



Inspectie Leefomgeving en Transport  
*Ministerie van Infrastructuur en Milieu*

# Handhavingsrapportage Schiphol

## 1 november 2013 - 1 mei 2014





Inspectie Leefomgeving en Transport  
*Ministerie van Infrastructuur en Milieu*

## **Handhavingsrapportage Schiphol 1 november 2013 - 1 mei 2014**

Datum 31 juli 2014



## Colofon

Uitgegeven door

Inspectie Leefomgeving en Transport  
ILT/ Luchtvaart

Mercuriusplein 1-63, Hoofddorp  
Postbus 575, 2130 AN Hoofddorp

088 489 00 00  
[www.ilent.nl](http://www.ilent.nl)  
@inspectieLenT



## Inhoud

### **Leeswijzer 7**

### **Samenvatting 9**

|          |  |
|----------|--|
| <b>1</b> | <b>Inleiding 11</b>  |
| 1.1      | Wettelijk kader 11   |
| 1.2      | Handhavingssystematiek 11  |
| 1.3      | Experimenteerregeling 13   |
| 1.4      | Vrijstellingsregelingen 13   |
| 1.5      | Ontbrekende vliegtuigtypes 16  |
| 1.6      | Handhaving slots 17  |
| <b>2</b> | <b>Gegevensverstrekking en kwaliteitsborging 19</b>  |
| 2.1      | Gegevensverstrekking 19  |
| 2.2      | Kwaliteitsborging 19   |
| <b>3</b> | <b>Toezicht naleving regels 21</b>   |
| 3.1      | Afwijkingen van luchtverkeerwegen en minimum vlieghoogten door gezagvoerders 21                  |
| 3.2      | Afwijkingen van luchtverkeerwegen en minimum vlieghoogten door de luchtverkeersleiding 24        |
| 3.3      | Baanbeschikbaarstelling 27   |
| 3.4      | Afwijkingen van beperkingen banenstelsel 28  |
| 3.5      | Regels ter beperking van de uitstoot van stikstofoxiden en stoffen die geurhinder veroorzaken 30 |
| 3.5.1    | Taxiën met één uitgeschakelde motor 30   |
| 3.5.2    | Vaste stroomaansluiting en voorziening voor PCA 31   |
| <b>4</b> | <b>Toezicht naleving grenswaarden 35</b>   |
| 4.1      | Grenswaarden voor het externe veiligheidsrisico 35   |
| 4.2      | Grenswaarden voor de geluidbelasting 35  |
| 4.2.1    | Totale volume van de geluidbelasting $L_{den}$ 35  |
| 4.2.2    | Geluidbelasting handhavingspunten $L_{den}$ 35   |
| 4.2.3    | Totale volume van de geluidbelasting $L_{night}$ 37  |
| 4.2.4    | Geluidbelasting handhavingspunten $L_{night}$ 37   |
| 4.3      | Grenswaarden voor de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken 38         |
| <b>5</b> | <b>Toezicht naleving hoogtebeperkingen objecten 41</b>   |
| <b>6</b> | <b>Getroffen voorzieningen 43</b>  |
| <b>7</b> | <b>Maatregelen inspecteur-generaal 45</b>  |

- Bijlage A: Afwijkingen baan- en luchtruimgebruik 47**
- Bijlage B: Grenswaarden handhavingspunten  $L_{den}$  en geluidbelasting t/m 30 april 2014 48**
- Bijlage C: Handhavingspunten  $L_{den}$  49**
- Bijlage D: Grenswaarden handhavingspunten  $L_{night}$  en geluidbelasting t/m 30 april 2014 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 Leefomgeving en Transport (hierna: de inspecteur-generaal) elk halfjaar aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (hierna: de Staatssecretaris) een verslag te worden uitgebracht.

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 Leefomgeving en Transport (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 de periode 1 november 2013 tot en met 30 april 2014.

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

Daarna volgt een *inleiding (hoofdstuk 1)* waarin het wettelijk kader beschreven wordt en de handhavingssystematiek zoals die door de Inspectie wordt toegepast. In de inleiding worden ook ontwikkelingen beschreven die voor de handhaving van belang zijn of daar deel van uitmaken. Ten slotte wordt in de inleiding ingegaan op de handhaving van slots die van belang is voor met name de geluidbelasting in de nacht. Het betreft hier een activiteit die niet uit het LVB of het LIB voortvloeit, maar uit de wijziging van het Besluit slotallocatie van 2005. Om die reden maakt het onderwerp geen deel uit van de '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 stikstofoxiden en 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 zoals die gelden voor het externe veiligheidsrisico, de geluidbelasting en de 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. Daar waar nodig wordt ter verduidelijking aangegeven welke werkwijze daarbij door de Inspectie wordt gehanteerd. 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.

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 de eerste helft van het gebruiksjaar 2014 zijn, dat:

- de grenswaarden voor het externe veiligheidsrisico, de geluidbelasting en de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken niet overschreden zijn;
- in twee handhavingspunten voor de geluidbelasting sprake is van een verhoogd overschrijdingsrisico;
- door twee luchtvaartmaatschappijen dusdanig van een regel voor het luchtruimgebruik is afgeweken dat ze door de Inspectie moesten worden aangeschreven;
- bij geen van de voor LVNL geldende regels voor het luchtruimgebruik, het feitelijke percentage afwijkingen hoger is dan het maximaal toegestane percentage afwijkingen;
- zich geen situatie heeft voorgedaan waarbij als gevolg van het niet beschikbaar zijn van banen, onrechtmatig is afgeweken van de beperkingen die gelden voor het baangebruik;
- zich geen overtredingen van de regels voor het baangebruik hebben voorgedaan;
- het nalevingsniveau van de regel inzake het gebruik van de op het platform aanwezige vaste stroomaansluiting en voorziening voor PCA, in plaats van de APU of GPU, lager ligt dan in de tweede helft van het gebruiksjaar 2013;
- zich geen situatie heeft voorgedaan waarbij luchtvaartmaatschappijen wegens 'slotsmisbruik' door de Inspectie moesten worden aangeschreven.



# 1 Inleiding

## 1.1 Wettelijk kader

Het wettelijk kader voor de luchthaven Schiphol wordt gevormd door Hoofdstuk 8 (Titel 8.2) van de Wet luchtvaart (Stb. 2002, 374; laatstelijk gewijzigd Stb. 2013, 144), het LIB (Stb. 2002, 591; laatstelijk gewijzigd Stb. 2012, 367), het LVB (Stb. 2002, 592; laatstelijk gewijzigd Stb. 2012, 382) en de RMI (Stcrt. 2003, 34; laatstelijk gewijzigd Stcrt. 2013, 18637).

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 stikstofdioxide en 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 legitieme gronden om van die geboden te mogen afwijken. Zo 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 legitieme afwijkingsgrond 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 5:32 van de Algemene wet bestuursrecht een last onder dwangsom worden opgelegd.

De hier beschreven reguliere handhavingssystematiek is nader uitgewerkt in de nota 'Handhavingsbeleid: Wet luchtvaart; De Luchthaven Schiphol' van februari 2003 (hierna: het Handhavingsbeleid).

### **1.3 Experimenteerregeling**

Op basis van artikel 8.23a van de Wet luchtvaart kan door de Staatssecretaris ten behoeve van een experiment:

- a) vrijstelling worden verleend van een regel in het LVB;
- b) een in het LVB vastgelegde grenswaarde voor de geluidbelasting in een bepaald punt worden vervangen door een andere grenswaarde.

Op 1 november 2013 is de 'Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 24 oktober 2013, nr. IENM/BSK-2013/241455, tot vaststelling van het experiment vervroegen nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures luchthaven Schiphol' (Stcrt. 2013, 29453) in werking getreden. Deze regeling heeft tot doel om gedurende een proefperiode mogelijk te maken, dat tussen 22:30 uur en 23:00 uur de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures worden gebruikt, teneinde een gunstig effect op de hinderbeleving te bewerkstelligen. De regeling wordt toegepast voor zover het actuele verkeersaanbod en andere operationele omstandigheden dat toelaten.

De regeling bevat voor de duur van het experiment, de periode 1 november 2013 tot en met 31 oktober 2014:

- a) een vrijstelling van de regels voor het gebruik van de luchtverkeerswegen voor de dag voor de periode tussen 22:30 uur en 23:00 uur;
- b) vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingpunten  $L_{den}$  (zie ook paragraaf 4.2.2).

### **1.4 Vrijstellingsregelingen**

Op basis van artikel 8.23 van de Wet luchtvaart kan door de Staatssecretaris, indien ten gevolge van een bijzonder voorval of groot onderhoud van een baan het normale gebruik van de luchthaven ernstig wordt belemmerd:

- a) vrijstelling worden verleend van een regel in het LVB;
- b) een in het LVB vastgelegde grenswaarde voor de geluidbelasting in een bepaald punt worden vervangen door een andere grenswaarde.

In de eerste helft van het gebruiksjaar 2014 zijn op basis van artikel 8.23 van de Wet luchtvaart de volgende regelingen opgesteld:

1. Besluit houdende vrijstelling van de regel in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol inzake het gebruik van de Buitenveldertbaan voor starts in de nacht, van 16 december 2013 (ILT-2013/46971).

2. Tijdelijke regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 4 maart 2014, nr. IENM/BSK-2014/50639, houdende vaststelling van vervangende grenswaarden geluidbelasting en vrijstelling van regels in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol in verband met de Nuclear Security Summit op 24 en 25 maart 2014 en aansluitend groot baanonderhoud aan de Polderbaan (Regeling afwijking LVB voor NSS en groot onderhoud Polderbaan 2014) (Stcrt. 2014, 5908).
3. Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 31 maart 2014, nr. IENM/BSK-2014/75920, tot wijziging van de Regeling afwijking LVB voor NSS en groot onderhoud Polderbaan 2014 in verband met een aanvulling met betrekking tot het gebruik van de Aalsmeerbaan tijdens het groot onderhoud aan de Polderbaan (Stcrt. 2014, 9171).
4. Tijdelijke regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 23 april 2014, nr. IENM/BSK-2014/95432, houdende vaststelling van vervangende grenswaarden geluidbelasting en vrijstelling van regels in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol in verband met groot baanonderhoud aan de kruising van de Buitenveldertbaan en de Aalsmeerbaan alsmede de aanleg van rijbaan Tango bij de Kaagbaan (Tijdelijke regeling groot baanonderhoud Buitenveldertbaan/Aalsmeerbaan en aanleg rijbaan Tango) (Stcrt. 2014, 11814).

Ad 1) De 'Vrijstelling gebruik Buitenveldertbaan voor starts in de nacht' is met terugwerkende kracht op 5 december 2013 om 23:00 uur in werking getreden en op 6 december 2013 om 02:00 uur lokale tijd vervallen.

De vrijstelling is verleend in verband met bijzondere weersomstandigheden (harde stormachtige wind, zuidwest draaiend naar noordwest) en om congestie in de terminal met grote groepen overnachtende passagiers te voorkomen. De vrijstelling is verleend voor maximaal 30 starts in westelijke richting (baan 27). Als voorwaarde is daarbij gesteld dat indien vanwege verbeterde weersomstandigheden niet meer van baan 27 voor starts gebruik hoeft te worden gemaakt, zo snel mogelijk terug wordt gegaan naar normaal baangebruik.

Ad 2) De 'Regeling afwijking LVB voor NSS en groot onderhoud Polderbaan' is op 10 maart 2014 in werking getreden en vervalt op 1 november 2014. De aanleiding voor deze regeling is de NSS. In verband hiermee moest vanwege de zeer strenge veiligheidsmaatregelen het luchtruim boven Den Haag gedurende een aantal dagen gedeeltelijk worden gesloten. Tevens was de luchthaven Schiphol door de minister van Buitenlandse zaken en de minister van Veiligheid en Justitie gevraagd om de NSS te faciliteren. Dit heeft geleid tot werkzaamheden aan en in de omgeving van de Polderbaan, waardoor deze baan vóór, tijdens en na de NSS voor een periode van in totaal ongeveer drie weken niet beschikbaar was voor het reguliere verkeer.

Uit efficiency oogpunt is er door Schiphol voor gekozen om het voor 2014 geplande groot baanonderhoud aan de Polderbaan naar voren te halen en aansluitend aan de afbouwwerkzaamheden na afloop van de NSS te laten plaatsvinden.



Gedurende dit groot baanonderhoud zou de Polderbaan voor nog eens een periode van ongeveer drie weken niet beschikbaar zijn.

De regeling bevat voor de periode dat de Polderbaan niet beschikbaar is vanwege de NSS en aansluitend groot baanonderhoud:

- a) een vrijstelling om gedurende de nacht gebruik te mogen maken van:
  - de Zwanenburgbaan voor starts naar het noorden en landingen vanuit het noorden;
  - de Aalsmeerbaan voor starts naar het zuiden en landingen vanuit het zuiden;
- b) een vrijstelling om gedurende het gehele etmaal af te mogen wijken van de luchtverkeerwegen voor het vertrekkende verkeer vanaf de Zwanenburgbaan naar het noorden.

De regeling bevat aansluitend hierop, voor de periode dat de Polderbaan niet beschikbaar is vanwege de NSS, tevens:

- a) een vrijstelling om gedurende de nacht gebruik te mogen maken van:
  - de Buitenveldertbaan en de Schiphol-Oostbaan voor starts in beide richtingen;
  - de Buitenveldertbaan en de Schiphol-Oostbaan voor landingen in beide richtingen, en de Kaagbaan voor landingen vanuit het noordoosten;
- b) een vrijstelling om gedurende het gehele etmaal af te mogen wijken van de luchtverkeerwegen en minimum vlieghoogten.

De regeling bevat tevens vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten  $L_{den}$  en  $L_{night}$  voor het gebruiksjaar 2014. Bij de berekening van de vervangende grenswaarden  $L_{den}$  is rekening gehouden met de grenswaarden  $L_{den}$  die reeds zijn vastgesteld in de 'Regeling tot vaststelling van het experiment vervroegen nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures luchthaven Schiphol' (zie paragraaf 1.3).

Ad 3) De 'Regeling tot wijziging van de Regeling afwijking LVB voor NSS en groot onderhoud Polderbaan 2014' is met terugwerkende kracht op 1 april 2014 in werking getreden.

De regeling bevat een extra artikel waarin aangegeven is onder welke voorwaarden het gebruik van de Aalsmeerbaan tijdens het groot baanonderhoud, aansluitend aan de NSS, in de nacht kan plaatsvinden.

Het betreft hier een explicitering waarin aangegeven is dat het gebruik van de Aalsmeerbaan in de nacht alleen kan plaatsvinden indien de Kaagbaan niet bruikbaar is omdat wordt voorzien dat bepaalde windlimieten op deze baan worden overschreden of vanwege andere meteorologische omstandigheden.

Ad 4) De 'Tijdelijke regeling groot baanonderhoud Buitenveldertbaan/ Aalsmeerbaan en aanleg rijbaan Tango' is op 5 mei 2014 in werking getreden en vervalt op 1 november 2014.

De regeling bevat voor de periode dat de Buitenveldertbaan niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud aan de kruising van de Buitenveldertbaan en de Aalsmeerbaan een vrijstelling om gedurende de nacht gebruik te mogen maken van de Schiphol-Oostbaan voor landingen vanuit het noordoosten.

De regeling bevat voor de perioden dat de Kaagbaan niet beschikbaar is vanwege de aanleg van rijbaan Tango een vrijstelling om gedurende de nacht gebruik te mogen maken van:

- de Buitenveldertbaan voor starts en landingen in beide richtingen;
- de Schiphol-Oostbaan voor landingen vanuit het noordoosten.

De regeling bevat tevens vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten  $L_{den}$  en  $L_{night}$  voor het gebruiksjaar 2014. Bij de berekening van deze vervangende grenswaarden is rekening gehouden met de grenswaarden die reeds waren vastgesteld in de 'Regeling afwijking LVB voor NSS en groot onderhoud Polderbaan 2014' (zie ook paragraaf 4.2.2 en 4.2.4).

### **1.5 Ontbrekende vliegtuigtypes**

In april 2014 is door LVNL geconstateerd dat vier (relatief nieuwe) vliegtuigtypes die op Schiphol opereren, niet zijn meegenomen bij het bepalen van de afwijkingen van de regels baan- en luchtruimgebruik uit het LVB. Deze ontbrekende vliegtuigtypes zijn eind april alsnog opgenomen in de betreffende database, zodat LVNL in staat is om vanaf 1 mei 2014 ook afwijkingen die door deze vier vliegtuigtypes zijn veroorzaakt, automatisch te registreren.

In mei 2014 heeft LVNL een analyse uitgevoerd om vast te stellen welke gevolgen het ontbreken van de vier vliegtuigtypes heeft gehad voor de maandelijkse rapportages van LVNL. Daarbij is met name naar de nachtperiode gekeken omdat de gevoeligheid voor het overtreden van de regels voor het baan- en luchtruimgebruik gedurende deze periode het grootst is. In de analyse zijn voor de periode 1 november 2013 tot en met 30 april 2014 alle vluchten die met de ontbrekende vliegtuigtypes in de nacht zijn uitgevoerd door LVNL onderzocht, beoordeeld en gecategoriseerd.

Op basis van genoemde analyse zijn door LVNL de volgende conclusies getrokken:

- a) Van 1 november 2013 t/m 30 april 2014 zijn in de nacht 148 vluchten met de ontbrekende vliegtuigtypes uitgevoerd (58 starts en 90 landingen) op een totaal van 2728 vluchten in de nacht (= ongeveer 5,4%).
- b) Van die 148 vluchten kunnen 20 als een afwijking van de regels voor het luchtruimgebruik en 38 als een afwijking van de regels voor het baangebruik worden aangemerkt.
- c) Deze 58 afwijkingen kunnen de gezagvoerder of LVNL echter niet worden aangerekend omdat ze passen binnen de afspraken die hierover met de Inspectie zijn gemaakt (interpretatie-issues), de 'Regeling afwijking LVB voor NSS en groot onderhoud Polderbaan' of omdat ze om reden van veiligheid (weer, baanonderhoud) waren toegestaan.

Bovengenoemde afwijkingen van de regels voor het baangebruik zijn met terugwerkende kracht tot 1 november 2013 bepaald en verwerkt in de LVNL-tabel in bijlage A. Bovengenoemde afwijkingen van de regels voor het luchtruimgebruik zijn niet in de LVNL-tabel verwerkt omdat hiervoor omvangrijke herberekeningen nodig zijn waardoor de administratieve lasten te groot worden. Omdat de Inspectie van mening is dat LVNL voldoende heeft aangetoond dat de ontbrekende vliegtuigtypes niet tot onrechtmatige afwijkingen van de regels voor baan- en luchtruimgebruik hebben geleid, heeft de Inspectie met deze handelwijze van LVNL ingestemd.

Tevens is de Inspectie het eens met de veronderstelling van LVNL dat de ontbrekende vliegtuigtypes, gegeven het beperkte aantal vluchten, niet leiden tot overtredingen van de regels voor het baan- en luchtruimgebruik zoals die voor de dagperiode gelden.

LVNL heeft aangegeven dat gezocht wordt naar een robuuste oplossing voor het probleem van ontbrekende vliegtuigtypes om te voorkomen dat dit probleem zich in de toekomst weer voordoet. Hierop zal door de Inspectie terug worden gekomen bij de eerstvolgende RMI-audit.

## **1.6 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 07:00 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 tot een maximum van 300.000 euro.

### **Resultaten**

In de eerste helft van het gebruiksjaar 2014 waren er geen luchtvaartmaatschappijen die wegens 'slotsmisbruik' door de Inspectie moesten worden aangeschreven.

## 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 het externe veiligheidsrisico, de geluidbelasting en de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken.

#### *Gegevensverstrekking LVNL*

Op grond van de RMI moet LVNL gegevens verstrekken over alle afwijkingen van luchtverkeerwegen, minimale vlieghoogten en beperkingen banenstelsel. 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 geregistreeerde afwijkingen. In de paragrafen 3.1, 3.2 en 3.4 wordt hier nader op ingegaan.

#### **Resultaten**

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

Wat betreft de *tijdigheid* van de gegevensverstrekking is door de Inspectie vastgesteld dat door Schiphol wel, en door LVNL niet is voldaan aan hetgeen hierover in de RMI is vastgelegd. LVNL heeft drie rapportages met betrekking tot afwijkingen route- en baangebruik één tot vijf dagen later dan drie weken na afloop van een maand aan de Inspectie toegezonden. In één geval werd de Inspectie hier vooraf over geïnformeerd. Dit punt zal worden meegenomen in de eerstvolgende RMI-audit.

### 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 administratiecontroles 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 audit dienen in een verificatierapport te worden vastgelegd, en worden vervolgens weer meegenomen in het toezicht dat door de Inspectie wordt uitgeoefend.

### **Resultaten**

Op 10 december 2013 heeft de Inspectie een RMI-audit bij Schiphol uitgevoerd. Deze audit stond voornamelijk in het teken van de wijzigingen van de RMI in het gebruiksjaar 2013 en de wijze waarop Schiphol deze wijzigingen heeft geïmplementeerd in haar interne werkprocessen. Het betreft hier de bepaling van het MTOW, het rekenen met reduced flaps naderingen en de bepaling van het gebruikspercentage 400 Hz vaste stroomaansluiting.

Tijdens deze audit is één bevinding gedaan. Vastgesteld is dat de RMI-wijziging als ad hoc project is uitgevoerd. Er is geen draaiboek of handleiding dat beschrijft hoe RMI-wijzigingen in de organisatie moeten worden geïmplementeerd. Het draaiboek dat er wel is (RMI Taken en Procedures) voorziet niet in dit onderwerp en is tevens nog een concept-versie. Mede gelet op de RMI-wijzigingen die de implementatie van het nieuwe normen- en handavingsstelsel met zich mee gaat brengen, verdient het aanbeveling om een procedure te beschrijven waarin wordt vastgelegd hoe met wijzigingen in de RMI moet worden omgegaan. Bij brief van 25 maart 2014 is Schiphol door de Inspectie geïnformeerd over deze bevinding.

Op 21 november 2013 heeft de Inspectie een RMI-audit bij LVNL uitgevoerd. Deze audit betrof de totstandkoming van de maandelijkse rapportages van LVNL over de afwijkingen baan- en routegebruik in het gebruiksjaar 2013. Specifiek is gekeken naar de totstandkoming van de overzichtstabel in deze rapportages. Tijdens deze audit is één bevinding gedaan. Vastgesteld is dat een aantal handelingen die LVNL uitvoert om de overzichtstabel te actualiseren en om de overzichtstabel op juistheid te controleren niet zijn vastgelegd in werkinstructies. Bij brief van 5 maart 2014 is LVNL door de Inspectie geïnformeerd over deze bevinding.

Bij de eerstvolgende RMI-audits die voor het najaar 2014 gepland staan, zal worden gecontroleerd hoe Schiphol en LVNL de bevindingen van de Inspectie hebben opgepakt en afgehandeld. Voorts zal in de eerstvolgende RMI-audit die bij LVNL wordt uitgevoerd specifiek aandacht worden besteed aan de wijze waarop door LVNL met ontbrekende vliegtuigtypes wordt omgegaan (zie ook paragraaf 1.5).

## 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 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 legitieme) 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 onrechtmatige afwijkingen in de nacht hebben laten zien.

De Inspectie hanteert als procedure dat na het vaststellen van een overtreding, 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 tabel zoals opgenomen in bijlage A. Daarbij is rekening gehouden met de 'verlenging gebruiksduur nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures' (hierna: 'verlenging nachtprocedures') in de LVB-wijziging 2012 en het experiment 'vervroegen nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures' (hierna: 'vervroegen nachtprocedures'). Hierdoor starten de nachtprocedures om 22:30 uur. De richttijd voor beëindiging van de nachtprocedures is 06:30 uur. In verband hiermee wordt in de LVNL-tabel voor de nachtperiode de periode 22:30 uur tot 06:30 uur aangehouden.

LVNL mag op basis van het experiment 'vervroegen nachtprocedures' en de LVB-wijziging inzake de 'verlenging nachtprocedures' zelf beslissen of de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures, gegeven het verkeersaanbod en andere operationele omstandigheden, vanaf 22:30 uur tot uiterlijk 06:45 uur (met als richttijd 06:30 uur) worden toegepast of dat tussen 22:30 uur en 23:00 uur en vanaf 06:00 uur dagprocedures worden toegepast. Om deze reden worden alle afwijkingen die met het experiment 'vervroegen nachtprocedures' en de 'verlenging nachtprocedures' te maken hebben, LVNL niet aangerekend (zie ook paragraaf 3.2). Omdat de regels voor de nacht waar gezagvoerders zich aan te houden hebben alleen tussen 23:00 uur en 06:00 uur gelden, worden afwijkingen van nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures die tussen 22:30 uur en 23:00 uur en na 06:00 uur plaatsvinden, ook gezagvoerders niet aangerekend.



In april 2014 is door LVNL geconstateerd dat vier vliegtuigtypes die op Schiphol opereren, ten onrechte niet zijn meegenomen bij het bepalen van de afwijkingen luchtverkeerwegen en minimale vlieghoogten. Deze ontbrekende vliegtuigtypes zijn eind april alsnog opgenomen in de betreffende database, zodat LVNL in staat is om vanaf 1 mei 2014 ook afwijkingen die door deze vier vliegtuigtypes zijn veroorzaakt, automatisch te registreren.

Uit de LVNL-tabel in bijlage A kan worden afgeleid dat:

- in de nachtperiode sprake is geweest van 785 afwijkingen van luchtverkeerwegen en minimale vlieghoogten op een totaal van 9727 vliegtuigbewegingen (= ongeveer 8,1%);
- in de dagperiode sprake is geweest van 3173 afwijkingen van luchtverkeerwegen en minimale vlieghoogten op een totaal van 183.441 vliegtuigbewegingen (= ongeveer 1,7%).

Het relatief grote aantal afwijkingen in de nachtperiode betreft voornamelijk afwijkingen die hebben plaatsgevonden binnen de "Regeling afwijking LVB voor NSS en groot onderhoud Polderbaan" (zie paragraaf 1.4). De overige afwijkingen betreffen in de meeste gevallen legitieme afwijkingen om reden van 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 14 afwijkingen (= ongeveer 0,1% van het totale aantal vliegtuigbewegingen in de nacht en ongeveer 1,8% 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* | Onbekend | Vliegerfout | Totaal |
|------------------------|------|---------------------|--------------------|---------|----------|-------------|--------|
| Aantal                 | 0    | 3                   | 0                  | 5       | 5        | 1           | 14     |
| Percentage             | 0%   | 21,5%               | 0%                 | 35,7%   | 35,7%    | 7,1%        | 100%   |

\*) 4 afwijkingen buiten nachtperiode (vóór 22:30 uur) en 1 afwijking als gevolg van experiment 'vervroegen nachtprocedures'

Uit de tabel blijkt dat in de eerste helft van het gebruiksjaar 2014 één onrechtmatige afwijking veroorzaakt door een gezagvoerder (vliegerfout) is geconstateerd. Het betreft hier een afwijking van een luchtverkeerweg. De betreffende luchtvaartmaatschappij heeft van de Inspectie een waarschuwingsbrief ontvangen. In vijf gevallen kon door de Inspectie niet worden vastgesteld wat de oorzaak van de afwijking was. De belangrijkste reden hiervoor was het ontbreken van informatie over de tussen verkeersleiding en gezagvoerder gevoerde radiotelefonie (RT) gesprekken.

### *Dagperiode*

Voor de dagperiode zijn in de eerste helft van het gebruiksjaar 2014 risicogebaseerde controles uitgevoerd. Deze controles hebben als resultaat opgeleverd dat in geen enkel geval sprake was van een afwijking van een luchtverkeerweg of minimale vlieghoogte door een gezagvoerder die aanleiding gaf om de betreffende luchtvaartmaatschappij aan te schrijven.

Daarnaast is door de Inspectie onderzoek gedaan naar een afwijking van een luchtverkeerweg op basis van een klacht die bij het Meld- en Informatiecentrum (MIC) van de Inspectie was binnengekomen. Dit onderzoek heeft uitgewezen dat er sprake was van een onrechtmatige afwijking veroorzaakt door een gezagvoerder (vliegerfout). De betreffende luchtvaartmaatschappij heeft van de Inspectie een waarschuwingsbrief ontvangen.

## **3.2 Afwijkingen van luchtverkeerwegen 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 luchtverkeerweg 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 (legitieme) 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.

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 *nachtperiode* 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 aanvullende instructies van LVNL om reden van een veilige en doelmatige afwikkeling van het luchtverkeer (lees: capaciteit/efficiency). De meeste afwijkingen zijn het gevolg van aanvullende instructies van LVNL om reden van weer. Daarnaast zijn er soms afwijkingen als gevolg van onnauwkeurig vlieggedrag en vliegerfouten.

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 39 van het gebruiksjaar 2012 een analyse uitgevoerd. Op basis van het resultaat van deze en eerdere analyses heeft de Inspectie bepaald dat door LVNL voor het gebruiksjaar 2013 een aftrekpercentage van 77,8% mocht worden toegepast voor alle afwijkingen die onder de 3%-norm vallen. Dit aftrekpercentage is ook voor de eerste helft van het gebruiksjaar 2014 gehanteerd.

### **Resultaten**

Alle door LVNL geregistreerde afwijkingen zijn door LVNL verwerkt in de tabel zoals opgenomen in bijlage A. Daarbij is rekening gehouden met de 'verlenging nachtprocedures' in de LVB-wijziging 2012 en het experiment 'vervroegen nachtprocedures'.

Hierdoor starten de nachtprocedures om 22:30 uur. De richttijd voor beëindiging van de nachtprocedures is 06:30 uur. In verband hiermee wordt in de LVNL-tabel voor de nachtperiode de periode 22:30 uur tot 06:30 uur aangehouden (zie ook paragraaf 3.1).

Uit de LVNL-tabel in bijlage A blijkt dat de geregistreerde afwijkingen op basis van de oorzaakanalyse van LVNL in de categorieën 'incorrecte data', 'veiligheidsbelang' en 'geen LVNL-bemoeienis' zijn opgenomen.

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 'geen LVNL-bemoeienis' zijn ingedeeld, betreffen voornamelijk afwijkingen die hebben plaatsgevonden binnen de 'Regeling afwijking LVB voor NSS en groot onderhoud Polderbaan' (zie paragraaf 1.4). De overige afwijkingen betreffen afwijkingen die waarschijnlijk door de gezagvoerder van 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).

In de rapportages van LVNL is de categorie 'geen LVNL-bemoeienis' zodanig gespecificeerd dat duidelijk is welke afwijkingen het gevolg zijn van de NSS en het groot onderhoud aan de Polderbaan, en welke afwijkingen waarschijnlijk veroorzaakt zijn door de gezagvoerder van het vliegtuig.

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 de eerste helft van het gebruiksjaar 2014 zijn door LVNL ook afwijkingen geregistreerd die te maken hebben met de 'verlenging nachtprocedures' in de LVB-wijziging 2012 en het experiment 'vervroegen nachtprocedures'. Deze afwijkingen worden LVNL niet aangerekend omdat LVNL op basis van deze LVB-wijziging en het experiment zelf mag beslissen of de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures, gegeven het verkeersaanbod en andere operationele omstandigheden, vanaf 22:30 uur tot uiterlijk 06:45 uur (met als richttijd 06:30 uur) worden toegepast of dat tussen 22:30 uur en 23:00 uur en vanaf 06:00 uur dagprocedures worden toegepast (zie ook paragraaf 3.1).

In de LVNL-tabel in bijlage A staan bovengenoemde uitgangspunten (voor zover van toepassing), afwijkingen in verband met de 'verlenging nachtprocedures' en het experiment 'vervroegen nachtprocedures', alsmede het aftrekpercentage dat door LVNL mag worden gehanteerd, in de kolom 'interpretatie-issues'.

### **Beoordeling**

Rekening houdend met genoemde uitgangspunten, afwijkingen in verband met de 'verlenging nachtprocedures' en het experiment 'vervroegen 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.

## **3.3**

### **Baanbeschikbaarstelling**

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

### **Werkwijze Inspectie**

Dat een baan beschikbaar is wil nog niet zeggen dat er ook gebruik van mag worden gemaakt. In artikel 3.1.5 van het LVB is aangegeven welke beperkingen aan het gebruik van het banenstelsel verbonden zijn. 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, onrechtmatig wordt afgeweken van de beperkingen die gelden voor het baangebruik.

### **Resultaten**

In de eerste helft van het gebruiksjaar 2014 heeft zich geen situatie voorgedaan waarbij als gevolg van het niet beschikbaar zijn van een baan, onrechtmatig is afgeweken van de beperkingen die gelden voor het baangebruik.

#### **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 (lees: de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu) 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. 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 de artikelen 8.19, 8.20 en 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 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 zijn door LVNL verwerkt in de tabel zoals opgenomen in bijlage A. Daarbij is rekening gehouden met de 'verlenging nachtprocedures' in de LVB-wijziging 2012 en het experiment 'vervroegen nachtprocedures'. Hierdoor starten de nachtprocedures om 22:30 uur. De richttijd voor beëindiging van de nachtprocedures is 06:30 uur. In verband hiermee wordt in de LVNL-tabel voor de nachtperiode de periode 22:30 uur tot 06:30 uur aangehouden.

Uit de LVNL-tabel in bijlage A blijkt dat de geregistreerde afwijkingen op basis van de oorzaakanalyse van LVNL in de categorieën 'incorrecte data', 'veiligheidsbelang' en 'geen LVNL-bemoeienis' zijn opgenomen.

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 '*geen LVNL-bemoeienis*' zijn ingedeeld, betreffen uitsluitend afwijkingen die hebben plaatsgevonden binnen de 'Regeling afwijking LVB voor NSS en groot onderhoud Polderbaan' (zie paragraaf 1.4).

Uit de LVNL-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 nachtperiode (de periode 22:30 uur tot 06:30 uur).

#### *Landingen*

Het percentage afwijkend baangebruik bij landingen in de nacht ten opzichte van het totale aantal landingen in de nacht is ongeveer 16,1%, voornamelijk in verband met weersomstandigheden en als gevolg van de NSS en het groot onderhoud aan de Polderbaan. Het betreft hier landingen op de Zwanenburgbaan (9,4%), de Buitenveldertbaan (6,6%) en de Kaagbaan vanuit noordelijke richting (0,1%).

#### *Starts*

Het percentage afwijkend baangebruik bij starts in de nacht ten opzichte van het totale aantal starts in de nacht is 16,2%, voornamelijk als gevolg van de NSS en het groot onderhoud aan de Polderbaan. Het betreft hier starts van de Zwanenburgbaan in noordelijke richting (15,0%), de Buitenveldertbaan (0,7%), de Aalsmeerbaan (0,4%) en de Schiphol-Oostbaan (0,1%).

#### **Beoordeling**

Het afwijkend baangebruik bij *landingen* in de nacht is door de Inspectie onderzocht.

Daarbij is vastgesteld dat de afwijkingen zowel LVNL als gezagvoerder niet kunnen worden aangerekend, gedeeltelijk omdat voor deze landingen een vrijstelling is verleend (zie paragraaf 1.4).

Voor *starts* geldt in het algemeen dat afwijkend baangebruik in de nacht alleen is toegestaan als daarvoor vooraf door de Inspectie, op grond van artikel 8.23 van de Wet luchtvaart, vrijstelling is verleend. Dit in tegenstelling tot landingen, waarvoor in artikel 3.1.5, vijfde lid, van het LVB een voorziening getroffen is.

Geconstateerd is dat:

- in de nacht van 5 op 6 december 2013 vanaf de Buitenveldertbaan 14 starts in westelijke richting hebben plaatsgevonden;

- in maart en april 2014 veel starts vanaf de Zwanenburgbaan in noordelijke richting hebben plaatsgevonden.

Omdat voor deze starts vrijstellingen zijn verleend (zie paragraaf 1.4), kunnen deze afwijkingen LVNL niet worden aangerekend.

Tevens is geconstateerd dat:

- in december 2013 en maart 2014 tussen 22:30 uur en 23:00 uur in totaal 12 starts van de Aalsmeerbaan in zuidelijke richting hebben plaatsgevonden;
- in april 2014 tussen 22:30 uur en 23:00 uur twee starts van de Schiphol-Oostbaan en drie starts van de Buitenveldertbaan hebben plaatsgevonden.

Omdat dit gebeurd is binnen de regels die aan het experiment 'vervroegen nachtprocedures' verbonden zijn, kunnen deze afwijkingen LVNL niet worden aangerekend.

### **3.5 Regels ter beperking van de uitstoot van stikstofdioxide en stoffen die geurhinder veroorzaken**

De regels betreffen het taxiën met één uitgeschakelde motor en het gebruik van een vaste stroomaansluiting en voorziening voor preconditioned air (PCA).

#### *3.5.1 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 taxiëert. 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 taxiëert 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.

#### **Resultaten**

In 2011 heeft Schiphol luchtvaartmaatschappijen die met drie- en viermotorige vliegtuigen op Schiphol opereren door middel van een enquête gevraagd aan te geven of na de landing met één uitgeschakelde motor getaxiëerd wordt.



Op basis van de resultaten van deze enquête is vervolgens door Schiphol berekend wat de percentages 'taxiën met één uitgeschakelde motor' voor drie- en viermotorige vliegtuigen in de eerste helft van het gebruiksjaar 2012 zijn geweest. Schiphol heeft aangegeven dat na 2011 geen aanvullende acties meer op dit onderwerp hebben plaatsgevonden, onder andere omdat het aantal driemotorige vliegtuigen in 2013 nog maar 1% van het totale luchtverkeer betrof.

### **Beoordeling**

Uit de resultaten van de acties die Schiphol tot nu toe ondernomen heeft blijkt niet dat het aantal vliegtuigen dat met één uitgeschakelde motor taxiëert de afgelopen jaren is toegenomen.

In verband hiermee heeft de Inspectie besloten om er evenals vorige gebruiksjaaren ook voor het gebruiksjaar 2014 vanuit te gaan dat 100% van de driemotorige vliegtuigen en 80% van de viermotorige vliegtuigen na de landing met één uitgeschakelde motor taxiëren.

#### **3.5.2 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 op 1 januari 2014 in totaal tenminste 61 afhandelingsplaatsen op de pieren, bedoeld in bijlage 4 van het LVB, zijn voorzien van een vaste stroomaansluiting en van een voorziening voor preconditioned air (PCA), beide van voldoende kwaliteit, ter vervanging van de in het vliegtuig aanwezige 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.

In de Aeronautical Information Publication (AIP) is deze verplichting voor de luchtvaartmaatschappijen nader uitgewerkt en geconcretiseerd. Daarbij is rekening gehouden met de omstandigheden waaronder het gebruik van de APU redelijkerwijs nog wel is toegestaan. Zo blijft de APU noodzakelijk voor het starten van de motoren, aangezien een vaste stroomaansluiting hiervoor onvoldoende vermogen levert.

In de AIP is ondermeer aangegeven dat de APU binnen 5 minuten na aankomst van het vliegtuig moet worden uitgezet en niet eerder dan 10 minuten voor vertrek weer mag worden aangezet voor het starten van de motoren. Daarnaast is in de AIP aangegeven dat van deze bepaling mag worden afgeweken, indien:

- het gebruik van een APU om (onderhouds)technische redenen nodig is;
- de vaste stroomaansluitingen en/of PCA-units niet operationeel of beschikbaar zijn;
- de buitentemperatuur lager dan -5°C of hoger dan +25°C is.

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**

Voor wat betreft de *aanleg* van vaste stroomaansluitingen en voorzieningen voor PCA voerde de Inspectie elk jaar in de maand januari een inspectie uit om vast te stellen of door Schiphol aan artikel 3.2.2, eerste lid, van het LVB van 26 maart 2010 was voldaan.

Voor wat betreft het *gebruik* van vaste stroomaansluitingen en voorzieningen voor PCA door luchtvaartmaatschappijen is in het Convenant Schiphol Airport Authority, deelconvenant Milieu 2, van 27 oktober 2011 vastgelegd dat het toezicht hierop door Schiphol wordt uitgevoerd. In dat kader voert Schiphol inspecties bij de vliegtuigen op het platform uit en meldt Schiphol haar bevindingen elk kwartaal aan de Inspectie. De Inspectie ziet erop toe dat dit toezicht door Schiphol goed wordt uitgevoerd. Dit gebeurt door middel van periodiek overleg met Schiphol op basis van de inspectieresultaten. Verder zorgt de Inspectie ervoor dat richting luchtvaartmaatschappijen zo nodig handhavend wordt opgetreden.

### **Resultaten aanleg**

Op 17 en 29 januari 2014 is door de Inspectie vastgesteld dat op Schiphol ten minste 61 afhandelingsplaatsen van een vaste stroomaansluiting en een voorziening voor PCA waren voorzien. Het betreft hier afhandelingsplaatsen bij de D-, F-, G- en H-pier en aan de noordzijde van de B-pier.

Tevens is vastgesteld dat van deze 61 afhandelingsplaatsen er zes anders zijn dan aangegeven in bijlage 4 van het LVB. Het betreft hier zes afhandelingsplaatsen aan de D-pier, terwijl het volgens bijlage 4 van het LVB zes afhandelingsplaatsen aan de E-pier hadden moeten zijn.

De zes afhandelingsplaatsen aan de D-pier zijn door Schiphol gerealiseerd ter compensatie en om aan de eis van 61 geëlektrificeerde afhandelingsplaatsen op 1 januari 2014 te kunnen voldoen. Nadere bijzonderheden hierover zijn reeds gemeld in paragraaf 1.8 van de handhavingsrapportage Schiphol van 21 januari 2014.

### **Beoordeling aanleg**

In oktober 2013 is door Schiphol de verwachting uitgesproken dat in het eerste kwartaal van 2014 alsnog twee afhandelingsplaatsen uit bijlage 4 van het LVB en in het tweede kwartaal van 2015 vier volgende afhandelingsplaatsen, waarvan één uit bijlage 4 van het LVB, van een vaste stroomaansluiting en een voorziening voor PCA zouden worden voorzien. Aldus is de verwachting dat medio 2015 in totaal 67 afhandelingsplaatsen van een vaste stroomaansluiting en een voorziening voor PCA zijn voorzien.

Dat zijn zes afhandelingsplaatsen meer dan in het LVB is voorgeschreven. Voorts bedraagt de verwachte NO<sub>x</sub> reductie dan volgens de berekening van Schiphol 6,8% meer dan de NO<sub>x</sub> reductiedoelstelling van het LVB op basis de 61 afhandelingsplaatsen zoals aangegeven in bijlage 4 van het LVB.

Op basis van het voorgaande stelt de Inspectie vast dat de exploitant bij de realisatie van de 61 afhandelingsplaatsen met een vaste stroomaansluiting en een voorziening voor PCA niet volledig aan artikel 3.2.2, eerste lid, van het LVB heeft voldaan. Tegelijkertijd stelt de Inspectie vast dat door een verdere uitbreiding van het aantal afhandelingsplaatsen met een vaste stroomaansluiting en een voorziening voor PCA, boven het wettelijke minimum van 61, op termijn meer NO<sub>x</sub> reductie kan worden gerealiseerd dan met de 61 afhandelingsplaatsen uit bijlage 4 van het LVB beoogd is.

De Inspectie is van mening dat door bovengenoemde compenserende maatregelen, en de verwachting dat deze medio 2015 zijn uitgevoerd, het achterliggende doel van de betreffende regelgeving alsnog kan worden gerealiseerd, en acht het om die reden aanvaardbaar dat door de exploitant niet volledig aan artikel 3.2.2, eerste lid, van het LVB wordt voldaan.

In april 2014 heeft de Inspectie bovenstaande beoordeling schriftelijk aan Schiphol kenbaar gemaakt.

### **Resultaten gebruik**

In 2012 zijn door Schiphol de volgende acties gemeld om het aantal vliegtuigen dat van een vaste stroomaansluiting en voorziening voor PCA gebruik maakt te vergroten:

- In de Aeronautical Information Publication (AIP) is een 'APU-ban' opgenomen die jaarlijks wordt aangepast voor wat betreft de afhandelingsplaatsen waar op dat moment sprake is van een vaste stroomaansluiting en een voorziening voor PCA.
- Bij de oplevering van een pier met vaste stroomaansluitingen wordt een Operational Update uitgestuurd, worden alle afhandelaren geïnformeerd en worden alle accountmanagers van Schiphol geïnformeerd, die dit bericht vervolgens weer doorsturen naar de luchtvaartmaatschappijen.

Op basis van het Convenant Schiphol Airport Authority, deelconvenant Milieu 2, van 27 oktober 2011 wordt door Schiphol toezicht uitgeoefend op het gebruik van vaste stroomaansluitingen en voorzieningen voor PCA, in relatie tot het zo min mogelijk gebruiken van de APU.

Uit de rapportages van Schiphol over de eerste helft van het gebruiksjaar 2014 blijkt dat Schiphol bij 54 luchtvaartmaatschappijen 564 inspecties heeft uitgevoerd die bruikbare informatie hebben opgeleverd. Bij 55 inspecties (= 9,8% van het totale aantal inspecties) is door Schiphol vastgesteld dat niet aan artikel 3.2.2, tweede lid, van het LVB 2008 (en de bepalingen in de AIP) is voldaan. Het gaat hierbij om 21 luchtvaartmaatschappijen (= 38,9% van het totale aantal geïnspecteerde luchtvaartmaatschappijen).

In onderstaande tabel staan de inspectieresultaten over de eerste helft van het gebruiksjaar 2014. Ter vergelijking zijn in deze tabel ook de inspectieresultaten weergegeven zoals die in de vorige handhavingsrapportage Schiphol over de tweede helft van het gebruiksjaar 2013 zijn gepresenteerd.

| Periode (helft gebruiksjaar) | Aantal inspecties | Percentage niet naleving | Aantal maatschappijen | Percentage niet naleving |
|------------------------------|-------------------|--------------------------|-----------------------|--------------------------|
| 2 <sup>e</sup> helft 2013    | 445               | 6,1%                     | 54                    | 29,6%                    |
| 1 <sup>e</sup> helft 2014    | 564               | 9,8%                     | 54                    | 38,9%                    |

### **Beoordeling gebruik**

Uit bovenstaande inspectieresultaten van Schiphol blijkt dat het nalevingsniveau over de eerste helft van het gebruiksjaar 2014 lager ligt dan over de tweede helft van het gebruiksjaar 2013. Hiermee is een einde gekomen aan de positieve trend die vanaf het gebruiksjaar 2012 zichtbaar was. Voor de Inspectie is dit een reden om luchtvaartmaatschappijen die binnen de termijn van een jaar na een geconstateerde overtreding van de betreffende milieuregel, deze opnieuw begaan, een last onder dwangsom op te gaan leggen. In de tweede helft van het gebruiksjaar 2014 zal hiermee een begin worden gemaakt.

## 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 het NLR, in opdracht van Schiphol, overeenkomstig het bij wet vastgelegde berekeningsvoorschrift berekend. Uit deze berekening over de periode tot en met 30 april 2014 blijkt een TRG van 3,232 ton. Afgezet tegen de grenswaarde van 9,724 ton betekent dit dat op 30 april 2014 nog een TRG-ruimte van 6,492 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 2014 gehandhaafd wordt.

#### **Resultaten**

De  $L_{den}$ -waarde voor het TVG is door het NLR, in opdracht van 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 59,05 dB(A) op 30 april 2014. Afgezet tegen de grenswaarde van 63,46 dB(A) betekent dit dat op 30 april 2014 nog een TVG  $L_{den}$ -ruimte van 4,41 dB(A) beschikbaar was. Dit komt overeen met een nog beschikbare TVG  $L_{den}$ -ruimte van ongeveer 64%, gegeven het aantal vluchten en de verkeerssamenstelling zoals die in de eerste helft van het gebruiksjaar 2014 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. De grenswaarden in bijlage 2 van het LVB zijn de afgelopen jaren een aantal keren aangepast. De laatste wijziging dateert van 26 maart 2010.

Uit paragraaf 1.3 en 1.4 blijkt dat de grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten  $L_{den}$  ook lopende de eerste helft van het gebruiksjaar 2014 een aantal keren zijn aangepast. Het gaat hierbij om vervangende grenswaarden op basis van ministeriële regelingen in verband met het experiment vervroegen nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures luchthaven Schiphol, de NSS en groot onderhoud Polderbaan 2014. De laatste ministeriële regeling die betrekking heeft op de eerste helft van het gebruiksjaar 2014 dateert van 4 maart 2014. In deze regeling staan de vervangende grenswaarden zoals die tot en met 31 oktober 2014 van kracht zijn. Het betreft hier de vervangende grenswaarden zoals weergegeven in bijlage B.

### **Resultaten**

De  $L_{den}$ -waarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten zijn door het NLR, in opdracht van Schiphol, overeenkomstig het wettelijk vastgelegde berekeningsvoorschrift berekend en door de Inspectie getoetst aan bovengenoemde vervangende grenswaarden.

De resultaten van de berekening van de geluidbelasting in de handhavingspunten  $L_{den}$  over de eerste helft van het gebruiksjaar 2014 zijn weergegeven in bijlage B. Uit de resultaten blijkt dat in geen van de handhavingspunten de grenswaarde overschreden is.

In onderstaande tabel zijn de resultaten meer inzichtelijk gemaakt op basis van aanvullende gegevens van Schiphol. In deze tabel zijn de resultaten van de geluidbelastingsberekening per handhavingpunt omgerekend naar het capaciteitsverbruik per handhavingpunt over de periode 1 november 2013 tot en met 30 april 2014.

| Nr. | Capaciteits-<br>verbruik | Nr. | Capaciteits-<br>verbruik | Nr. | Capaciteits-<br>verbruik | Nr. | Capaciteits-<br>verbruik |
|-----|--------------------------|-----|--------------------------|-----|--------------------------|-----|--------------------------|
| 24  | 58,8%                    | 27  | 38,3%                    | 14  | 30,2%                    | 1   | 22,5%                    |
| 25  | 54,7%                    | 5   | 37,0%                    | 34  | 29,7%                    | 2   | 22,4%                    |
| 29  | 49,1%                    | 19  | 35,6%                    | 11  | 27,2%                    | 35  | 21,1%                    |
| 33  | 41,7%                    | 20  | 35,2%                    | 28  | 26,9%                    | 10  | 18,3%                    |
| 32  | 40,7%                    | 23  | 32,9%                    | 30  | 26,4%                    | 9   | 15,4%                    |
| 31  | 39,8%                    | 12  | 32,8%                    | 15  | 25,5%                    | 7   | 14,2%                    |
| 4   | 39,6%                    | 21  | 32,8%                    | 18  | 24,3%                    | 8   | 13,4%                    |
| 26  | 39,4%                    | 16  | 31,5%                    | 22  | 24,2%                    | 6   | 9,4%                     |
| 13  | 39,0%                    | 17  | 30,4%                    | 3   | 22,6%                    |     |                          |

Uitgaande van een tijdsevenredig gemiddelde van 49,5% op 30 april 2014 blijkt uit bovenstaande tabel dat in de handhavingspunten 24 en 25 het capaciteitsverbruik boven het tijdsevenredige gemiddelde ligt. Dit betekent dat in deze handhavingspunten sprake is van een verhoogd overschrijdingsrisico. Het gaat hierbij om handhavingspunten ten zuidoosten van de Aalsmeerbaan (zie bijlage C).

#### 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 2014 gehandhaafd wordt.

##### **Resultaten**

De  $L_{night}$ -waarde voor het TVG is door het NLR, in opdracht van 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 47,97 dB(A) op 30 april 2014. Afgezet tegen de grenswaarde van 54,44 dB(A) betekent dit dat op 30 april 2014 nog een TVG  $L_{night}$ -ruimte van 6,47 dB(A) beschikbaar was. Dit komt overeen met een nog beschikbare TVG  $L_{night}$ -ruimte van ongeveer 77%, gegeven het aantal vluchten en de verkeerssamenstelling zoals die in de eerste helft van het gebruiksjaar 2014 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 2003 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. De grenswaarden in bijlage 3 van het LVB zijn de afgelopen jaren een aantal keren aangepast. De laatste wijziging dateert van 26 maart 2010.

Uit paragraaf 1.4 blijkt dat de grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten  $L_{night}$  ook lopende de eerste helft van het gebruiksjaar 2014 zijn aangepast. Het gaat hierbij om vervangende grenswaarden op basis van de ministeriële regeling in verband met de NSS en groot onderhoud Polderbaan 2014. In deze regeling staan de vervangende grenswaarden zoals die tot en met 31 oktober 2014 van kracht zijn. Het betreft hier de vervangende grenswaarden zoals weergegeven in bijlage D.

##### **Resultaten**

De  $L_{night}$ -waarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten zijn door het NLR, in opdracht van Schiphol, overeenkomstig het wettelijk vastgelegde berekeningsvoorschrift berekend en door de Inspectie getoetst aan bovengenoemde vervangende grenswaarden.

De resultaten van de berekening van de geluidbelasting in de handhavingspunten  $L_{night}$  over de eerste helft van het gebruiksjaar 2014 zijn weergegeven in bijlage D. Uit de resultaten blijkt dat in geen van de handhavingspunten de grenswaarde overschreden is.

In onderstaande tabel zijn de resultaten meer inzichtelijk gemaakt op basis van aanvullende gegevens van Schiphol. In deze tabel zijn de resultaten van de geluidbelastingberekening per handhavingspunt omgerekend naar het capaciteitsverbruik per handhavingspunt over de periode 1 november 2013 tot en met 30 april 2014.

| Nr. | Capaciteitsverbruik | Nr. | Capaciteitsverbruik | Nr. | Capaciteitsverbruik | Nr. | Capaciteitsverbruik |
|-----|---------------------|-----|---------------------|-----|---------------------|-----|---------------------|
| 20  | 37,3%               | 18  | 29,4%               | 3   | 23,9%               | 2   | 15,2%               |
| 23  | 35,7%               | 10  | 29,2%               | 17  | 22,9%               | 6   | 13,6%               |
| 21  | 34,7%               | 4   | 27,9%               | 12  | 21,7%               | 14  | 10,7%               |
| 22  | 33,2%               | 16  | 25,6%               | 1   | 19,4%               | 5   | 7,8%                |
| 19  | 32,5%               | 15  | 25,2%               | 7   | 17,2%               |     |                     |
| 9   | 32,4%               | 11  | 24,5%               | 13  | 16,1%               |     |                     |
| 24  | 32,0%               | 8   | 24,5%               | 25  | 15,4%               |     |                     |

#### 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<sub>x</sub>), vluchtige organische stoffen (VOS), zwaveldioxide (SO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>).

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

- 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 grenswaarde toegestane totale emissie van een stof in tonnen (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 een 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**

In de nu volgende tabel staan de emissiegegevens in relatie tot de relatieve grenswaarden voor CO, NO<sub>x</sub>, VOS, SO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> zoals die door het NLR, in opdracht van Schiphol, berekend zijn.



|   | CO   | NO <sub>x</sub> | VOS | SO <sub>2</sub> | PM <sub>10</sub> |
|---|------|-----------------|-----|-----------------|------------------|
| Grenswaarde artikel 4.3.1, eerste lid, LVB, gebruiksjaar 2014 | 55,0 | 74,6            | 8,4 | 2,1             | 2,5              |
| Gerealiseerde emissies eerste helft gebruiksjaar 2014         | 51,8 | 64,5            | 7,0 | 1,8             | 2,0              |

Uit de resultaten blijkt dat de relatieve grenswaarden voor de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken niet overschreden zijn.



## 5 Toezicht naleving hoogtebeperkingen objecten

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

### ***Werkwijze Inspectie***

In het Handhavingsbeleid is vastgelegd dat door de Inspectie obstakel-inspecties worden uitgevoerd om na te gaan of bouwkransen in de nabijheid van de luchthaven niet te hoog zijn of dat zonder vergunning/ontheffing wordt geopereerd, waardoor het luchtverkeer in gevaar zou kunnen worden gebracht. In het Convenant Schiphol Airport Authority zijn hierover nadere afspraken met Schiphol gemaakt. Daarin is vastgelegd 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. Daarnaast voert de Inspectie obstakel-inspecties uit op basis van meldingen door andere partijen, zoals LVNL.

### ***Resultaten***

In de eerste helft van het gebruiksjaar 2014 zijn geen meldingen gedaan over mobiele bouwkransen buiten het luchtvaartterrein en heeft de Inspectie derhalve ook geen inspecties uitgevoerd.



## 6 Betroffen 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 (E<sup>2</sup>MC) van de luchtvaartsector.

De Inspectie vervult in het E<sup>2</sup>MC een waarnemersrol. Hierdoor blijft de Inspectie direct op de hoogte van de zaken die in het E<sup>2</sup>MC worden besproken, de besluiten die in het E<sup>2</sup>MC worden genomen en de argumenten die aan deze besluiten ten grondslag liggen. De in het E<sup>2</sup>MC 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 in het verleden door de luchtvaartsector baanpreferentiewijzigingen doorgevoerd, als voorziening om een overschrijding van de grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten te voorkomen.

### **Resultaten**

Op 8 oktober 2013 heeft de Staatssecretaris aan de Tweede Kamer gemeld dat zij voornemens is om het nieuwe normen- en handhavingstelsel in wet- en regelgeving te verankeren. In die brief is ook aangegeven dat de Inspectie in de handhaving rekening kan houden met aangekondigde nieuwe regelgeving. Dit om te voorkomen dat zich vanwege het moeten blijven binnen de grenswaarden ongewenste situaties voordoen die niet rijmen met de doelstelling van het nieuwe stelsel.

Op 25 oktober 2013 heeft de Staatssecretaris aan de Tweede Kamer een brief gestuurd over de Gebruiksprognose 2014 waarin bovengenoemd voornemen nog een keer wordt aangehaald. Daarbij is aangegeven dat de partijen aan de Alderstafel hebben afgesproken dat het wenselijk is om in afwachting van de besluitvorming de operatie uit te blijven voeren volgens de regels van het strikt preferentieel baangebruik.

In verband hiermee wordt van de sectorpartijen verwacht dat zij (net als de vorige twee gebruiksjaren) handelen overeenkomstig de regels voor strikt geluidpreferentieel baangebruik, en derhalve niet sturen bij een dreigende overschrijding van een grenswaarde in een handhavingspunt.



## 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 21 januari 2014 is aangegeven dat zich in het gebruiksjaar 2013 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<br>Milieuregels<br>Routegebruik                          | Afwijkingen | Totaal<br>aantal<br>vluchten<br>(jets) | Incorrecte<br>data      | Veiligheids<br>belang<br>(Wet Luchtvaart<br>Art. 8.20/8.21) | Onvoldoende<br>technische<br>voorzieningen<br>(LVB Art. 3.1.2) | Geen LVNL-<br>bemoeyenis | Inter-<br>pretatie<br>issues | Waarschijnlijk<br>veroorzaakt<br>door LVNL | Nader te<br>onderzoeken | Vooralsnog<br>verantw-<br>delijkheid<br>LVNL incl.<br>Interpretatie<br>issues | Vooralsnog<br>verantw-<br>delijkheid<br>LVNL excl.<br>Interpretatie<br>issues | Norm<br>(LVB<br>Art. 3.1.3) |
| 1                  | Verticale afwijkingen overdag van naderende vliegtuigen buiten de TMA     | 249         | 89240                                  |                         |   |  |                          |                              |  |                         | 249<br>0,28%  | 249<br>0,28%  | 5,00%                       |
| 2                  | Verticale afwijkingen overdag van naderende vliegtuigen in de TMA         | 2422        | 89240                                  |                         |   |  |                          |                              |  |                         | 2422<br>2,71%   | 2422<br>2,71%   | 15,00%                      |
| 3                  | Horizontale afwijkingen in de nacht van naderende vliegtuigen             | 361         | 7347                                   | 5                       | 155   |  | 59 <sup>a</sup>          | 141 <sup>b</sup>             | 1  |                         | 142<br>1,93%  | 1<br>0,01%  | 0,05%                       |
| 4                  | Verticale afwijkingen in de nacht van naderende vliegtuigen buiten de TMA | 3           | 7347                                   |                         | 2   |  |                          |                              | 1  |                         | 1<br>0,01%  | 1<br>0,01%  | 0,05%                       |
| 5                  | Verticale afwijkingen in de nacht van naderende vliegtuigen in de TMA     | 43          | 7347                                   | 12 <sup>c</sup>         | 1   |  | 27                       | 2 <sup>d</sup>               | 1  |                         | 3<br>0,04%  | 1<br>0,01%  | 0,05%                       |
| 6                  | Horizontale afwijkingen overdag van vertrekkende vliegtuigen              | 502         | 94201                                  |                         |   |  |                          | 391 <sup>e</sup>             | 111  |                         | 502<br>0,53%  | 111<br>0,12%  | 3,00%                       |
| 7                  | Horizontale afwijkingen in de nacht van vertrekkende vliegtuigen          | 378         | 2400                                   | 3                       | 27  |  | 338                      | 10 <sup>f</sup>              |  |                         | 10<br>0,42%   | 0<br>0,00%  | 0,05%                       |
| 8                  | Verticale afwijkingen van vertrekkende vliegtuigen in de TMA              | 0           | 96601                                  |                         |   |  |                          |                              |  |                         | 0<br>0,00%  | 0<br>0,00%  | 0,05%                       |
| 9                  | Verticale afwijkingen van vertrekkende vliegtuigen buiten de TMA          | 14          | 96601                                  |                         |   |  |                          |                              |  |                         | 14<br>0,01%   | 14<br>0,01%   | 10,00%                      |
| <b>Baangebruik</b> |   |             |  |                         |   |  |                          |                              |  |                         |   |   |                             |
| 10                 | Afwijkingen in baangebruik bij vertrek                                    | 392         |  | 3                       | 25  |  | 357 <sup>g</sup>         | 7 <sup>h</sup>               |  |                         | 7   | 0   | 0                           |
| 11                 | Afwijkingen in baangebruik bij aankomst                                   | 1183        |  | 2                       | 554   |  | 627                      |                              |  |                         | 0   | 0   | 0                           |

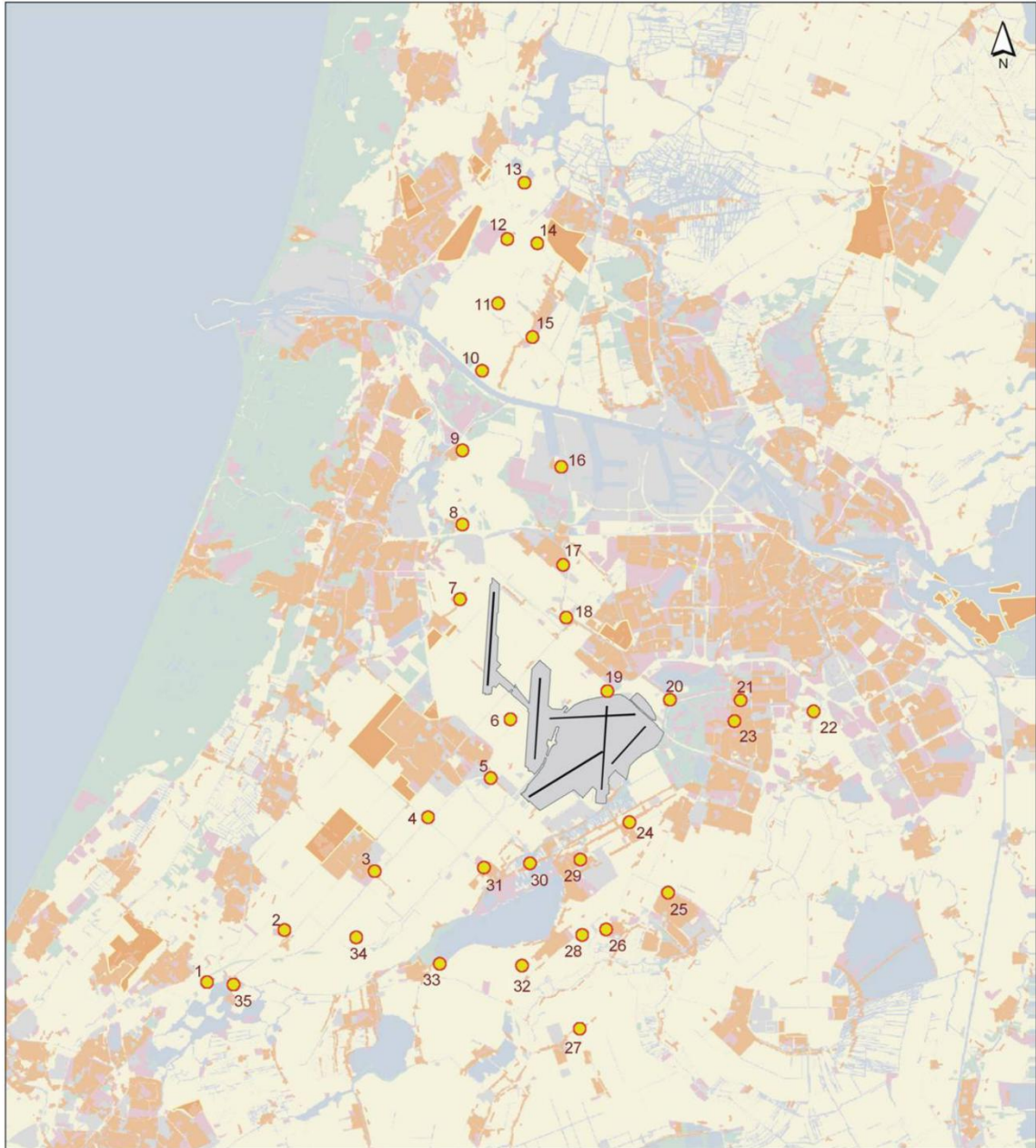
- 59 afwijkingen bij regel drie, en 27 bij regel vijf en 338 bij regel zeven, in totaal 424 afwijkingen, waarvan 408 in verband met NSS en groot onderhoud Polderbaan
- 141 afwijkingen, waarvan 123 gevallen 'boven FL70 luchtverkeerweg binnengevlogen', 8 gevallen dag/nacht overgang binnen de handhavingsmarge van 2 minuten, 5 gevallen in verband met 'verlenging nachtprocedures' en 5 gevallen in verband met 'experiment vervroegen nachtprocedures'
- 12 incorrecte data, waarvan in 6 gevallen naderingen baan 27 waarbij geland is op baan 24 ("circling approach")
- 2 afwijkingen in verband met 'experiment vervroegen nachtprocedures'
- LVNL hanteert een (door de Inspectie geaccordeerd) aftrekpercentage van 77,8% voor de afwijkingen die volgens LVNL niet aan LVNL toe te schrijven zijn
- 5 afwijkingen in verband met 'experiment vervroegen nachtprocedures', 2 afwijkingen in verband met 'verlenging nachtprocedures' en 3 gevallen dag/nacht overgang binnen de handhavingsmarge van 2 minuten
- 357 afwijkingen bij regel 10, en 627 bij regel 11 in verband met NSS en groot onderhoud Polderbaan
- 3 afwijkingen in verband met 'experiment vervroegen nachtprocedures' en 3 gevallen dag/nacht overgang binnen de handhavingsmarge van 2 minuten

Bijlage B

Grenswaarden handhavingspunten  $L_{den}$  en geluidbelasting  
 t/m 30 april 2014

| Grenswaarden en geluidbelasting handhavingspunten etmaal $L_{den}$ [dB(A)] |              |              |             |                 |
|--|--------------|--------------|-------------|-----------------|
| Punt Nr.   | X-coördinaat | Y-coördinaat | Grenswaarde | Geluidbelasting |
| 1  | 97.325       | 470.400      | 55,98       | 49,50           |
| 2  | 100.475      | 472.525      | 57,69       | 51,19           |
| 3  | 104.150      | 474.925      | 58,75       | 52,30           |
| 4  | 106.325      | 477.125      | 58,27       | 54,25           |
| 5  | 108.875      | 478.725      | 57,97       | 53,65           |
| 6  | 109.675      | 481.125      | 57,75       | 47,50           |
| 7  | 107.625      | 486.025      | 57,26       | 48,79           |
| 8  | 107.725      | 489.075      | 58,32       | 49,60           |
| 9  | 107.725      | 492.100      | 56,86       | 48,73           |
| 10   | 108.525      | 495.350      | 58,73       | 51,36           |
| 11   | 109.175      | 498.100      | 58,31       | 52,65           |
| 12   | 109.550      | 500.725      | 58,00       | 53,16           |
| 13   | 110.250      | 503.025      | 57,08       | 53,00           |
| 14   | 110.775      | 500.550      | 56,48       | 51,28           |
| 15   | 110.575      | 496.725      | 57,57       | 51,63           |
| 16   | 111.750      | 491.425      | 57,59       | 52,57           |
| 17   | 111.825      | 487.425      | 58,12       | 52,95           |
| 18   | 111.950      | 485.275      | 62,63       | 56,48           |
| 19   | 113.625      | 482.275      | 54,33       | 49,85           |
| 20   | 116.175      | 481.925      | 59,77       | 55,24           |
| 21   | 119.050      | 481.900      | 57,90       | 53,06           |
| 22   | 122.025      | 481.450      | 57,76       | 51,59           |
| 23   | 118.800      | 481.050      | 57,21       | 52,38           |
| 24   | 114.525      | 476.925      | 57,55       | 55,24           |
| 25   | 116.100      | 474.050      | 57,88       | 55,26           |
| 26   | 113.575      | 472.550      | 55,47       | 51,43           |
| 27   | 112.500      | 468.500      | 56,31       | 52,14           |
| 28   | 112.600      | 472.325      | 55,58       | 49,87           |
| 29   | 112.525      | 475.400      | 57,00       | 53,91           |
| 30   | 110.475      | 475.250      | 57,25       | 51,47           |
| 31   | 108.600      | 475.075      | 58,82       | 54,82           |
| 32   | 110.150      | 471.075      | 56,92       | 53,02           |
| 33   | 106.800      | 471.150      | 56,88       | 53,08           |
| 34   | 103.400      | 472.225      | 57,31       | 52,03           |
| 35   | 98.400       | 470.300      | 57,17       | 50,41           |

Bijlage C Handhavingspunten L<sub>den</sub>

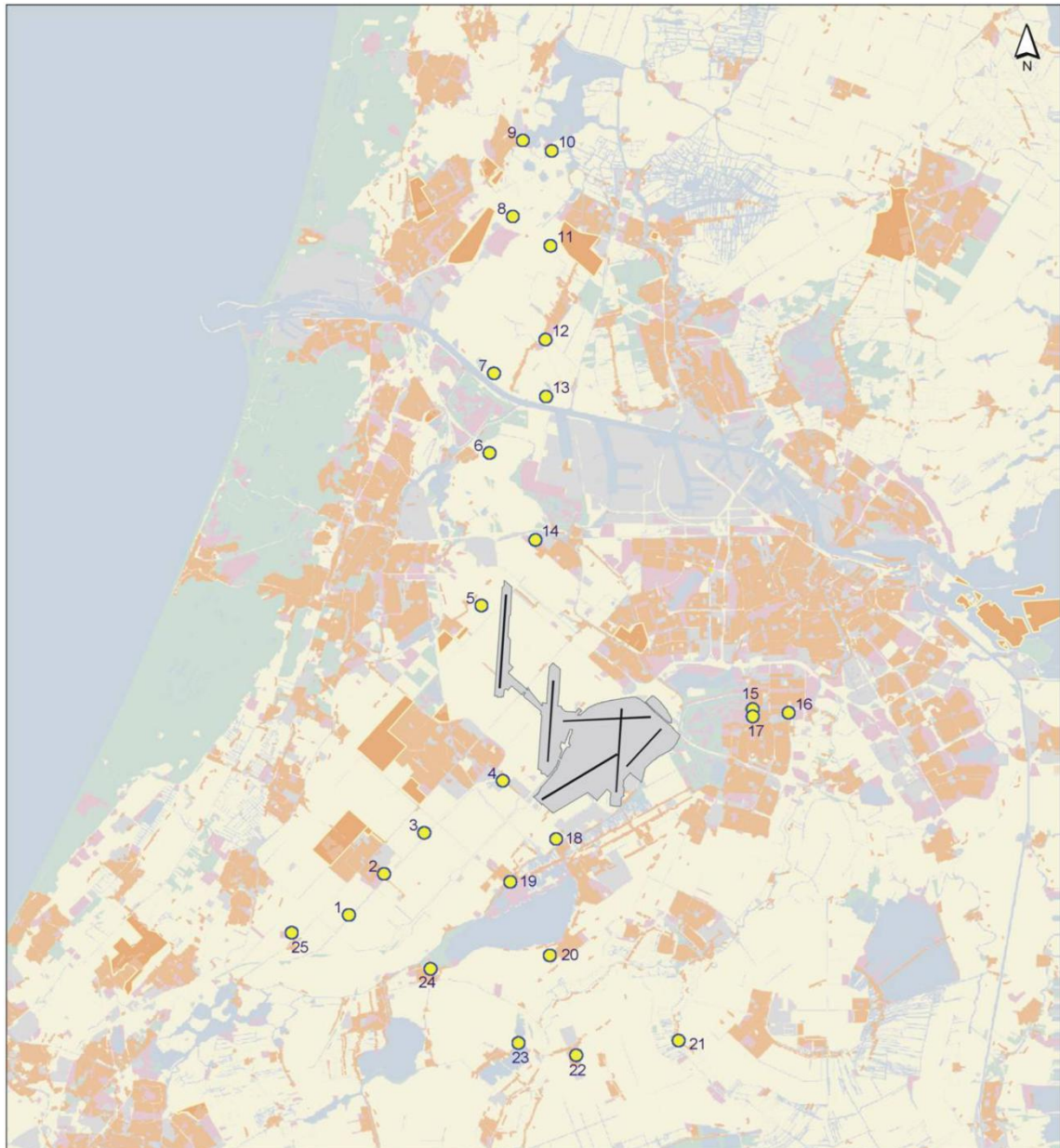


Bijlage D

Grenswaarden handhavingspunten  $L_{\text{night}}$  en geluidbelasting  
 t/m 30 april 2014

| Grenswaarden en geluidbelasting handhavingspunten periode 23-07 uur $L_{\text{night}}$ [dB(A)] |              |              |             |                 |
|--|--------------|--------------|-------------|-----------------|
| Punt Nr.   | X-coördinaat | Y-coördinaat | Grenswaarde | Geluidbelasting |
| 1  | 102.750      | 473.250      | 52,97       | 45,85           |
| 2  | 104.150      | 474.925      | 50,40       | 42,23           |
| 3  | 105.750      | 476.600      | 47,88       | 41,66           |
| 4  | 108.875      | 478.725      | 47,62       | 42,07           |
| 5  | 108.025      | 485.875      | 51,68       | 40,60           |
| 6  | 108.350      | 492.100      | 51,42       | 42,75           |
| 7  | 108.525      | 495.350      | 49,48       | 41,82           |
| 8  | 109.275      | 501.750      | 48,09       | 41,98           |
| 9  | 109.675      | 504.850      | 46,51       | 41,62           |
| 10   | 110.825      | 504.425      | 47,18       | 41,84           |
| 11   | 110.775      | 500.550      | 48,40       | 42,30           |
| 12   | 110.575      | 496.725      | 49,63       | 43,00           |
| 13   | 110.600      | 494.400      | 50,43       | 42,49           |
| 14   | 110.175      | 488.550      | 52,16       | 42,45           |
| 15   | 118.825      | 481.650      | 52,46       | 46,47           |
| 16   | 120.250      | 481.500      | 51,34       | 45,42           |
| 17   | 118.825      | 481.350      | 52,43       | 46,02           |
| 18   | 111.000      | 476.350      | 46,97       | 41,66           |
| 19   | 109.175      | 474.600      | 45,56       | 40,68           |
| 20   | 110.750      | 471.600      | 45,59       | 41,31           |
| 21   | 115.875      | 468.125      | 44,20       | 39,60           |
| 22   | 111.800      | 467.525      | 44,33       | 39,55           |
| 23   | 109.500      | 468.025      | 45,31       | 40,84           |
| 24   | 106.000      | 471.050      | 46,09       | 41,13           |
| 25   | 100.475      | 472.525      | 48,82       | 40,71           |

## Bijlage E Handhavingspunten L<sub>night</sub>



## Bijlage F Begrippenlijst

### **Administratiecontroles RMI**

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

### **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 bewoners, 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.

### **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 dat door de Inspectie wordt gebruikt voor het registreren en controleren van gevlogen routes, en waarmee zo nodig 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.

### **Geluidbelasting in handhavingspunten**

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 en 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**

Geven van een waarschuwing, opleggen van een maatregel IG of opleggen van een sanctie (bestuurlijke boete of last onder dwangsom) 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<sub>den</sub>**

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

### **Legitieme 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.

### **L<sub>night</sub>**

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 LVNL geacht worden 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.

### **Maximum Take Off Weight (MTOW)**

Maximum startgewicht van een vliegtuig.

### **Meetvlucht**

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

### **Nuclear Security Summit (NSS)**

Een internationale topconferentie die op 24 en 25 maart 2014 in Den Haag is georganiseerd, met als doel het wereldwijd voorkomen van nucleair terrorisme.

### **Onvoldoende technische voorzieningen**

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

### **Preconditioned air (PCA)**

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



### **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 stikstofdioxide en 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 ongevalsrisico per vliegtuigbeweging (start of landing), het aantal vliegtuigbewegingen en het gemiddelde maximum startgewicht van de vliegtuigen, berekend over de periode van 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 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 Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu worden vastgesteld en in een ministeriële regeling worden vastgelegd.

**Zorgplicht**

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

Dit is een uitgave van de

**Inspectie Leefomgeving en Transport**

Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag

[www.ilent.nl](http://www.ilent.nl) | Twitter: @inspectieLeNT

Juli 2014