

Handhavingsrapportage Schiphol 2011

Datum 22 december 2011

Inhoud

Leeswijzer 5

Samenvatting 7

1	Inleiding 9
1.1	Wettelijk kader 9
1.2	Handhavingssystematiek 9
1.3	Paralleel starten problematiek 11
1.4	Experimenten Schiphol 12
1.5	Experiment nieuwe normen- en handhavingstelsel Schiphol 13
1.6	RMI-wijziging 2010 15
1.7	Ontheffingsaanvragen ex artikel 8.23 Wet luchtvaart 16
1.8	Bestuursrechtelijke afhandeling overtreding LVNL 2010 17
1.9	Bestuursrechtelijke afhandeling overtreding Schiphol 2011 17
1.10	Convenant Schiphol Airport Authority 18
1.11	Handhaving slots 19
2	Gegevensverstrekking en kwaliteitsborging 21
2.1	Gegevensverstrekking 21
2.2	Kwaliteitsborging 22
3	Toezicht naleving regels 25
3.1	Afwijkingen van luchtverkeerwegen en minimum vlieghoogten door gezagvoerders 25
3.2	Afwijkingen van luchtverkeerwegen en minimum vlieghoogten door de luchtverkeersleiding 28
3.3	Baanbeschikbaarstelling 31
3.4	Afwijkingen van beperkingen banenstelsel 32
3.5	Regels ter beperking van de uitstoot van stoffen die geurhinder veroorzaken 34
4	Toezicht naleving grenswaarden 37
4.1	Grenswaarden voor het externe veiligheidsrisico 37
4.2	Grenswaarden voor de geluidbelasting 37
4.2.1	Totale volume van de geluidbelasting L_{den} 37
4.2.2	Geluidbelasting handhavingspunten L_{den} 37
4.2.3	Totale volume van de geluidbelasting L_{night} 38
4.2.4	Geluidbelasting handhavingspunten L_{night} 38
4.3	Grenswaarden voor de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken 39
5	Toezicht naleving hoogtebeperkingen objecten 41
6	Getroffen voorzieningen 43
7	Maatregelen inspecteur-generaal 45

- Bijlage A: Afwijkingen baan- en luchtruimgebruik 47**
- Bijlage B: Grenswaarden handhavingspunten L_{den} en geluidbelasting t/m 31 oktober 2011 48**
- Bijlage C: Handhavingspunten L_{den} 49**
- Bijlage D: Grenswaarden handhavingspunten L_{night} en geluidbelasting t/m 31 oktober 2011 50**
- Bijlage E: Handhavingspunten L_{night} 51**
- Bijlage F: Begrippenlijst 52**

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 ministerie van Infrastructuur en Milieu wordt dit verslag 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, eventueel 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 handhaven regel uit het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) inzake de hoogtebeperkingen voor (mobiele) objecten.

Het verslag heeft betrekking op een (deel van een) 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 2011 (de periode 1 november 2010 tot en met 31 oktober 2011).

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. Tevens wordt informatie verschaft over de bestuursrechtelijke afhandeling van eventuele overtredingen. 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 'hoofdstuk' 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 het toezicht en 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 het externe veiligheidsrisico, 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 eventueel door de sectorpartijen getroffen voorzieningen (maatregelen) om overschrijdingen van grenswaarden te voorkomen.

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 toezicht wordt uitgeoefend. Vervolgens worden de resultaten van dat toezicht 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 over het gebruiksjaar 2011 zijn, dat:

- de grenswaarden voor het externe veiligheidsrisico, de geluidbelasting en de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken, niet overschreden zijn;
- door vier luchtvaartmaatschappijen dusdanig van een luchtverkeerweg in de nacht is afgeweken dat ze door de inspectie moesten worden aangeschreven;
- LVNL geen regels van het LVB inzake het gebruik van het luchtruim overtreden heeft;
- bij landingen in de nacht één keer sprake is geweest van een afwijkend baangebruik door LVNL, welke afwijking in aanmerking komt om bestuursrechtelijk te worden afgehandeld;
- 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, zonder dat daarvoor een vrijstelling is verleend;
- aan LVNL een bestuurlijke boete is opgelegd in verband met een overtreding van een regel voor het baangebruik in het gebruiksjaar 2010;
- aan Schiphol een last onder dwangsom is opgelegd in verband met een overtreding van een regel ter beperking van de uitstoot van stoffen die geurhinder veroorzaken;
- deze last onder dwangsom weer is ingetrokken nadat door de inspectie is vastgesteld dat deze overtreding binnen de gestelde termijn alsnog ongedaan is gemaakt;
- bij inspecties van bouwkransen, in twee gevallen sprake was van een bouwkraan zonder ontheffing die te hoog was, de inspectie deze bouwkransen heeft laten strijken en de betreffende bedrijven een waarschuwingsbrief heeft gestuurd;
- 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 2011 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 bouwkransen.

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 hier beschreven reguliere handhavingssystematiek is nader uitgewerkt in het 'Handhavingsbeleid: Wet luchtvaart; De Luchthaven Schiphol'.

Voor het gebruiksjaar 2011 geldt dat de reguliere handhavingssystematiek met betrekking tot de grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingpunten enigszins is aangepast door middel van beleidsregels. Dit heeft te maken met het feit dat op 1 november 2010 voor Schiphol een experiment is gestart met een nieuw normen- en handhavingstelsel. Nadere bijzonderheden hierover staan in paragraaf 1.5.

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 met de resultaten van het experiment fase 2.

Het besluit van de Alderstafel van 29 september 2010 heeft erin geresulteerd dat in het kader van de optimalisatie van de SID's van de Zwanenburgbaan, het experiment genoemd onder punt b (= fase 2, onderdeel b) op 10 maart 2011 is opgenomen in de AIP en is gepubliceerd in de Staatscourant (Stcrt. 2011, 4289). Vanwege nog steeds onvoldoende vertrouwen bij een aantal verkeersleiders is in de winter van 2010/2011 stap 3 van fase 1 echter niet doorgegaan. Intern LVNL wordt hier echter wel aan gewerkt.

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 (i.c. de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu), 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 handhavingspunt door een andere grenswaarde.

Een vervangende grenswaarde kan aan de orde zijn als het experiment gevolgen heeft voor de wijze waarop het verkeer op Schiphol wordt afgewikkeld en de verdeling van de geluidbelasting over de omgeving van Schiphol.

In het gebruiksjaar 2011 is sprake geweest van twee experimenten waarbij artikel 8.23a van de Wet luchtvaart is toegepast, te weten:

1. het op 21 oktober 2010 gestarte experiment CROS pilot 3b+ inzake een uitbreiding van de toepassing van de vaste bochtstraal technologie tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep, voor de periode van een jaar;
2. een voortzetting van het experiment inzake de verlenging van de gebruiksduur van nachtelijke vertrek- en aankomstprocedures tot 6:30 uur, voor de periode van 1 november 2010 tot en met 4 mei 2011.

Ad 1) Vanaf 30 oktober 2010 is de 'Regeling experiment uitbreiding toepassing vaste bochtstraal tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep' (Stcrt. 2010, 16510) van kracht geweest. In deze ministeriële regeling is vastgelegd wat vanaf 1 november 2010 de vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten L_{den} en L_{night} voor het gebruiksjaar 2011 waren.

Het experiment zal in het gebruiksjaar 2012 worden voortgezet. In verband hiermee is op 29 oktober 2011 de 'Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 25 oktober 2011, nr. IENM/BSK-2011/141850 tot wijziging van de regeling van 13 oktober 2010, CEND/HDJZ-2010/3 sector LUV, houdende vaststelling van het experiment uitbreiding toepassing vaste bochtstraal tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep (Stcrt. 2011, 19209) van kracht geworden. In deze ministeriële regeling is vastgelegd wat van 1 november 2011 tot en met 31 oktober 2012 de vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten L_{den} en L_{night} zijn.

Ad 2) Vanaf 1 november 2010 is de 'Regeling van 13 oktober 2010 tot wijziging van de regeling van 30 oktober 2009, houdende vaststelling van het experiment verlenging gebruiksduur nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures' (Stcrt. 2010, 16511) van kracht geweest. In deze ministeriële regeling is vastgelegd welke vrijstellingen worden verleend voor het mogen afwijken van luchtverkeerwegen. In de regeling is tevens vastgelegd wat van 1 november 2010 tot en met 4 mei 2011 de vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten L_{den} en L_{night} waren. Het betreft hier dezelfde vervangende grenswaarden zoals die zijn opgenomen in de bij 1 genoemde regeling voor het experiment CROS pilot 3b+ van oktober 2010.

Na de beëindiging van het experiment verlenging gebruiksduur nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures heeft de sector op verzoek van de Alderstafel besloten om vooruitlopend op een wijziging van het LVB, ook na 4 mei 2011, voor zover mogelijk, nachtelijke vertrek- en aankomstprocedures tot 6:30 uur toe te passen.

1.5 Experiment nieuwe normen- en handhavingstelsel Schiphol Voorgeschiedenis

Tijdens het Algemeen Overleg van 6 februari 2008 heeft de Tweede Kamer gevraagd om een nieuw normen- en handhavingstelsel voor Schiphol.

Als belangrijkste redenen hiervoor zijn genoemd dat het huidige stelsel te complex is en tot ongewenste effecten kan leiden wanneer bij een dreigende overschrijding van een grenswaarde in een handhavingspunt moet worden uitgeweken naar een baan met relatief veel geluidgehinderden.

In het advies van de Alderstafel van 1 oktober 2008 voor de middellange termijn zijn de hoofdlijnen van het nieuwe normen- en handhavingstelsel geschetst. Dit nieuwe stelsel is gebaseerd op strikt geluidspreferent baangebruik. Dat wil zeggen dat de geluidspreferente baancombinaties zoveel mogelijk gebruikt moeten worden en dat daarbinnen zoveel mogelijk verkeer op de meest preferente baan moet worden afgehandeld. Het doel hiervan is zo min mogelijk geluidhinder voor de omgeving en een minimalisatie van het totaal aantal geluidgehinderden. In dit concept passen geen grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten en hoeft er door de sector dus ook niet te worden gestuurd op het voorkomen van overschrijdingen van deze grenswaarden.

In 2009 heeft de Tweede Kamer verzocht om het Aldersadvies voortvarend uit te voeren en is door de Aldertafel intensief gewerkt aan een nadere uitwerking van het nieuwe normen- en handhavingstelsel.

Op 19 augustus 2010 heeft de Alderstafel de toenmalige ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM geïnformeerd over de stand van zaken met betrekking tot de uitwerking van het nieuwe normen- en handhavingstelsel. Tevens is toen voorgesteld om met ingang van 1 november 2010 een tweejarig experiment te starten waarin het nieuwe normen- en handhavingstelsel wordt uitgetoetst.

Experiment

Op 1 november 2010 is het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel van start gegaan. In het kader van dit experiment wordt met name gekeken naar de werking van de volgende regels voor het baangebruik:

- De baankeuze moet worden gebaseerd op de meest preferente combinatie van beschikbare en bruikbare banen.
- Er geldt een minimumnorm voor het gemiddelde aantal uren per dag dat één start en één landingsbaan moet worden ingezet, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen het winter- en zomerseizoen.
- Op momenten dat er twee startbanen in gebruik zijn, maakt het startende verkeer met een westelijk gelegen bestemming gebruik van de meest westelijk gelegen startbaan binnen een baancombinatie.
- Op momenten dat twee landingsbanen in gebruik zijn, geldt voor de baancombinatie Polderbaan-Zwanenburgbaan de ambitie om te komen tot een norm van 45% voor de Polderbaan, en voor de baancombinatie Kaagbaan-Aalsmeerbaan een norm van 50% voor de Kaagbaan.
- Om het gebruik van een vierde baan te beperken mogen er gemiddeld maximaal 40 vliegtuigbewegingen, en bij operationele verstoringen maximaal 60 vliegtuigbewegingen, per dag op de vierde baan worden afgehandeld.

Naast deze regels voor het baangebruik zal in het nieuwe stelsel ook gehandhaafd worden op het 'binnen de criteria voor gelijkwaardigheid' blijven. Daarbij zal tevens, ter vervanging van de norm voor het 'Totale Volume van de Geluidbelasting' (TVG) in het huidige stelsel, een norm worden opgenomen voor de 'Maximum Hoeveelheid Geluid' (MHG).

Over de resultaten van het experiment wordt elk kwartaal door de sectorpartijen een monitoringsrapport opgesteld. Dit rapport wordt besproken en vastgesteld aan de Alderstafel, waarna de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en vervolgens de Tweede Kamer over het rapport worden geïnformeerd.

Tijdens het experiment zal na één jaar een eerste evaluatie plaatsvinden op basis van de resultaten zoals die onder andere in de monitoringsrapporten zijn vastgelegd. Na afloop van het experiment (eind 2012) zal een eindevaluatie plaatsvinden om over het nieuwe normen- en handavingsstelsel een goed onderbouwd en gedragen besluit te kunnen nemen.

Handhaving tijdens het experiment

Het experiment vindt plaats binnen het vigerende wettelijke kader. Dit betekent dat de handhaving plaatsvindt op basis van de grenswaarden in de handhavingspunten van het vigerende stelsel. Tegelijkertijd wordt van de sectorpartijen verwacht dat zij handelen overeenkomstig de regels voor strikt preferentieel baangebruik en derhalve niet sturen bij een dreigende overschrijding van een grenswaarde in een handhavingspunt. In verband hiermee zijn door de inspectie beleidsregels opgesteld die aangeven op welke wijze de inspecteur-generaal tijdens het experiment invulling geeft aan artikel 8.22 van de Wet luchtvaart betreffende het handelen van de inspecteur-generaal bij een geconstateerde grenswaarde-overschrijding. Voor de inhoud van deze beleidsregels wordt korthedshalve verwezen naar 'Beleidsregels handhaving experiment nieuw normen- en handavingsstelsel Schiphol' zoals gepubliceerd in de Staatscourant van 26 oktober 2010 (Stcrt. 2010, 16670).

1.6

RMI-wijziging 2010

Op 1 november 2010 is de 'Regeling tot wijziging van de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol in verband met de vervanging van bijlage 4, 5 en 8' van 12 oktober 2010 (Stcrt. 2010, 16647) in werking getreden.

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.

1.7 Ontheffingsaanvragen ex artikel 8.23 Wet luchtvaart

Op basis van artikel 8.23 van de Wet luchtvaart kan de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van VROM (i.c. de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu), indien ten gevolge van groot onderhoud van een baan het normale gebruik van de luchthaven ernstig wordt belemmerd:

- a) vrijstelling verlenen van een regel in het LVB;
- b) een in het LVB vastgelegde grenswaarde voor de geluidbelasting in een handhavingspunt vervangen door een andere grenswaarde.

Op 28 april 2011 heeft Schiphol op basis van artikel 8.23 van de Wet luchtvaart bij de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu een verzoek ingediend om een vrijstelling te verlenen van de bepaling dat tussen 23:00 en 06:00 uur geen starts vanaf de Buitenveldertbaan mogen plaatsvinden. Daarbij is tevens een verzoek ingediend voor vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten L_{den} . Dit in verband met groot onderhoud aan baanstation C2 bij de Aalsmeerbaan in juni 2011 en groot onderhoud aan de Kaagbaan in september 2011.

Beide verzoeken zijn door de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu gehonoreerd en hebben geleid tot de 'Tijdelijke regeling vervangende grenswaarden groot baanonderhoud baanstation C2 nabij Aalsmeerbaan en Kaagbaan' van 22 juni 2011 (Stcrt. 2011, 11406). Deze ministeriële regeling is op 1 juli 2011 van kracht geworden en op 1 november 2011 weer beëindigd. In de regeling is een vrijstelling verleend om voor de periode waarin de Kaagbaan niet beschikbaar was vanwege groot baanonderhoud, tussen 23:00 en 06:00 uur starts vanaf de Buitenveldertbaan te mogen laten plaatsvinden. In de regeling is tevens vastgelegd wat van 1 november 2010 tot en met 31 oktober de vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten L_{den} waren. Bij de berekening van deze vervangende grenswaarden is rekening gehouden met het feit dat van 1 november 2010 tot en met 31 oktober 2011 al vervangende grenswaarden golden in verband met het experiment CROS pilot 3b+ en het experiment verlenging gebruiksduur nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures (zie paragraaf 1.4).

Op 14 oktober 2011 heeft Schiphol op basis van artikel 8.23 van de Wet luchtvaart bij de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, aanvullend op het verzoek van 28 april 2011, een verzoek voor vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten L_{night} ingediend. De aanleiding hiervoor was dat:

- a) de combinatie van groot baanonderhoud aan de Kaagbaan en de verlenging gebruiksduur nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures grote gevolgen heeft gehad voor de geluidbelasting L_{night} in met name de handhavingspunten 18 en 20;

- b) Schiphol bij het opstellen van het verzoek van 28 april 2011 voor vervangende grenswaarden, de verlenging van de gebruiksduur nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures voor het gebruiksjaar 2011 niet had meegenomen in de berekeningen en geen vervangende grenswaarden voor de L_{night} had aangevraagd.

Ook dit verzoek is gehonoreerd en heeft geleid tot de 'Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 25 oktober 2011, nr. IENM/BSK-2011/143867 tot wijziging van de Tijdelijke regeling vervangende grenswaarden groot baanonderhoud baanstation C2 nabij Aalsmeerbaan en Kaagbaan' (Stcrt. 2011, 19189).

Dit betekent dat tot en met 31 oktober 2011 uiteindelijk gehandhaafd is op de vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten L_{den} en L_{night} zoals die in bovengenoemde regelingen, in verband met het in het gebruiksjaar 2011 uitgevoerde groot baanonderhoud, zijn vastgelegd.

1.8 Bestuursrechtelijke afhandeling overtreding LVNL 2010

In de handhavingsrapportage Schiphol van 28 december 2010 is vastgesteld dat op 15 september 2010 sprake was van een overtreding van een regel van het LVB door LVNL. Deze overtreding betreft een start vanaf de Buitenveldertbaan om 23:33 uur, terwijl deze baan na 23:00 uur niet voor starts mag worden gebruikt.

Op 29 april 2011 heeft de inspectie, in verband met bovengenoemde overtreding, aan LVNL een bestuurlijke boete van 20.000 euro opgelegd.

1.9 Bestuursrechtelijke afhandeling overtreding Schiphol 2011

Op 1 maart 2011 is door de inspectie vastgesteld dat Schiphol niet aan haar verplichting heeft voldaan om er zorg voor te dragen dat met ingang van 1 januari 2011 in totaal tenminste 15 afhandelingsplaatsen op de pieren voorzien zijn van een vaste stroomaansluiting en een voorziening voor preconditioned air (zie ook paragraaf 3.5). Dit is in strijd met artikel 3.2.2, eerste lid, van het LVB, zoals vastgelegd in het wijzigingsbesluit van 22 februari 2010 dat op 26 maart 2010 van kracht is geworden.

In verband hiermee heeft de inspectie op 19 april 2011 een voornemen tot het opleggen van een last onder dwangsom aan Schiphol bekend gemaakt. Schiphol is daarbij in de gelegenheid gesteld om over dit voornemen haar zienswijze te geven.

Op 11 mei 2011 heeft Schiphol van deze gelegenheid gebruik gemaakt. De zienswijze van Schiphol gaf echter geen reden om af te wijken van het eerder door de inspectie ingenomen standpunt.

Op 27 mei 2011 heeft de inspectie haar besluit tot het opleggen van een last onder dwangsom aan Schiphol bekend gemaakt.

In dit besluit is aangegeven dat Schiphol ervoor moest zorgen dat genoemde voorzieningen uiterlijk 30 juni gerealiseerd zouden zijn. Indien door de inspectie zou worden geconstateerd dat genoemde voorzieningen na deze datum nog niet waren gerealiseerd, dan zou per maand een dwangsom van 30.000 euro worden verbeurd tot een maximum van 180.000 euro.

Op 1 juli 2011 heeft de inspectie vastgesteld dat Schiphol aan bovengenoemde eis voldaan heeft. Wel dienden ter plaatse van de G-pier de bestaande aansluitkabels door langere aansluitkabels te worden vervangen om de voorzieningen op de G-pier voor alle typen vliegtuigen operationeel te krijgen.

Op 20 juli is door de inspectie ter plaatse vastgesteld dat dit alsnog het geval was. Gegeven deze situatie heeft de inspectie op 4 augustus 2011 het besluit genomen om de aan Schiphol opgelegde dwangsom niet te verbeuren en de last onder dwangsom in te trekken.

1.10 Conventen Schiphol Airport Authority

In de handhavingsrapportage Schiphol van 28 december 2010 is melding gemaakt van een (deel-)conventen tussen de inspectie en Schiphol inzake de controle (en handhaving) van de hoogtebeperkingen voor bouwkransen en andere objecten buiten het luchtvaartterrein, door medewerkers van Schiphol.

Nader onderzoek heeft er in geresulteerd dat het om arbeidsjuridische redenen door de inspectie niet wenselijk werd geacht om de betreffende medewerkers van Schiphol de status van onbezoldigd ambtenaar toe te kennen. In verband hiermee is het betreffende (deel-)conventen hierop aangepast en op 1 september 2011 opnieuw vastgesteld.

Dit heeft gevolgen voor de wijze waarop het toezicht op de naleving van de hoogtebeperkingen uit het LIB inzake (mobiele) objecten sinds september 2011 is uitgevoerd. Kort gezegd komt het erop neer dat Schiphol in geval van (mobiele) objecten buiten het luchtvaartterrein, bij vermoedens van het niet hebben van een ontheffing of vermoedens van het verrichten van werkzaamheden die strijdig zijn met de ontheffing, hierover contact opneemt met de inspectie en de handhaving aan de inspectie overlaat.

Het Conventen Schiphol Airport Authority is op 27 oktober 2011 nog uitgebreid met afspraken over het eerstelijns toezicht door Schiphol op het gebruik van vaste stroomaansluitingen en voorzieningen voor preconditioned air (PCA) door luchtvaartmaatschappijen, in relatie tot het zo min mogelijk gebruiken van de in het vliegtuig aanwezige Auxiliary Power Unit (APU). Op basis van dit deelconventen Milieu 2, dat op 31 oktober 2011 van kracht is geworden, zal de inspectie erop toezien dat genoemd toezicht door Schiphol goed wordt uitgevoerd. Verder zal de inspectie ervoor zorgen dat richting luchtvaartmaatschappijen zo nodig handhavend wordt opgetreden.

1.11 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 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 2011 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 2011 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.

Voor het uitvoeren van de berekeningen en het opstellen van de rapportages ten behoeve van de inspectie heeft Schiphol de afgelopen jaren het 'Wettelijk Informatiesysteem Naleving Grenswaarden Schiphol' (WINGS) gebruikt. Gewerkt wordt aan een vervanging van dit systeem. In verband hiermee zijn vanaf 1 februari 2011 tot het einde van het gebruiksjaar 2011 de berekeningen met het Flighttrack and Aircraft Noise Monitoring System (FANOMOS) van de inspectie uitgevoerd. In dit systeem zijn ook de laatste RMI-wijzigingen zoals genoemd in paragraaf 1.6 doorgevoerd. Schiphol heeft aangegeven dat voorlopig op basis van FANOMOS-data zal worden gerapporteerd totdat een vervangend systeem voor WINGS beschikbaar is. Inmiddels is bekend dat dit vervangende systeem een nieuwe versie van FANOMOS wordt.

Gegevensverstrekking LVNL

Op grond van de RMI moet LVNL gegevens verstrekken over alle afwijkingen van luchtverkeerwegen, minimale vlieghoogten en de beperkingen ten aanzien van het 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* en *tijdigheid* van de gegevensverstrekking is door de inspectie vastgesteld dat door Schiphol en LVNL is voldaan aan hetgeen hierover in de RMI is vastgelegd.

2.2 Kwaliteitsborging

De inspectie ziet erop toe dat de gegevensverstrekking, en de aan deze gegevens ten grondslag liggende registraties en bewerkingen, voldoen aan de eisen die de RMI eraan stelt. Tot deze eisen behoren niet alleen technische eisen en eisen ten aanzien van het tijdvak waarover, en het moment waarop, de gegevens moeten worden verstrekt. In de RMI zijn ook eisen gesteld aan de wijze waarop de processen rond de berekeningen en de registraties van gegevens door Schiphol en LVNL moeten worden beheerst. Deze (kwaliteits-) eisen staan in bijlage 7 van de RMI.

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 in bijlage 7 van de RMI gestelde kwaliteitseisen. 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

Op 27 oktober 2011 heeft de inspectie een RMI-audit bij LVNL uitgevoerd. De reikwijdte van deze audit betrof de onderdelen:

- terugblik op de bevindingen van vorig jaar en de wijze waarop de openstaande acties zijn opgepakt;
- totstandkomingproces van de maandelijkse rapportages in algemene zin;
- controle op de rubricering door LVNL van enkele praktijkcasussen die door middel van een steekproef door de inspectie zijn geselecteerd.

Uit deze audit is één bevinding naar voren gekomen. Deze bevinding betreft het niet uitvoeren van de jaarlijkse interne audit door LVNL, aan het einde van 2010. De wijze waarop LVNL deze bevinding heeft opgepakt en afgehandeld zal, na terugmelding door LVNL, of anders in de eerstvolgende RMI-audit, door de inspectie worden beoordeeld.

In het gebruiksjaar 2011 heeft de inspectie geen RMI-audit bij Schiphol uitgevoerd. De reden hiervan is dat bij Schiphol het gebruiksjaar 2011 voor een groot deel in het teken stond van grote wijzigingen in RMI gerelateerde technische systemen. Zo doorliep Schiphol eind 2010/begin 2011 de overgang van NOMOS II naar NOMOS III, en werkte Schiphol in 2011 aan de overgang van WINGS naar een nieuwe versie van FANOMOS. Genoemde wijzigingen hebben geen hiaten opgeleverd in de maandelijkse milieुरapportages van Schiphol.

Een direct gevolg van de overgang naar nieuwe registratie- en rekensystemen is dat de kwaliteitsborging rondom deze systemen ook moet worden aangepast. Het betreft hier voornamelijk het wijzigen van werkinstructies en procedures. In het gebruiksjaar 2011 heeft Schiphol deze procedurele wijzigingen nog niet kunnen afronden waardoor deze door de inspectie ook nog niet konden worden geaudit.

Formeel waren de werkinstructies en procedures uit het "WINGS tijdperk" nog van kracht. Doordat deze binnenkort zullen worden ingetrokken heeft de inspectie aan het auditten hiervan geen prioriteit gegeven.

Verder zal er door Schiphol een validatie van de nieuwe versie van FANOMOS moeten worden uitgevoerd, waarvan de resultaten door de inspectie beoordeeld zullen worden alvorens dit systeem als registratie- en rekensysteem door Schiphol in gebruik kan worden genomen. Deze validatie en beoordeling van de nieuwe versie van FANOMOS, alsmede de hiermee samenhangende wijzigingen van werkinstructies en procedures zullen aan de orde komen in de RMI-audit die in het gebruiksjaar 2012 zal worden uitgevoerd.

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 FANOMOS. 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 hanteerde aanvankelijk als procedure dat gezagvoerders die (zonder instructie van LVNL) van een luchtverkeerweg of minimale vlieghoogte waren afgeweken, via hun luchtvaartmaatschappij door de inspectie werden aangeschreven om na te gaan wat de oorzaak van de afwijking was. Werd vervolgens door de inspectie vastgesteld dat sprake was van een overtreding, dan volgde een waarschuwingsbrief. Gebleken is dat vrijwel altijd sprake was van een overtreding en dat door de inspectie dus ook vrijwel altijd een waarschuwingsbrief werd gestuurd. Om deze reden en om het aantal administratieve handelingen zoveel mogelijk te beperken is de procedure lopende het gebruiksjaar 2011 vereenvoudigd. De procedure die thans door de inspectie wordt gehanteerd, is dat na het vaststellen van een overtreding, direct een waarschuwingsbrief naar de betreffende luchtvaartmaatschappij wordt gestuurd.

De praktijk wijst uit dat zo'n waarschuwingsbrief tot nu toe voldoende effectief is 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 934 afwijkingen van luchtverkeerwegen en minimale vlieghoogten op een totaal van 23.915 vliegtuigbewegingen (= ongeveer 3,9%);
- in de dagperiode sprake is geweest van 9036 afwijkingen van luchtverkeerwegen en minimale vlieghoogten op een totaal van 391.933 vliegtuigbewegingen (= ongeveer 2,3%).

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 86 afwijkingen (= ongeveer 0,4% van het totale aantal vliegtuigbewegingen in de nacht en ongeveer 9,2% 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	46	24	2	10	0	4	86
Percentage	53,5%	27,9%	2,3%	11,6%	0%	4,7%	100%

*) Afwijkingen luchtverkeerweg in dag-/nacht overgang binnen handhavingsmarge van twee minuten, afwijkingen als gevolg van een verlenging van de gebruiksduur nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures tot 06:30 uur en vliegtuigen die toch instructies van LVNL blijken te hebben gekregen.

Uit de tabel blijkt dat in het gebruiksjaar 2011 in vier gevallen sprake was van een (significante) afwijking veroorzaakt door de gezagvoerder van een vliegtuig (vliegerfout). Het betreft hier afwijkingen van luchtverkeerwegen in de nacht. Drie luchtvaartmaatschappijen hebben van de inspectie een waarschuwingsbrief ontvangen. Eén luchtvaartmaatschappij moet nog door de inspectie worden aangeschreven omdat de overtreding vlak voor het einde van het gebruiksjaar is geconstateerd.

Dagperiode

Voor de dagperiode is in het gebruiksjaar 2011 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.

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. Enerzijds 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.

LVNL heeft voor week 38 van het gebruiksjaar 2011 een analyse uitgevoerd. Op basis van het resultaat van deze en eerdere analyses heeft de inspectie bepaald dat door LVNL voor het gebruiksjaar 2012 een aftrekpercentage van 77,5% mag worden toegepast voor alle afwijkingen 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 luchtverkeerweg 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 luchtverkeerwegen in de nacht van naderende vliegtuigen;
- horizontale afwijkingen van luchtverkeerwegen 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 luchtverkeerweg 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 2011 zijn ook afwijkingen geregistreerd die te maken hebben met het experiment verlenging gebruiksduur nachtelijke vertrek- en aankomstprocedures. Voor dit experiment gold dat de gesignaleerde afwijkingen LVNL niet werden aangerekend omdat hiervoor in de betreffende ministeriële regeling tot en met 4 mei 2011 een vrijstelling was verleend.

In paragraaf 1.4 is aangegeven dat besloten is om na de beëindiging van dit experiment, vooruitlopend op een wijziging van het LVB, ook na 4 mei 2011, voor zover mogelijk, nachtelijke vertrek- en aankomstprocedures tot 6:30 uur toe te passen. In verband hiermee heeft de inspectie bepaald dat eventuele afwijkingen als gevolg hiervan, LVNL niet worden aangerekend.

In de LVNL-tabel in bijlage A staan bovengenoemde uitgangspunten (voor zover van toepassing), afwijkingen als gevolg van de verlenging van de gebruiksduur nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures (hierna: 'verlenging nachtprocedures'), alsmede het aftrekpercentage dat door LVNL mag worden gehanteerd, in de kolom 'interpretatie-issues'.

Beoordeling

Rekening houdend met genoemde uitgangspunten, afwijkingen als gevolg van de 'verlenging nachtprocedures' 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 2011 niet overtreden zijn.

3.3 Baanbeschikbaarstelling

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. Het toezicht 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 2011 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 8,3%, voornamelijk in verband met weersomstandigheden. Het betreft hierbij landingen op de Buitenveldertbaan (6,6%), de Zwanenburgbaan (1,5%) en de Kaagbaan vanuit noordelijke richting (0,2%).

Uit de LVNL-tabel in bijlage A blijkt dat één afwijking heeft plaatsgevonden in de dag-nacht overgang binnen de handhavingsmarge van twee minuten en dat LVNL één afwijking heeft ingedeeld in de categorie 'Waarschijnlijk veroorzaakt door LVNL'. Laatstgenoemde afwijking betreft een landing op de Schiphol-Oostbaan in noord-oostelijke richting (baan 04) op 18 augustus 2011 om 01:40 uur.

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:

- twee starts vanaf de Zwanenburgbaan in noordelijke richting op 19 december 2010 om 06:11 uur en 06:14 uur, terwijl deze starts in het kader van het experiment 'verlenging nachtprocedures' in principe van de Polderbaan hadden moeten plaatsvinden;
- drie starts vanaf de Buitenveldertbaan in westelijke richting op 14 september 2011 om 01:27 uur, 02:38 uur en 05:01 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. Een uitzondering hierop vormt de landing op de Schiphol-Oostbaan (baan 04) op 18 augustus 2011.

Uit het onderzoek van de inspectie is naar voren gekomen dat de dienstdoende verkeersleider er abusievelijk vanuit is gegaan dat het betreffende vliegtuig een ontheffing had om in de nacht op baan 04 te mogen landen, hetgeen niet het geval was. Dit betekent dat de verkeersleider ten onrechte baan 04 als landingsbaan aan de gezagvoerder heeft toegewezen en dat dit afwijkend baangebruik in aanmerking komt om bestuursrechtelijk te worden afgehandeld. Nadere bijzonderheden hierover komen aan de orde in de volgende handhavingsrapportage Schiphol.

Ten aanzien van afwijkend baangebruik bij *starts* in de nacht is vastgesteld dat bovengenoemde afwijkingen die op 19 december 2010 en 14 september 2011 hebben plaatsgevonden, zowel LVNL als gezagvoerder niet kunnen worden aangerekend.

De redenen hiervoor zijn 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 bood om operationele redenen van het experiment af te wijken;
- starts vanaf de Buitenveldertbaan, voor de periode waarin de Kaagbaan vanwege groot baanonderhoud niet beschikbaar was, op basis van de 'Tijdelijke regeling vervangende grenswaarden voor baanonderhoud baanstation C2 nabij Aalsmeerbaan en Kaagbaan', in de nacht waren toegestaan.

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 vaste stroomaansluiting en voorziening voor préconditioned air (PCA).

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 stroomaansluiting en voorziening voor PCA

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 PCA, beide van voldoende kwaliteit, ter vervanging van de in het vliegtuig aanwezige Auxiliary Power Unit (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 stroomaansluiting 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.

Tot voor kort was ook het gebruik van een vaste stroomaansluiting in plaats van de APU niet (goed) handhaafbaar.

Op basis van artikel 3.2.2, eerste lid, van het LVB van 26 maart 2010 wordt een toename verwacht van het gebruik van vaste stroomaansluitingen en voorzieningen voor PCA. In verband hiermee is in overleg met Schiphol bekeken op welke wijze het toezicht en de handhaving met betrekking tot 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.

Gekozen is voor een eerstelijns toezicht dat door Schiphol wordt uitgevoerd. Deze taak is vastgelegd in het Convenant Schiphol Airport Authority, deelconvenant Milieu 2, van 27 oktober 2011. De inspectie ziet erop toe dat dit toezicht door Schiphol goed wordt uitgevoerd. Verder zal de inspectie ervoor zorgen dat richting luchtvaartmaatschappijen zo nodig handhavend wordt opgetreden (zie ook paragraaf 1.10).

Resultaten

Conform bijlage 6 van de RMI heeft Schiphol over het gebruiksjaar 2011 gegevens geleverd over de acties die zijn ondernomen om het taxiën met één uitgeschakelde motor en het aantal vliegtuigen dat gebruik maakt van een vaste stroomaansluiting te vergroten.

In januari 2011 heeft Schiphol een enquête laten uitgaan betreffende een aantal technisch-operationele zaken. Deze enquête is tevens gebruikt om aan luchtvaartmaatschappijen de vraag te stellen in hoeverre zij met één uitgeschakelde motor taxiën en van een vaste stroomaansluiting gebruik maken. Gerapporteerd is dat van de luchtvaartmaatschappijen die met drie- en viermotorige vliegtuigen op Schiphol opereren, en op de enquête hebben gereageerd, 100% heeft aangegeven, na de landing met één uitgeschakelde motor te taxiën.

Taxiën met één uitgeschakelde motor

Omdat bovengenoemde enquête pas aan het eind van het gebruiksjaar 2011 is afgerond, heeft Schiphol voor het gebruiksjaar 2011 nog dezelfde percentages gehanteerd als voor het gebruiksjaar 2010. Dit betekent dat er voor het gebruiksjaar 2011 vanuit is gegaan dat 100% van de driemotorige vliegtuigen en 80% van de viermotorige vliegtuigen na de landing met één uitgeschakelde motor taxiën.

Gebruik vaste stroomaansluiting en voorziening voor PCA

Op basis van artikel 3.2.2, eerste lid, van het LVB van 26 maart 2010 had Schiphol er zorg voor moeten dragen dat met ingang van 1 januari 2011 in totaal tenminste 15 afhandelingsplaatsen op de pieren voorzien zouden zijn van een vaste stroomaansluiting en een voorziening voor PCA.

Op 1 maart 2011 is door de inspectie vastgesteld dat Schiphol niet aan deze verplichting voldaan heeft. Dit betekent dat artikel 3.2.2, eerste lid, van het LVB van 26 maart 2010 door Schiphol overtreden is.

In verband hiermee heeft de inspectie op 27 mei 2011 een last onder dwangsom aan Schiphol opgelegd. Daarin is aangegeven dat Schiphol ervoor moest zorgen dat genoemde voorzieningen uiterlijk 30 juni 2010 gerealiseerd zouden zijn.

In juli 2011 is door de inspectie vastgesteld dat Schiphol aan deze eis voldaan heeft. Vervolgens heeft de inspectie op 4 augustus 2011 het besluit genomen om de aan Schiphol opgelegde dwangsom niet te verbeuren en de last onder dwangsom in te trekken (zie ook paragraaf 1.9).

Op basis van het Convenant Schiphol Airport Authority, deelconvenant Milieu 2, van 27 oktober 2011 wordt met ingang van 31 oktober 2011 door Schiphol formeel toezicht uitgevoerd op het gebruik van vaste stroomaansluitingen en voorzieningen voor PCA, in relatie tot het zo min mogelijk gebruiken van de APU (dan wel GPU). In de volgende handhavingsrapportage Schiphol zal worden aangegeven wat dit toezicht heeft opgeleverd en hoe door de inspectie met de resultaten van dit toezicht is omgegaan.

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 2011 blijkt een TRG van 6,466 ton. Afgezet tegen de grenswaarde van 9,724 ton betekent dit dat op 31 oktober 2011 nog een TRG-ruimte van 3,258 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 2011 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 62,68 dB(A) op 31 oktober 2011. Afgezet tegen de grenswaarde van 63,46 dB(A) betekent dit dat op 31 oktober 2011 nog een TVG L_{den} -ruimte van 0,78 dB(A) beschikbaar was. Dit komt overeen met een nog beschikbare TVG L_{den} -ruimte van ongeveer 16%, gegeven het aantal vluchten en de verkeerssamenstelling zoals die in het gebruiksjaar 2011 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.

Uit paragraaf 1.4 blijkt dat aanvankelijk gehandhaafd is op de vervangende grenswaarden L_{den} zoals die in een tweetal regelingen in verband met experimenten Schiphol zijn vastgelegd. Uit paragraaf 1.7 blijkt dat deze vervangende grenswaarden lopende het gebruiksjaar vervangen zijn door de vervangende grenswaarden L_{den} zoals die in de 'Tijdelijke regeling vervangende grenswaarden voor baanonderhoud baanstation C2 nabij Aalsmeerbaan en Kaagbaan' van 22 juni 2011 zijn vastgelegd. Dit zijn de vervangende grenswaarden L_{den} waarop tot het einde van het gebruiksjaar 2011 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 2011 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 2011 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 52,55 dB(A) op 31 oktober 2011. Afgezet tegen de grenswaarde van 54,44 dB(A) betekent dit dat op 31 oktober 2011 nog een TVG L_{night} -ruimte van 1,89 dB(A) beschikbaar was. Dit komt overeen met een nog beschikbare TVG L_{night} -ruimte van ongeveer 35%, gegeven het aantal vluchten en de verkeerssamenstelling zoals die in het gebruiksjaar 2011 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.

Uit paragraaf 1.4 blijkt dat aanvankelijk gehandhaafd is op de vervangende grenswaarden L_{night} zoals die in een tweetal regelingen in verband met experimenten Schiphol zijn vastgelegd. Uit paragraaf 1.7 blijkt dat deze vervangende grenswaarden lopende het gebruiksjaar vervangen zijn door de vervangende grenswaarden L_{night} zoals die in de 'Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 25 oktober 2011, nr. IENM/BSK-2011/143867 tot wijziging van de Tijdelijke regeling vervangende grenswaarden groot baanonderhoud baanstation C2 nabij Aalsmeerbaan en Kaagbaan' zijn vastgelegd. Dit zijn de vervangende grenswaarden L_{night} waarop tot het einde van het gebruiksjaar 2011 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 2011 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 2011. 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 2011	55,0	74,6	8,4	2,1	2,5
Gerealiseerde emissies gebruiksjaar 2011	54,3	68,1	7,6	1,9	2,2

Uit de door Schiphol aangeleverde cijfers blijkt dat de (relatieve) grenswaarden voor de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken in het gebruiksjaar 2011 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) bouwkranen, 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 bouwkranen in de nabijheid van de luchthaven niet te hoog zijn of dat zonder vergunning/ontheffing wordt geopereerd, waardoor het luchtverkeer in gevaar zou kunnen worden gebracht. De inspectie doet dit voornamelijk op basis van meldingen door Schiphol en LVNL (zie ook paragraaf 1.10).

Resultaten

In het gebruiksjaar 2011 heeft Schiphol de inspectie vijf keer ingelicht over bouwkranen buiten het luchtvaartterrein met het verzoek deze te controleren. Naar aanleiding hiervan zijn door de inspectie ter plaatse inspecties uitgevoerd. In twee gevallen heeft deze inspectie niet tot een vervolgactie van de inspectie geleid. In één geval was sprake van een bouwkraan waarbij de inspectie een restrictie heeft opgelegd aan de hoogte van de bouwkraan. In twee gevallen was sprake van een bouwkraan zonder ontheffing die te hoog was. De inspectie heeft de betreffende bedrijven deze bouwkranen laten strijken en een waarschuwingsbrief gestuurd.

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.

De inspectie vervult in het E²MC een waarnemersrol. 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 zijn de afgelopen jaren door de luchtvaartsector baanpreferentiewijzigingen doorgevoerd, als voorziening om een overschrijding van de grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten te voorkomen. Op 1 november 2011 is het experiment met het nieuwe normen- en handavingsstelsel Schiphol van start gegaan. In verband hiermee wordt van de sectorpartijen verwacht dat zij handelen overeenkomstig de regels voor strikt preferentieel baangebruik, en derhalve *niet* sturen bij een dreigende overschrijding van een grenswaarde in een handhavingspunt (zie paragraaf 1.5).

In het gebruiksjaar 2011 is door de sectorpartijen als zodanig gehandeld. Dit blijkt uit een brief die Schiphol op 26 oktober 2011, mede namens LVNL, aan de Alderstafel heeft gestuurd. In deze brief wordt melding gemaakt van een dreigende overschrijding in L_{den}-handhavingspunt 33. Vervolgens is in deze brief beargumenteerd dat de sector vanwege het experiment met het nieuwe normen- en handavingsstelsel Schiphol geen stuurmaatregelen zou nemen om een mogelijke overschrijding van de grenswaarde in L_{den}-handhavingspunt 33 te voorkomen.

Uit paragraaf 4.2.2. kan worden afgeleid dat na afloop van het gebruiksjaar 2011 is vastgesteld dat de grenswaarde in L_{den}-handhavingspunt 33 (ondanks het achterwege laten van een stuurmaatregel) niet overschreden is. Wel bleek dat de beschikbare geluidsruimte in dit handhavingspunt volledig verbruikt was (zie bijlage B).

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 28 december 2010 is aangegeven dat zich in het gebruiksjaar 2010 geen overschrijdingen van de grenswaarden voor het externe veiligheidsrisico, de geluidbelasting en de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken 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 Niet LVNL				Categorisatie LVNL			Aggregatie			
#	Aantal/Categorie	Afwijkingen	Totaal aantal vluchten (jets)	Incorrecte data	Veiligheidsbelang (Wet Luchtvaart Art. B.20/4.21)	Onvoldoende technische voorzieningen (LVB Art. 1.1.2)	Geen LVNL-bemoentenis	Interpretatie issues	Waarschijnlijk veroorzaakt door LVNL	Nader te onderzoeken	Voorafnog verantwoordelijkheid LVNL incl. interpretatie issues	Voorafnog verantwoordelijkheid LVNL excl. interpretatie issues	Norm (LVB 3.1.3)	Art.
	Milieuregels													
1	Verticale afwijkingen overdag van naderende vliegtuigen buiten de TMA	980	191437								980 0.51%	980 0.51%	5.00%	
2	Verticale afwijkingen overdag van naderende vliegtuigen in de TMA	6802	191437								6802 3.55%	6802 3.55%	15.00%	
3	Horizontale afwijkingen in de nacht van naderende vliegtuigen	720	16412	19	515	9	6	171 ^a			171 1.04%	0 0.00%	0.05%	
4	Verticale afwijkingen in de nacht van naderende vliegtuigen buiten de TMA	2	16412		1				1		1 0.01%	1 0.01%	0.05%	
5	Verticale afwijkingen in de nacht van naderende vliegtuigen in de TMA	75	16412	1	16		52 ^b	5 ^c	1		6 0.04%	1 0.01%	0.05%	
6	Horizontale afwijkingen overdag van vertrekkende vliegtuigen	1254	200496					992 ^d	262		1254 0.63%	262 0.13%	3.00%	
7	Horizontale afwijkingen in de nacht van vertrekkende vliegtuigen	167	7503	10	119		28	9 ^e	1		10 0.13%	1 0.01%	0.05%	
8	Verticale afwijkingen van vertrekkende vliegtuigen in de TMA	0	208000								0 0.00%	0 0.00%	0.05%	
9	Verticale afwijkingen van vertrekkende vliegtuigen buiten de TMA	34	208000								34 0.02%	34 0.02%	10.00%	
Baangebruik														
10	Afwijkingen in baangebruik bij vertrek	12		7	3			2 ^f			2	0	0	
11	Afwijkingen in baangebruik bij aankomst	1371		6	1363			1 ^g	1		2	1	0	

- 166 gevallen 'boven FL70 luchtverkeerweg binnengevlogen', 4 gevallen dag/nacht overgang binnen de handhavingsmarge van 2 minuten en 1 afwijking ten gevolge van 'verlenging nachtprocedures'
- 52 afwijkingen waarvan in 37 gevallen de afwijking veroorzaakt is boven het luchtvaartterrein nadat er voldoende hoog was opgelijnd
- 4 afwijkingen ten gevolge van 'verlenging nachtprocedures' en 1 geval dag/nacht overgang binnen de handhavingsmarge van 2 minuten
- LVNL hanteert een (door de inspectie geaccordeerd) aftrekpercentage van 79,1% voor de afwijkingen (exclusief afwijkingen veroorzaakt door parallel starten) die volgens LVNL niet aan LVNL toe te schrijven zijn
- 4 afwijkingen ten gevolge van 'verlenging nachtprocedures' en 5 gevallen dag/nacht overgang binnen de handhavingsmarge van 2 minuten
- 2 afwijkingen ten gevolge van 'verlenging nachtprocedures'
- 1 geval dag/nacht overgang binnen de handhavingsmarge van 2 minuten

Bijlage B Grenswaarden handhavingspunten L_{den} en geluidbelasting t/m 31 oktober 2011

Grenswaarden en geluidbelasting handhavingspunten etmaal L_{den} [dB(A)]				
Punt Nr.	X-coördinaat	Y-coördinaat	Grenswaarde	Geluidbelasting
1	97.325	470.400	55,69	53,73
2	100.475	472.525	57,41	55,20
3	104.150	474.925	58,43	56,25
4	106.325	477.125	58,55	57,12
5	108.875	478.725	57,82	56,81
6	109.675	481.125	58,27	51,46
7	107.625	486.025	57,71	54,69
8	107.725	489.075	58,67	55,87
9	107.725	492.100	57,11	54,31
10	108.525	495.350	59,27	57,10
11	109.175	498.100	58,84	57,17
12	109.550	500.725	58,49	57,14
13	110.250	503.025	57,52	56,49
14	110.775	500.550	56,82	55,22
15	110.575	496.725	58,02	56,38
16	111.750	491.425	56,89	55,30
17	111.825	487.425	57,14	54,41
18	111.950	485.275	61,26	56,96
19	113.625	482.275	54,18	52,66
20	116.175	481.925	59,06	58,78
21	119.050	481.900	57,64	57,40
22	122.025	481.450	57,69	56,09
23	118.800	481.050	56,92	56,55
24	114.525	476.925	57,71	57,11
25	116.100	474.050	57,99	57,52
26	113.575	472.550	55,84	54,45
27	112.500	468.500	56,54	55,81
28	112.600	472.325	56,05	53,75
29	112.525	475.400	57,36	56,38
30	110.475	475.250	59,69	57,98
31	108.600	475.075	58,60	58,23
32	110.150	471.075	57,92	57,22
33	106.800	471.150	56,50	56,50
34	103.400	472.225	57,09	55,35
35	98.400	470.300	56,84	54,81

Bijlage C Handhavingspunten L_{den}



Bijlage D

Grenswaarden handhavingspunten L_{night} en geluidbelasting t/m 31 oktober 2011

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	52,55	51,31
2	104.150	474.925	50,03	47,45
3	105.750	476.600	47,99	46,17
4	108.875	478.725	47,51	46,70
5	108.025	485.875	52,20	48,63
6	108.350	492.100	51,97	49,28
7	108.525	495.350	50,05	47,86
8	109.275	501.750	48,61	47,26
9	109.675	504.850	46,95	46,14
10	110.825	504.425	47,61	46,68
11	110.775	500.550	48,59	47,22
12	110.575	496.725	49,92	48,18
13	110.600	494.400	50,45	47,99
14	110.175	488.550	52,43	49,31
15	118.825	481.650	52,55	50,43
16	120.250	481.500	51,42	49,42
17	118.825	481.350	52,52	49,98
18	111.000	476.350	49,65	48,81
19	109.175	474.600	46,64	45,76
20	110.750	471.600	47,70	46,74
21	115.875	468.125	43,84	43,50
22	111.800	467.525	44,65	43,96
23	109.500	468.025	46,90	45,49
24	106.000	471.050	45,80	45,11
25	100.475	472.525	48,47	46,40

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

Het geven van een waarschuwing of het opleggen van een sanctie (bestuurlijke boete, last onder dwangsom of bestuursdwang c.q. maatregel IG) indien is vastgesteld dat een wettelijke bepaling niet is 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.

Toezicht

Via controles nagaan of de wettelijke bepalingen worden nageleefd.

Totale risicogewicht

Maat voor het externe veiligheidsrisico. Het totale risicogewicht is het product van de gemiddelde ongevalskans 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.

Vaste stroomaansluiting

Vast aansluitpunt op het platform ten behoeve van de stroomvoorziening (400 Hz) van een vliegtuig.

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.