 0,73%	290 0,16%	3,00%	
7	Horizontale afwijkingen in de nacht van vertrekkende vliegtuigen	185	7010	8	133		28	16 ^e				16 0,23%	0 0,00%	0,05%	
8	Verticale afwijkingen van vertrekkende vliegtuigen in de TMA	1	101440									0 0,00%	0 0,00%	0,05%	
9	Verticale afwijkingen van vertrekkende vliegtuigen buiten de TMA	22	101440									22 0,01%	22 0,01%	10,00%	
Beangetruck															
10	Afwijkingen in beangetruck bij vertrek	8		6				1 ^f	1			2	1	0	
11	Afwijkingen in beangetruck bij aankomst	983		2	974			7 ^g				7	0	0	

- 204 gevallen 'boven FL70 luchtverkeerweg binnengevlogen', 3 gevallen dag/nacht overgang binnen de marge van 2 minuten en 6 afwijkingen ten gevolge van het experiment 'verlenging nachtprocedures'
- 13 afwijkingen waarvan in 4 gevallen de afwijking veroorzaakt is boven het luchtvaartterrein nadat er voldoende hoog was opgelijnd
- 1 afwijking ten gevolge van het experiment 'verlenging nachtprocedures' en 3 gevallen dag/nacht overgang binnen de marge van 2 minuten
- LVNL hanteert een (door de inspectie geaccordeerd) aftrekpercentage van 78,6% voor de afwijkingen (exclusief afwijkingen veroorzaakt door parallel starten) die volgens LVNL niet aan LVNL toe te schrijven zijn
- 15 afwijkingen ten gevolge van het experiment 'verlenging nachtprocedures' en 1 geval dag/nacht overgang binnen de marge van 2 minuten
- 1 afwijking ten gevolge van het experiment 'verlenging nachtprocedures'
- 7 afwijkingen ten gevolge van het experiment 'verlenging nachtprocedures'

Bijlage B

Grenswaarden handhavingspunten L_{den} en geluidbelasting
t/m 31 oktober 2010

Grenswaarden en geluidbelasting handhavingspunten etmaal L_{den} [dB(A)]				
Punt Nr.	X-coördinaat	Y-coördinaat	Grenswaarde	Geluidbelasting
1	97.325	470.400	56,00	54,10
2	100.475	472.525	57,68	55,66
3	104.150	474.925	58,72	56,60
4	106.325	477.125	58,26	56,53
5	108.875	478.725	57,93	56,50
6	109.675	481.125	57,27	49,76
7	107.625	486.025	57,62	55,11
8	107.725	489.075	58,65	56,26
9	107.725	492.100	57,16	54,71
10	108.525	495.350	59,41	57,37
11	109.175	498.100	59,06	57,15
12	109.550	500.725	58,69	57,00
13	110.250	503.025	57,73	56,14
14	110.775	500.550	57,01	55,29
15	110.575	496.725	58,11	56,55
16	111.750	491.425	56,81	55,39
17	111.825	487.425	57,15	55,12
18	111.950	485.275	61,26	57,93
19	113.625	482.275	53,79	51,44
20	116.175	481.925	58,62	57,56
21	119.050	481.900	57,25	55,95
22	122.025	481.450	57,35	55,65
23	118.800	481.050	56,53	55,39
24	114.525	476.925	57,53	55,66
25	116.100	474.050	57,86	55,75
26	113.575	472.550	55,37	53,57
27	112.500	468.500	56,13	55,58
28	112.600	472.325	55,45	53,41
29	112.525	475.400	57,00	54,66
30	110.475	475.250	57,86	56,47
31	108.600	475.075	58,80	57,71
32	110.150	471.075	57,10	56,79
33	106.800	471.150	56,75	56,30
34	103.400	472.225	57,31	55,21
35	98.400	470.300	57,10	55,47

Bijlage C Handhavingspunten L_{den}



Bijlage D Grenswaarden handhavingspunten L_{night} en geluidbelasting t/m 31 oktober 2010

Grenswaarden en geluidbelasting handhavingspunten periode 23-07 uur L_{night} [dB(A)]				
Punt Nr.	X-coördinaat	Y-coördinaat	Grenswaarde	Geluidbelasting
1	102.750	473.250	52,76	51,79
2	104.150	474.925	50,34	47,91
3	105.750	476.600	47,88	46,09
4	108.875	478.725	47,73	46,28
5	108.025	485.875	52,24	49,57
6	108.350	492.100	52,14	49,61
7	108.525	495.350	50,37	48,19
8	109.275	501.750	49,08	47,47
9	109.675	504.850	47,45	46,19
10	110.825	504.425	48,13	46,75
11	110.775	500.550	48,99	47,46
12	110.575	496.725	50,13	48,49
13	110.600	494.400	50,28	48,58
14	110.175	488.550	52,37	50,18
15	118.825	481.650	52,37	47,29
16	120.250	481.500	51,31	46,55
17	118.825	481.350	52,33	47,27
18	111.000	476.350	48,00	45,83
19	109.175	474.600	46,19	44,39
20	110.750	471.600	46,39	45,24
21	115.875	468.125	43,62	43,07
22	111.800	467.525	43,96	42,93
23	109.500	468.025	45,79	44,51
24	106.000	471.050	46,10	44,73
25	100.475	472.525	48,76	46,74

Bijlage E Handhavingspunten L_{night}



Bijlage F Begrippenlijst

Aeronautical Information Publication (AIP)

Luchtvaartinlichtingen die voor de grote luchtvaart van belang kunnen worden geacht en een permanent karakter hebben.

Alderstafel/Tafel van Alders

Bestuurlijk overleg van vertegenwoordigers van provincies, gemeenten, rijksoverheid, sectorpartijen en omwonenden, onder voorzitterschap van de voormalig Commissaris van de Koningin, de heer Hans Alders, waarin afspraken worden gemaakt over de ontwikkeling van Schiphol voor de korte- en middellange termijn en de ontwikkeling van een nieuw normen- en handhavingstelsel Schiphol.

Audits RMI

Periodieke controles bij Schiphol en LVNL om vast te stellen of het proces van gegevensverstrekking (en de daarbij gebruikte systemen) voldoet aan de eisen die de RMI eraan stelt.

Auxiliary Power Unit (APU)

Hulpmotor in de staart van een vliegtuig ten behoeve van de stroomvoorziening van het vliegtuig.

Baanpreferenties

Rangorde baancombinaties op basis van de mate waarin ze geluidhinder voor de omgeving opleveren.

Beperkingengebied

Gebied rond schiphol waarvoor hoogtebeperkingen, beperkingen bebouwing en beperkingen 'aantrekken vogels' gelden.

Bestuurlijke boete

Boete die aan een sectorpartij kan worden opgelegd als een regel is overtreden of een maatregel van de inspecteur-generaal niet is opgevolgd.

Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS)

Commissie bestaande uit vertegenwoordigers van provincies, gemeenten, rijksoverheid, sectorpartijen en omwonenden waarin milieuzaken worden besproken en adviezen worden voorbereid ten behoeve van de Minister van Verkeer en Waterstaat.

Convenant

Overeenkomst tussen partijen waarin onderlinge afspraken worden vastgelegd.

Flight Management System

Gecomputeriseerde elektronica aan boord van het vliegtuig die door piloten kan worden gebruikt bij het plannen van de vliegroute en de navigatie van het vliegtuig.

Flightrack and Aircraft Noise Monitoring System (FANOMOS)

Systeem in gebruik bij de inspectie dat routes registreert die vliegtuigen gevlogen hebben en waarmee zonodig geluidbelastingberekeningen kunnen worden uitgevoerd.

Geen LVNL bemoeienis

Afwijkingen van luchtverkeerwegen of minimale vlieghoogten die volgens LVNL zeer waarschijnlijk door gezagvoerders van vliegtuigen zijn veroorzaakt en niet door LVNL.

Gebruiksjaar Schiphol

Periode van 1 november in enig jaar tot en met 31 oktober van het daarop volgende jaar.

Gelegitimeerde afwijkingen

Afwijkingen van luchtverkeerwegen of minimale vlieghoogten die op basis van het LVB tot een bepaald percentage van het totale aantal vliegtuigbewegingen per gebruiksjaar zijn toegestaan, dan wel afwijkingen van luchtverkeerwegen boven een bepaalde, in het LVB vastgelegde, minimale vlieghoogte.

Geluidbelasting in handhavingspunten

De hoeveelheid geluid veroorzaakt door vliegtuigen, berekend voor een aantal geografisch bepaalde rekenpunten in de omgeving van Schiphol, over de periode van maximaal een gebruiksjaar.

Getroffen voorzieningen

Maatregelen die door één of meerdere sectorpartijen genomen zijn om te voorkomen dat een grenswaarde wordt overschreden.

Grenswaarden

Maximaal toegestane waarden inzake de geluidbelasting, de externe veiligheid of stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken.

Groot baanonderhoud

Gepland onderhoud aan een start- of landingsbaan waarbij het noodzakelijk is de baan voor langere tijd buiten gebruik te stellen.

Ground Power Unit (GPU)

Mobiele generator op het platform ten behoeve van de stroomvoorziening van een vliegtuig.

Handhaving

Toezicht op de naleving van wettelijke bepalingen en het geven van waarschuwingen of het opleggen van sancties (bestuurlijke boete, last onder dwangsom of bestuursdwang c.q. maatregel IG) indien deze bepalingen niet worden nageleefd.

Handhavingsmarge

Marge die door de inspectie wordt gehanteerd alvorens sprake is van een formele overschrijding van een grenswaarde of overtreding van een regel.

Last onder dwangsom

In het vooruitzicht gestelde te betalen geldsom om af te dwingen dat een sectorpartij adequate maatregelen neemt om een overtreding van een regel te voorkomen (preventieve dwangsom) dan wel te voorkomen dat een overtreding van een regel zich opnieuw voordoet.

L_{den}

Geluidbelastingsindicator voor de dag-, avond- en nachtperiode (het gehele etmaal).

L_{night}

Geluidbelastingsindicator voor de nachtperiode (23:00 - 07:00 uur lokale tijd).

Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB)

Besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van VROM waarin is vastgelegd welke regels er gelden omtrent de bestemming en het gebruik van de grond van het luchthavengebied Schiphol en het gebied daaromheen (het beperkingengebied).

Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB)

Besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van VROM waarin voor Schiphol, LVNL en gezagvoerders van vliegtuigen is aangegeven aan welke normen (grenswaarden) en regels moet worden voldaan.

Luchtvaartsector/sectorpartijen

Amsterdam Airport Schiphol (Schiphol), Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en luchtvaartmaatschappijen.

Luchtverkeerweg

In het LVB vastgelegde vertrek- of naderingsroute met daaromheen een tolerantiegebied waarbinnen de gezagvoerder van een vliegtuig en/of LVNL geacht wordt een vlucht te laten plaatsvinden.

Maatregel IG

Maatregel die door de inspecteur-generaal aan één of meerdere sectorpartijen kan worden opgelegd om te voorkomen dat een overschrijding van een grenswaarde zich in het volgende gebruiksjaar opnieuw voordoet.

Marginale afwijking

Afwijking van een luchtverkeerweg van minder dan één nautische mijl of afwijking van een minimale vlieghoogte van minder dan 300 voet.

Meetvlucht

Vlucht uitgevoerd om de nauwkeurigheid van de navigatieapparatuur op de grond te controleren.

Noise Monitoring System (NOMOS)

Systeem van vaste geluidmeetposten dat het vliegtuiggeluid in woongebieden rond Schiphol meet.

Onvoldoende technische voorzieningen

De situatie waarin de navigatieapparatuur van een vliegtuig onvoldoende is om in de nacht een nadering binnen de luchtverkeerweg te kunnen uitvoeren.

Parallel starten problematiek

Problematiek waarbij door LVNL is aangegeven dat niet onder alle (weers-) omstandigheden op een veilige manier gelijktijdig van de Polderbaan en Zwanenburgbaan kan worden gestart.

Preconditioned air (PCA)

Lucht die in het vliegtuig wordt gepompt om de lucht te zuiveren en op de juiste temperatuur te houden.

Productinspecties RMI

Periodieke controles bij Schiphol en LVNL waarbij de kwaliteit van de verstrekte gegevens wordt gecontroleerd.

Regeling milieu-informatie Schiphol (RMI)

Ministeriële regeling waarin voor Schiphol en LVNL is aangegeven welke gegevens wanneer en met welke frequentie aan de inspectie moeten worden verstrekt ten behoeve van de handhaving, hoe deze gegevens tot stand moeten worden gebracht en aan welke kwaliteitseisen moet worden voldaan.

Regels

Bepalingen inzake het gebruik van het luchtruim (luchtverkeerwegen en minimale vlieghoogten), het baangebruik en de uitstoot van stoffen die geurhinder veroorzaken.

Risicogebaseerde controle

Controle toegespitst op die luchtvaartmaatschappijen en/of vliegtuigtypen waar de kans op het niet naleven van de regels van het LVB het grootst is.

Slotgecoördineerde luchthaven

Luchthaven waarvoor geldt dat door een (onafhankelijke) slotcoördinator tijden aan luchtvaartmaatschappijen zijn uitgegeven waarop een start of landing op de luchthaven mag worden uitgevoerd.

Slotsmisbruik

Herhaaldelijk en zonder geldige reden een start of landing uitvoeren op een tijdstip waarvoor door de slotcoördinator geen toestemming (slot) is verleend.

Standard Instrument Departures (SID's)

Vertrekprocedures voor vliegtuigen om automatisch de vertekroutes te kunnen volgen.

Terminal Control Area Schiphol (Schiphol TMA)

Verkeersleidingsgebied rond Schiphol waarin LVNL het startende en landende verkeer afhandelt.

Totale risicogewicht

Maat voor het externe veiligheidsrisico. Het totale risicogewicht is het product van de gemiddelde ongevalsrisico's per vliegtuigbeweging (start of landing), het aantal vliegtuigbewegingen en het gemiddelde maximum startgewicht van de vliegtuigen, berekend over de periode van maximaal een gebruiksjaar.

Totale volume van de geluidbelasting

Maat voor de totale hoeveelheid geluid veroorzaakt door vliegtuigen, onafhankelijk van de verdeling van het geluid over de omgeving, berekend over de periode van maximaal een gebruiksjaar.

Vervangende grenswaarden

Grenswaarden die tijdelijk in de plaats komen van de grenswaarden uit het LVB en door de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van VROM worden vastgesteld en in een ministeriële regeling worden vastgelegd.

Wettelijk Informatiesysteem Naleving Grenswaarden Schiphol (WINGS)

Systeem van Schiphol waarmee de geluidbelasting, het totale risicogewicht en de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken kan worden berekend en rapportages ten behoeve van de inspectie kunnen worden opgesteld.

Zorgplicht

Gezamenlijke verplichting van de sectorpartijen om ervoor te zorgen dat de grenswaarden niet worden overschreden.