Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Handhavingsrapportage Schiphol 2016

Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Handhavingsrapportage Schiphol 2016

Datum 15 februari 2017

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
@inspectieLenT

Inhoud

Leeswijzer 7

Samenvatting 9

1 Inleiding 11
1.1 Wettelijk kader 11
1.2 Handhavingssystematiek 11
1.3 Experimenteerregeling 13
1.4 Vrijstellingsregeling 14
1.5 Uitspraak rechtbank Amsterdam 15
1.6 Handhaving slots 16

2 Gegevensverstrekking en kwaliteitsborging 17
2.1 Gegevensverstrekking 17
2.2 Kwaliteitsborging 17

3 Toezicht naleving regels 19
3.1 Afwijkingen van luchtverkeerwegen en minimum vlieghoogten door gezagvoerders 19
3.2 Afwijkingen van luchtverkeerwegen en minimum vlieghoogten door de luchtverkeersleiding 22
3.3 Baanbeschikbaarstelling 25
3.4 Afwijkingen van beperkingen banenstelsel 25
3.5 Regels ter beperking van de uitstoot van stikstofoxiden en stoffen die geurhinder veroorzaken 28
3.5.1 Taxiën met één uitgeschakelde motor 28
3.5.2 Vaste stroomaansluiting en voorziening voor PCA 29

4 Toezicht naleving grenswaarden 33
4.1 Grenswaarden voor het externe veiligheidsrisico 33
4.2 Grenswaarden voor de geluidbelasting 33
4.2.1 Totale volume van de geluidbelasting L_{den} 33
4.2.2 Geluidbelasting handhavingspunten L_{den} 33
4.2.3 Totale volume van de geluidbelasting L_{night} 35
4.2.4 Geluidbelasting handhavingspunten L_{night} 35
4.3 Grenswaarden voor de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken 36

5 Toezicht naleving hoogtebeperkingen objecten 39

6 Getroffen voorzieningen 41

7 Maatregelen inspecteur-generaal 43

Bijlage A: Afwijkingen baan- en luchtruimgebruik 45

Bijlage B: Grenswaarden handhavingspunten L_{den} en geluidbelasting tot en met 31 oktober 2016 46

Bijlage C: Handhavingspunten L_{den} 47

Bijlage D: Grenswaarden handhavingspunten L_{night} en geluidbelasting tot en met 31 oktober 2016 48

Bijlage E: Handhavingspunten L_{night} 49

Bijlage F: Begrippenlijst 50

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 geldt als gebruiksjaar, de periode van 1 november in enig jaar tot en met 31 oktober van het daarop volgende jaar. In de nu voorliggende handhavingsrapportage wordt verslag gedaan over het gebruiksjaar 2016, de periode 1 november 2015 tot en met 31 oktober 2016.

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 in relatie tot vliegtuigbewegingen 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 'hoofdtekst' 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 het gebruiksjaar 2016 zijn, dat:

- de grenswaarden voor de geluidbelasting in vier handhavingspunten L_{den} (punt 20, 24, 25 en 33) en twee handhavingspunten L_{night} (punt 18 en 20) overschreden zijn;
- de grenswaarden voor het externe veiligheidsrisico, het totale volume van de geluidbelasting en de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken niet overschreden zijn;
- zeven luchtvaartmaatschappijen een waarschuwingsbrief hebben ontvangen in verband met een afwijking van de voorgeschreven luchtverkeerweg;
- zich bij LVNL geen overtredingen van de regels voor het luchtruimgebruik hebben voorgedaan;
- 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;
- in slechts één van de geïnspecteerde gevallen door een luchtvaartmaatschappij gebruik is gemaakt van de Auxiliary Power Unit (APU) van het vliegtuig, daar waar een vaste stroomaansluiting op het platform beschikbaar was;
- deze overtreding niet tot een bestuursrechtelijke actie van de Inspectie heeft geleid;
- 11 luchtvaartmaatschappij herhaaldelijk en zonder geldige reden tussen 23.00 uur en 07.00 uur zonder een voor die periode toegewezen slottijd vluchten op Schiphol hebben uitgevoerd;
- deze luchtvaartmaatschappijen wegens ‘slotsmisbruik’ een last onder dwangsom is opgelegd, waarbij in verband met nieuwe overtredingen inmiddels dwangsommen zijn betaald van in totaal 345.000 euro;
- één luchtvaartmaatschappij, die al in oktober 2015 wegens ‘slotsmisbruik’ een last onder dwangsom opgelegd had gekregen, uiteindelijk een dwangsom van in totaal 300.000 euro heeft moeten betalen.

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, het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB), het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) en de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol (RMI).

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

Het LIB bevat regels inzake de bestemming en het gebruik van de grond van en rond de luchthaven Schiphol (het luchthavengebied en het beperkingengebied). De handhaving van het LIB geschiedt door middel van het handhaven van de bestemmingsplannen en is derhalve een taak van de gemeenten. Uitzondering hierop vormt de handhaving van de hoogtebeperkingen uit het LIB inzake (mobiele) objecten, zoals bouwkranen.

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 stikstofoxiden 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 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.

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 2015 is de 'Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 14 oktober 2014, nr. IENM/BSK-2014/222151, tot wijziging van de Regeling tot vaststelling van het experiment vervroegen nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures luchthaven Schiphol' (Stcrt. 2014, 29272) afgelopen.

Artikel 8.23a, zesde lid, van de Wet Luchtvaart bepaalt dat, indien een ontwerpwijziging van het LVB waarin het experiment structureel wordt gemaakt, vóór afloop van de regeling is bekendgemaakt, de regeling mag worden verlengd totdat deze wijziging van het LVB in werking getreden is.

Op 24 september 2015 is het 'Ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol in verband met het bieden van de mogelijkheid tot het vervroegen van de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures' (Stcrt. 2015, 30358) bekend gemaakt en ter inzage gelegd. In verband hiermee is op 1 november 2015 de 'Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 12 oktober 2015, nr. IENM/BSK-2015/190531, tot wijziging van 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)' (verlenging experiment vervroegen nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures) (Stcrt. 2015, 35458) in werking getreden.

Het betreft hier een verlenging van het experiment om ook tussen 22.30 en 23.00 uur nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures te gebruiken, 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 periode van 1 november 2015 tot het tijdstip waarop het besluit tot wijziging van het LVB, waarmee het experiment onderdeel wordt van het LVB, in werking treedt:

a) een vrijstelling van de regels voor het gebruik van de luchtverkeerwegen voor de dag voor de periode tussen 22.30 uur en 23.00 uur;
b) vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten L_{den}.

1.4 Vrijstellingsregeling

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 het gebruiksjaar 2016 zijn op basis van artikel 8.23 van de Wet luchtvaart de volgende regelingen van kracht geweest:

1. Tijdelijke regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 29 februari 2016, nr. IENM/BSK-2016/45570, houdende vaststelling van vervangende grenswaarden geluidbelasting en vrijstelling van regels in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol in verband met groot onderhoud aan de Buitenveldertbaan en Zwanenburgbaan (Tijdelijke regeling groot onderhoud Buitenveldertbaan en Zwanenburgbaan) (Stcrt. 2016, 10768).

2. Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 28 juni 2016, nr. IENM/BSK-2016/127617, tot wijziging van de Tijdelijke regeling groot onderhoud Buitenveldertbaan en Zwanenburgbaan (Stcrt. 2016, 33935).

Ad 1) De 'Tijdelijke regeling groot onderhoud Buitenveldertbaan en Zwanenburgbaan' is op 6 maart 2016 in werking getreden en met ingang van 1 november 2016 ingetrokken.

De regeling bevatte de volgende vrijstellingen:

1. Gedurende de periode van 6 maart 2016 tot en met 24 april 2016 dat de Buitenveldertbaan niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud wordt dagelijks tussen 23.00 en 06.00 uur vrijstelling verleend van artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB met betrekking tot landingen op baan 22 (Schiphol-Oostbaan).

2. Gedurende de periode van 6 maart 2016 tot en met 24 april 2016 dat de Buitenveldertbaan niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud wordt dagelijks tussen 23.00 en 06.00 uur vrijstelling verleend van artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB met betrekking tot landingen op baan 24 (Kaagbaan).

3. Gedurende de periode van 15 mei 2016 tot en met 29 mei 2016 dat de Zwanenburgbaan niet beschikbaar is vanwege werkzaamheden aan het Airfield Lighting Control and Monitoring System (ALCMS) wordt dagelijks tussen 23.00 en 06.00 uur vrijstelling verleend van artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB voor starts van baan 18L (Aalsmeerbaan).

4. Gedurende de periode van 15 mei 2016 tot en met 29 mei 2016 dat de Zwanenburgbaan niet beschikbaar is vanwege werkzaamheden aan het ALCMS wordt dagelijks tussen 23.00 en 06.00 uur vrijstelling verleend van artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB voor landingen op baan 36R (Aalsmeerbaan).

Ad 2) De 'Regeling tot wijziging van de Tijdelijke regeling groot onderhoud Buitenveldertbaan en Zwanenburgbaan' is op 30 juni 2016 in werking getreden en op 1 november 2016 vervallen.

De regeling bevatte vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten L_{den} en L_{night}. Hiervoor was door Schiphol een aparte aanvraag ingediend. De vervangende grenswaarden waren door middel van de regeling vastgelegd in artikel 2 van de 'Tijdelijke regeling groot onderhoud Buitenveldertbaan en Zwanenburgbaan'.

1.5 Uitspraak rechtbank Amsterdam

In de handhavingsrapportage Schiphol van 3 maart 2015 (en 23 februari 2016) is aangegeven dat in de tweede helft van het gebruiksjaar 2014 aan één luchtvaartmaatschappij een last onder dwangsom is opgelegd in verband met de overtreding van artikel 3.2.2, tweede lid, van het LVB. De last onder dwangsom is opgelegd omdat de betreffende luchtvaartmaatschappij voor de stroomvoorziening van het vliegtuig meerdere malen de Auxiliary Power Unit (APU) van het vliegtuig had gebruikt in plaats van de vaste stroomvoorziening op het platform. Tegen de last onder dwangsom, met als einddatum 28 november 2015, heeft de luchtvaartmaatschappij eerst bezwaar en vervolgens beroep aangetekend. Dit beroep heeft gediend op 27 oktober 2015 bij de rechtbank Amsterdam.

Op 29 december 2015 heeft de bestuursrechter van de rechtbank Amsterdam bepaald dat aan de betreffende luchtvaartmaatschappij ten onrechte een last onder dwangsom is opgelegd. Volgens de rechtbank heeft de Inspectie onvoldoende onderzocht waarom de APU op het moment van constatering aanstond. De Inspectie heeft daardoor onvoldoende aangetoond dat de vaste stroomvoorziening op het platform op het moment van constatering als een vervangende voorziening kon worden aangemerkt. De rechtbank was derhalve van oordeel dat in de betreffende gevallen niet is komen vast te staan dat sprake was van een overtreding van artikel 3.2.2, tweede lid, van het LVB. Dit betekent dat het besluit van de Inspectie om aan de betreffende luchtvaartmaatschappij een last onder dwangsom op te leggen door de rechtbank vernietigd is. Hierdoor zijn ook de vier invorderingsbeschikkingen, die de Inspectie wegens overtredingen in 2015 aan de betreffende luchtvaartmaatschappij had opgelegd, door de rechtbank vernietigd. De Inspectie is tegen de uitspraak van de rechtbank niet in hoger beroep gegaan.

Naar aanleiding van de uitspraak van de rechtbank Amsterdam is in mei 2016 door de Inspectie overleg gevoerd met het Directoraat-Generaal Bereikbaarheid van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Daarbij is bekeken of de betreffende regelgeving en/of het inspectieproces moest worden aangepast.

De uitkomst van dit overleg is dat de betreffende regelgeving ongewijzigd blijft. Wel dient het inspectieproces te worden aangepast. Zo moet in het vervolg door de betreffende inspecteur van Schiphol worden nagegaan of er op het moment van constatering van het gebruik van de APU, buiten de reguliere uitzonderingsbepalingen (zie AIP) nog een andere reden is geweest voor het gebruik van de APU. Vervolgens is het dan aan de Inspectie om te beoordelen of sprake is van een overtreding van artikel 3.2.2, tweede lid, van het LVB. Over deze werkwijze zijn inmiddels afspraken met Schiphol gemaakt.

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 uur en 07.00 uur 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 het gebruiksjaar 2016 is aan 11 luchtvaartmaatschappijen, wegens 'slotsmisbruik', een last onder dwangsom opgelegd. In een aantal gevallen zijn in verband met nieuwe overtredingen inmiddels dwangsommen betaald van in totaal 345.000 euro. Eén luchtvaartmaatschappij, die al in oktober 2015 een last onder dwangsom opgelegd had gekregen, heeft uiteindelijk een dwangsom van in totaal 300.000 euro moeten betalen.

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 geregistreerde afwijkingen. In de paragrafen 3.1, 3.2 en 3.4 wordt hier nader op ingegaan.

Resultaten

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

Wat betreft de *tijdigheid* van de gegevensverstrekking is door de Inspectie vastgesteld dat door Schiphol wel, en door LVNL twee keer niet is voldaan aan hetgeen hierover in de RMI is vastgelegd. Over deze afwijkingen van LVNL heeft communicatie met de Inspectie plaatsgevonden, waarbij door LVNL de redenen van de afwijking/vertraging zijn aangegeven. Bij de eerstvolgende RMI-audit bij LVNL in het gebruiksjaar 2017 zal wederom aandacht worden besteed aan de tijdigheid van de gegevensverstrekking.

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 25 oktober 2016 heeft de Inspectie een RMI-audit bij Schiphol uitgevoerd. Bij deze audit zijn de volgende onderwerpen doorgelicht:

- Doorwerking van de NADP2 procedure in de maandelijkse rapportages.
- Het taxiën met één motor minder.
- De opvolging van bevindingen uit de interne audit van 2015.

Tijdens deze audit zijn bevindingen gedaan. Aan de rapportage hiervan wordt nog gewerkt. De bevindingen zullen worden geclassificeerd als een ‘Level 2’ bevinding. Onder een ‘Level 2’ bevinding wordt verstaan: een afwijking ten opzichte van een artikel uit de RMI die de betrouwbaarheid van de milieu-informatie niet direct in de weg staat, maar wel binnen een bepaalde termijn moet worden gecorrigeerd.

Over de bevindingen zal Schiphol schriftelijk worden geïnformeerd. Hierbij zal tevens worden gevraagd om de bevindingen op te pakken en af te handelen. Over de afhandeling van de bevindingen wil de Inspectie binnen een nog te bepalen termijn worden geïnformeerd.

Op 25 oktober 2016 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 2016. Specifiek is gekeken naar de volgende onderwerpen:

- De opvolging van een bevinding uit de RMI-audit van 2015.
- De interne RMI-audit 2016.
- Het totstandkomingproces van de maandelijkse rapportages in algemene zin en de werkinstructies.
- Een steekproef op de analyse en rubricering van zeven afwijkende vluchten.

Tijdens deze audit zijn geen bevindingen gedaan. Wel was er een punt van aandacht dat betrekking heeft op het accorderen van een werkinstructie.

3 Toezicht naleving regels

3.1 Afwijkingen van luchtverkeerwegen en minimum vlieghoogten door gezagvoerders

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

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

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

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

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

Werkwijze Inspectie

De Inspectie is verantwoordelijk voor de controle en nadere bestudering van afwijkingen van luchtverkeerwegen en minimale vlieghoogten die mogelijk door gezagvoerders veroorzaakt zijn. Dat gebeurt op basis van gegevens over afwijkingen van luchtverkeerwegen en minimale vlieghoogten die door LVNL worden geleverd en gegevens uit het vliegtuigvolgsysteem CASPER Noise. 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 CASPER Noise, 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. Wel mogelijk en veel efficiënter zijn risicogebaseerde controles op maatschappijniveau. Daarbij kan bijvoorbeeld worden gekeken naar het vlieggedrag van die maatschappijen die al onrechtmatige afwijkingen in de nacht hebben laten zien.

Daarnaast vindt onderzoek plaats op basis van vragen of klachten die via het Meld en Informatie Centrum (MIC), het klachtenbureau van het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS) of het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) bij de Inspectie zijn binnengekomen.

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 de 'verlenging experiment vervroegen nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures' (hierna: 'vervroegen nachtprocedures'). Hierdoor is de richttijd voor het starten van de nachtprocedures 22.30 uur en voor het beëindigen van de nachtprocedures 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 verlengde experiment 'vervroegen nachtprocedures' en de LVB-wijziging 'verlenging nachtprocedures' zelf beslissen of de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures, gegeven het verkeersaanbod en andere operationele omstandigheden, vanaf 22.15 uur (met als richttijd 22.30 uur) tot uiterlijk 06.45 uur (met als richttijd 06.30 uur) worden toegepast of dat tot 23.00 uur en/of vanaf 06.00 uur dagprocedures worden toegepast. Om deze reden worden alle afwijkingen die met het verlengde experiment 'vervroegen nachtprocedures' en de LVB-wijziging '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 22.15 uur en 23.00 uur (met als richttijd 22.30 uur) en tussen 06.00 uur en 06.45 uur (met als richttijd 06.30 uur) plaatsvinden, ook gezagvoerders niet aangerekend.

Uit de LVNL-tabel in bijlage A kan (met aftrek van de incorrecte data) worden afgeleid dat:

- in de nachtperiode sprake is geweest van 1312 afwijkingen van luchtverkeerwegen en minimale vlieghoogten op een totaal van 30.391 vliegtuigbewegingen (= ongeveer 4,3%);
- in de dagperiode sprake is geweest van 5244 afwijkingen van luchtverkeerwegen en minimale vlieghoogten op een totaal van 455.144 vliegtuigbewegingen (= ongeveer 1,2%).

In de meeste gevallen betreft het hier 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 56 afwijkingen (= ongeveer 0,2% van het totale aantal vliegtuigbewegingen in de nacht en ongeveer 4,3% van het totale aantal afwijkingen in de nacht).

In onderstaande tabel is aangegeven wat dit onderzoek heeft opgeleverd.

Type/oorzaak afwijking	Buiten nacht	Marginale afwijking	Technisch probleem	Instructie LVNL	Onbekend	Vlieger-fout	Totaal
Aantal	21	20	3	5	1	6	56
Percentage	37%	36%	5%	9%	2%	11%	100%

Uit de tabel blijkt dat in het gebruiksjaar 2016 zes onrechtmatige afwijkingen veroorzaakt door een gezagvoerder (vliegerfout) zijn geconstateerd. Het betreft hier in alle gevallen afwijkingen van luchtverkeerwegen. In verband hiermee hebben de betreffende luchtvaartmaatschappijen een waarschuwingsbrief van de Inspectie ontvangen.

Dagperiode
Voor de dagperiode zijn in het gebruiksjaar 2016 bij vijf luchtvaartmaatschappijen risicogebaseerde controles uitgevoerd. Daarbij zijn in vijf gevallen marginale afwijkingen geconstateerd, maar geen afwijkingen die aanleiding gaven voor een bestuursrechtelijke actie. Daarnaast zijn diverse onderzoeken uitgevoerd op basis van meldingen (vragen en klachten) die via het MIC, BAS en ABL bij de Inspectie zijn binnengekomen. Daarbij zijn enkele afwijkingen vastgesteld die tot een vervolgactie van de Inspectie hebben geleid, waaronder één waarschuwingsbrief.

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 luchtverkeerwegen 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 bezien 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 2015 een analyse uitgevoerd. Op basis van het resultaat van deze en eerdere analyses heeft de Inspectie bepaald dat LVNL voor het gebruiksjaar 2016 een aftrekpercentage van 74,0% mag hanteren voor alle afwijkingen die onder de 3%-norm vallen.

Resultaten

Alle door LVNL geregistreerde afwijkingen zijn door LVNL verwerkt in de tabel zoals opgenomen in bijlage A. Daarbij is rekening gehouden met de LVB-wijziging 'verlenging nachtprocedures' en het verlengde experiment 'vervroegen nachtprocedures'. Hierdoor is de richttijd voor het starten van de nachtprocedures 22.30 uur en voor het beëindigen van de nachtprocedures 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', 'onvoldoende technische voorzieningen' en 'geen LVNL-bemoeienis' zijn opgenomen.

Afwijkingen die onder *'incorrecte data'* zijn ingedeeld, betreffen voornamelijk afwijkingen veroorzaakt door:

a) starts van de Zwanenburgbaan tussen 22.30 uur en 23.00 uur in noordelijke richting (baan 36C) waarbij van de luchtverkeerwegen voor de dag is afgeweken, maar boven een hoogte van 3000 voet, wat is toegestaan;
b) naderingen die op de Buitenveldertbaan (baan 27) en de Schiphol-Oostbaan (baan 22) zijn uitgevoerd waarbij uiteindelijk op de Kaagbaan (baan 24) geland is.

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

Afwijkingen die onder *'onvoldoende technische voorzieningen'* zijn ingedeeld, betreffen afwijkingen veroorzaakt door situaties waarin de navigatieapparatuur van een vliegtuig onvoldoende is om in de nacht een nadering binnen de luchtverkeerweg te kunnen uitvoeren.

Afwijkingen die onder *'geen LVNL-bemoeienis'* zijn ingedeeld, 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 luchtverkeerweg of minimale vlieghoogte is afgeweken (zie paragraaf 3.1).

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

Uit de LVNL-tabel in bijlage A blijkt dat met betrekking tot drie 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;
- verticale afwijkingen in de nacht van naderende vliegtuigen in de TMA;
- 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 uitgangpunt dat dergelijke afwijkingen LVNL niet worden aangerekend, indien de hoogte waarop de luchtverkeerweg wordt binnengevlogen op of boven vliegniveau 70 (= ongeveer 7000 voet; de minimum vlieghoogte tot de grens van de Schiphol TMA) is;
- *meetvluchten:* meetvluchten zijn een wettelijke verplichting en dienen vanwege het veiligheidsbelang te worden uitgevoerd, waarbij het kan voorkomen dat van de regels zoals vastgelegd in het LVB moet worden afgeweken; afwijkingen veroorzaakt door het meetvliegtuig zelf mogen worden opgenomen in de categorie 'veiligheidsbelang';
- *dag-nacht overgang:* ten aanzien van vluchten in de dag-nacht overgang (en omgekeerd) hanteert de Inspectie om operationele redenen een handhavingsmarge van twee minuten.

In het gebruiksjaar 2016 zijn door LVNL ook afwijkingen geregistreerd die te maken hebben met de LVB-wijziging 'verlenging nachtprocedures' en het verlengde experiment 'vervroegen nachtprocedures'.

Deze afwijkingen worden LVNL niet aangerekend, omdat LVNL op basis van deze LVB-wijziging en het verlengde experiment zelf mag beslissen of de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures, gegeven het verkeersaanbod en andere operationele omstandigheden, vanaf 22.15 uur (met als richttijd 22.30 uur) tot uiterlijk 06.45 uur (met als richttijd 06.30 uur) worden toegepast of dat tot 23.00 uur en/of 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 LVB-wijziging 'verlenging nachtprocedures' en het verlengde 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 LVB-wijziging 'verlenging nachtprocedures' en het verlengde experiment 'vervroegen nachtprocedures', en het aftrekpercentage dat door LVNL mag worden gehanteerd, is door de Inspectie vastgesteld dat van geen van de regels waar LVNL zich aan te houden heeft, het geregistreerde percentage afwijkingen hoger 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 het gebruiksjaar 2016 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 LVB-wijziging ‘verlenging nachtprocedures’ en het verlengde experiment ‘vervroegen nachtprocedures’. Hierdoor is de richttijd voor het starten van de nachtprocedures 22.30 uur en voor het beëindigen van de nachtprocedures 06.30 uur. In verband hiermee wordt in de LVNL-tabel voor de nachtperiode de periode 22.30 uur tot 06.30 uur aangehouden. In de LVNL-tabel is tevens rekening gehouden met de dag-nacht overgang en de vrijstelling baangebruik in verband met het groot onderhoud aan de Buitenveldertbaan en de Zwanenburgbaan.

Uit de LVNL-tabel in bijlage A blijkt dat de geregistreerde afwijkingen op basis van de oorzaakanalyse van LVNL in de categorieën ‘incorrecte data’ en ‘veiligheidsbelang’ 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.

In het gebruiksjaar 2016 zijn door LVNL ook afwijkingen geregistreerd die te maken hebben met de LVB-wijziging 'verlenging nachtprocedures' en het verlengde experiment 'vervroegen nachtprocedures'. Deze afwijkingen worden LVNL niet aangerekend, omdat LVNL op basis van deze LVB-wijziging en het verlengde experiment zelf mag beslissen of de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures, gegeven het verkeersaanbod en andere operationele omstandigheden, vanaf 22.15 uur (met als richttijd 22.30 uur) tot uiterlijk 06.45 uur (met als richttijd 06.30 uur) worden toegepast of dat tot 23.00 uur en/of vanaf 06.00 uur dagprocedures worden toegepast (zie ook paragraaf 3.1).

In de LVNL-tabel in bijlage A staan de afwijkingen in verband met de 'verlenging nachtprocedures' en het verlengde experiment 'vervroegen nachtprocedures', alsmede afwijkingen binnen de dag-nacht overgang, in de kolom 'interpretatie-issues'.

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 nachtperiode ten opzichte van het totale aantal landingen in de nachtperiode is ongeveer 11,2%, voornamelijk in verband met weersomstandigheden. Het betreft hier landingen op de Buitenveldertbaan (6,3%), de Zwanenburgbaan (4,4%), de Schiphol-Oostbaan (0,2%), de Kaagbaan vanuit noordelijke richting (0,2%) en de Aalsmeerbaan (0,1%).

Starts
Het percentage afwijkend baangebruik bij starts in de nachtperiode ten opzichte van het totale aantal starts in de nachtperiode is ongeveer 1,2%, voornamelijk in verband met het vervroegen van de nachtprocedures. Het betreft hier starts van de Zwanenburgbaan in noordelijke richting (0,4%), de Buitenveldertbaan (0,4%), de Aalsmeerbaan (0,4%) en de Schiphol-Oostbaan (<0,1%).

Beoordeling
Het afwijkend baangebruik bij *landingen en starts* in de nachtperiode is door de Inspectie gecontroleerd en waar nodig nader onderzocht. Daarbij zijn geen onrechtmatigheden naar voren gekomen. De Inspectie heeft vastgesteld dat de afwijkingen zowel LVNL als gezagvoerder niet kunnen worden aangerekend, omdat ze:

a) binnen de handhavingsmarge van twee minuten van de dag-nacht overgang vallen, dan wel;
b) binnen het verlengde experiment 'vervroegen nachtprocedures' passen, dan wel;

c) binnen de LVB-wijziging 'verlenging nachtprocedures' passen, dan wel;
d) binnen artikel 3.1.5, vijfde lid, van het LVB passen (geldt alleen voor landingen en niet voor starts).

3.5 Regels ter beperking van de uitstoot van stikstofoxiden 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 taxiet. 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 taxiet 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. 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 getaxied 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. Daarna is het aantal driemotorige vliegtuigen nog verder afgenomen. In 2016 betrof het aantal vliegtuigbewegingen met driemotorige vliegtuigen nog maar ongeveer 0,06% van het totale luchtverkeer. Ook het aantal vliegtuigbewegingen met viermotorige vliegtuigen neemt af van ongeveer 7% in 2011 naar ongeveer 5% in 2016.

Beoordeling

Op basis van de resultaten van de enquête die Schiphol in 2011 heeft uitgevoerd, en het feit dat het aantal vliegtuigbewegingen met drie- en viermotorige vliegtuigen gestaag afneemt, heeft de Inspectie besloten om er evenals vorige gebruiksjaren ook voor het gebruiksjaar 2016 vanuit te gaan dat 100% van de driemotorige vliegtuigen en 80% van de viermotorige vliegtuigen na de landing met één uitgeschakelde motor taxiën.

3.5.2 Vaste stroomaansluiting en voorziening voor PCA

In artikel 3.2.2, eerste lid, van het LVB 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 is aangegeven dat de gezagvoerder er bij de afhandeling van een vliegtuig aan de afhandelingsplaats (lees: vliegtuigopstelplaats) 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 -5ºC of hoger dan +25ºC 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 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 elke maand 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.

In mei 2014 zijn door Schiphol alsnog twee afhandelingsplaatsen uit bijlage 4 van het LVB van een vaste stroomaansluiting en een voorziening voor PCA voorzien. Het totale aantal geëlektrificeerde afhandelingsplaatsen op Schiphol bedroeg op dat moment 63 (waarvan 57 uit bijlage 4 van het LVB).

Beoordeling aanleg
In de handhavingsrapportage Schiphol van 25 augustus 2016 is aangegeven dat eind december 2015 afhandelingsplaats E3 uit bijlage 4 van het LVB van een vaste stroomaansluiting en een voorziening voor PCA is voorzien. Het totale aantal geëlektrificeerde afhandelingsplaatsen op Schiphol komt daarmee op 64 (waarvan 58 uit bijlage 4 van het LVB). Schiphol heeft door middel van een berekening aangetoond dat de verwachte NO_x reductie daardoor 1,5% meer bedraagt dan de NO_x reductiedoelstelling van het LVB.

De verwachting is dat de laatste drie afhandelingsplaatsen uit bijlage 4 van het LVB (E2, E4 en E6), vanwege bouwactiviteiten op het luchtvaartterrein (One-Xs project), eind 2016 van een vaste stroomaansluiting en een voorziening voor PCA worden voorzien.

Op dat moment zal sprake zijn van in totaal 67 geëlektrificeerde afhandelingsplaatsen, zes meer dan in het LVB is voorgeschreven. Voorts bedraagt de verwachte NO_x reductie dan volgens de berekening van Schiphol 6,8% meer dan de NO_x reductiedoelstelling van 50% van het LVB (+3,4%) op basis van de 61 afhandelingsplaatsen zoals aangegeven in bijlage 4 van het LVB.

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 tweede helft van het gebruiksjaar 2016 blijkt dat Schiphol bij 55 luchtvaartmaatschappijen in totaal 500 inspecties heeft uitgevoerd. Daarbij is door Schiphol vastgesteld dat in slechts één geval niet aan artikel 3.2.2, tweede lid, van het LVB (en de bepalingen in de AIP) is voldaan voor wat betreft het APU-gebruik.

In onderstaande tabel staan de inspectieresultaten over de tweede helft van het gebruiksjaar 2016. Ter vergelijking zijn in deze tabel ook de inspectieresultaten weergegeven zoals die in de vorige handhavingsrapportages Schiphol vanaf de tweede helft van het gebruiksjaar 2012 zijn gepresenteerd.

Periode	Aantal inspecties	Percentage overtredingen	Aantal geïnspecteerde maatschappijen	Percentage maatschappijen met overtredingen
2e helft 2016	500	0,2%	55	1,8%
1e helft 2016	468	0,0%	60	0,0%
2e helft 2015	427	2,3%	54	13,0%
1e helft 2015	451	5,3%	55	21,8%
2e helft 2014	436	11,0%	53	24,5%
1e helft 2014	564	9,8%	54	38,9%
2e helft 2013	445	6,1%	54	29,6%
1e helft 2013	407	9,1%	45	37,8%
2e helft 2012	370	13,2%	47	44,7%

Beoordeling gebruik

Uit de inspectieresultaten van Schiphol blijkt dat het percentage overtredingen in zowel de eerste helft als tweede helft van het gebruiksjaar 2016 aanmerkelijk lager ligt dan in dezelfde perioden van het gebruiksjaar 2015 en de gebruiksjaren daarvoor. Hieruit kan worden opgemaakt dat de acties die de Inspectie naar aanleiding van overtredingen van luchtvaartmaatschappijen ondernomen heeft, succes hebben gehad.

De ene overtreding die zich in de tweede helft van het gebruiksjaar 2016 heeft voorgedaan, heeft niet tot een bestuursrechtelijke actie van de Inspectie geleid.

De komende tijd zullen de inspecties van Schiphol ten aanzien van het gebruik van de APU op het luchtvaartterrein worden gecontinueerd. Daarbij dient rekening te worden gehouden met de uitspraak van de rechtbank Amsterdam inzake de door de Inspectie opgelegde last onder dwangsom. Vastgesteld is dat de uitspraak van de rechtbank Amsterdam gevolgen heeft voor het inspectieproces. Hierover zijn inmiddels afspraken met Schiphol gemaakt (zie paragraaf 1.5).

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 31 oktober 2016 blijkt een TRG van 7,840 ton. Afgezet tegen de grenswaarde van 9,724 ton betekent dit dat op 31 oktober 2016 nog een TRG-ruimte van 1,884 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 2016 gehandhaafd is.

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} over de periode tot en met 31 oktober 2016 blijkt een waarde van 62,79 dB(A). Afgezet tegen de grenswaarde van 63,46 dB(A) betekent dit dat op 31 oktober 2016 nog een TVG L_{den}-ruimte van 0,67 dB(A) beschikbaar was. Dit komt overeen met een nog beschikbare TVG L_{den}-ruimte van ongeveer 14%, gegeven het aantal vluchten en de verkeerssamenstelling zoals die in het gebruiksjaar 2016 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 het gebruiksjaar 2016 zijn aangepast. Het gaat hierbij om vervangende grenswaarden op basis van ministeriële regelingen in verband met:

- het verlengde experiment vervroegen nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures luchthaven Schiphol;
- groot onderhoud Buitenveldertbaan en Zwanenburgbaan.

De laatste ministeriële regeling met vervangende grenswaarden die betrekking heeft op het gebruiksjaar 2016 dateert van 28 juni 2016. In deze regeling staan de vervangende grenswaarden zoals die tot 1 november 2016 van kracht zijn geweest. 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 het gebruiksjaar 2016 zijn weergegeven in bijlage B. Uit de resultaten blijkt dat de berekende geluidbelasting in de handhavingspunten 20, 24, 25 en 33 hoger is dan de voor deze punten geldende vervangende grenswaarde. In deze handhavingspunten is sprake van een verschil van 0,07 dB(A), 0,59 dB(A), 0,46 dB(A) respectievelijk 0,53 dB(A).

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 handhavingspunt omgerekend naar het capaciteitsverbruik per handhavingspunt over de periode 1 november 2015 tot en met 31 oktober 2016.

Hhp.	Capaciteits-verbruik	Hhp.	Capaciteits-verbruik	Hhp.	Capaciteits-verbruik	Hhp.	Capaciteits-verbruik
24	114,5%	31	90,4%	23	74,2%	1	56,4%
33	113,1%	27	89,5%	11	74,1%	22	55,9%
25	111,3%	29	88,5%	15	71,2%	2	54,0%
20	101,6%	26	86,5%	34	70,8%	35	53,7%
13	96,4%	5	85,5%	28	66,0%	8	53,7%
19	95,2%	12	83,8%	10	63,1%	3	52,7%
30	92,9%	14	76,4%	18	62,0%	9	49,7%
4	92,7%	21	75,1%	17	60,5%	6	28,0%
32	90,7%	16	74,9%	7	58,6%		

Beoordeling

Uitgaande van een wettelijke marge van 0,05 dB(A), alsmede de resultaten van een op grond van artikel 4.2.1, vierde lid, van het LVB uitgevoerde meteoclausuleberekening, heeft de Inspectie vastgesteld dat zich in de handhavingspunten 20, 24, 25 en 33 een overschrijding van de vervangende grenswaarde heeft voorgedaan. Het gaat hierbij om een handhavingspunt ten zuidwesten van de Kaagbaan en twee handhavingspunten ten zuidoosten van de Aalsmeerbaan die voornamelijk onder invloed staan van startend verkeer van deze banen. Het vierde handhavingspunt ligt ten noordoosten van de Schiphol-Oostbaan en staat voornamelijk onder invloed van landend verkeer op deze baan, alsmede startend verkeer van de Buitenveldertbaan (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 2016 gehandhaafd is.

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} over de periode tot en met 31 oktober 2016 blijkt een waarde van 52,46 dB(A). Afgezet tegen de grenswaarde van 54,44 dB(A) betekent dit dat op 31 oktober 2016 nog een TVG L_{night}-ruimte van 1,98 dB(A) beschikbaar was. Dit komt overeen met een nog beschikbare TVG L_{night}-ruimte van ongeveer 37%, gegeven het aantal vluchten en de verkeerssamenstelling zoals die in het gebruiksjaar 2016 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 het gebruiksjaar 2016 zijn aangepast. Het gaat hierbij om vervangende grenswaarden op basis van een ministeriële regeling in verband met groot onderhoud Buitenveldertbaan en Zwanenburgbaan. In deze regeling staan de vervangende grenswaarden zoals die tot 1 november 2016 van kracht zijn geweest. 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 het gebruiksjaar 2016 zijn weergegeven in bijlage D. Uit de resultaten blijkt dat de berekende geluidbelasting in de handhavingspunten 18, 20, en 24 hoger is dan de voor deze punten geldende vervangende grenswaarde. In deze handhavingspunten is sprake van een verschil van 0,55 dB(A), 0,05 dB(A) respectievelijk 0,04 dB(A).

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 handhavingspunt omgerekend naar het capaciteitsverbruik per handhavingspunt over de periode 1 november 2015 tot en met 31 oktober 2016.

Hhp.	Capaciteits-verbruik	Hhp.	Capaciteits-verbruik	Hhp.	Capaciteits-verbruik	Hhp.	Capaciteits-verbruik
18	113,7%	4	89,6%	16	58,9%	14	46,2%
20	101,2%	9	85,3%	15	57,4%	5	44,1%
24	100,9%	10	77,8%	13	56,2%	2	43,3%
22	99,9%	3	75,0%	7	55,8%	25	40,7%
21	99,1%	11	70,8%	17	52,3%		
23	97,7%	8	70,3%	1	50,1%		
19	92,9%	12	65,9%	6	49,0%		

Beoordeling

Uitgaande van een wettelijke marge van 0,05 dB(A), alsmede de resultaten van een op grond van artikel 4.2.2, vierde lid, van het LVB uitgevoerde meteoclausuleberekening, heeft de Inspectie vastgesteld dat zich in de handhavingspunten 18 en 20 een overschrijding van de vervangende grenswaarde heeft voorgedaan. Het gaat hierbij om handhavingspunten ten zuiden van de Zwanenburgbaan die voornamelijk onder invloed staan van startend verkeer van deze baan (zie bijlage E).

4.3 Grenswaarden voor de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken

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

Voor ieder van deze stoffen zijn er twee soorten grenswaarden 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 gram per ton maximum startgewicht) in relatie tot de relatieve grenswaarden voor CO, NO_x, VOS, SO_2 en PM_{10} zoals die door het NLR, in opdracht van Schiphol, berekend zijn.

	CO	NO_x	VOS	SO_2	PM_{10}
Relatieve grenswaarde artikel 4.3.1, eerste lid, LVB, gebruiksjaar 2016	55,0	74,6	8,4	2,1	2,5
Gerealiseerde emissie gebruiksjaar 2016	51,2	64,6	6,5	1,8	1,8

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) bouwkranen, voor zover deze kranen reiken tot een hoogte hoger dan de bovenbedoelde maximale waarden.

Werkwijze Inspectie

Door de Inspectie worden obstakel-inspecties uitgevoerd om na te gaan of bouwkranen in de nabijheid van de luchthaven niet te hoog zijn of dat zonder vergunning/ontheffing wordt geopereerd, waardoor het luchtverkeer in gevaar zou kunnen worden gebracht. 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 maart 2016 heeft de Inspectie een inspectie bij een bouwkraan uitgevoerd. Daarbij is vastgesteld dat gewerkt werd boven de toegestane werkhoogte zonder ontheffing. In verband hiermee heeft het betreffende bedrijf een waarschuwingsbrief van de Inspectie ontvangen.

6 Getroffen voorzieningen

In artikel 8.18 van de Wet luchtvaart is bepaald dat Schiphol, LVNL en de luchtvaartmaatschappijen zelf en in onderlinge samenwerking voorzieningen treffen om overschrijdingen van grenswaarden te voorkomen. Het platform waar dergelijke voorzieningen besproken worden en waarin over het toepassen van de voorzieningen een besluit wordt genomen is het Environmental and Economic Management Committee (E^2MC) van de luchtvaartsector.

De Inspectie vervult in het E^2MC een waarnemerrol. Hierdoor blijft de Inspectie direct op de hoogte van de zaken die in het E^2MC worden besproken, de besluiten die in het E^2MC worden genomen en de argumenten die aan deze besluiten ten grondslag liggen. Daarnaast ontvangt de Inspectie regelmatig een quick scan van Schiphol waarin 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
In de Omgevingsraad Schiphol (ORS; voorheen Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol en Alderstafel Schiphol) is afgesproken dat:

a) het wenselijk is om vooruitlopend op de definitieve verankering van het nieuwe normen- en handhavingstelsel in wet- en regelgeving, de verkeersafhandeling te blijven uitvoeren volgens de regels van het strikt preferentieel baangebruik;
b) bij dreigende overschrijdingen van grenswaarden geluid geen stuurmaatregelen door de luchtvaartsector worden ingezet, omdat dit niet in lijn is met de regels voor het strikt preferentieel baangebruik.

Deze afspraken zijn door de Staatsscretaris nog een keer aangehaald in het Algemeen Overleg van de Tweede kamer over de luchtvaart en het luchtvaartbeleid van 11 november 2015.

Op 24 augustus 2016 heeft Schiphol een brief naar de Staatssecretaris gestuurd waarin melding wordt gemaakt van dreigende overschrijdingen van de grenswaarden geluid in de L_{den}-handhavingspunten 20, 24, 25 en 33, alsmede L_{night}-handhavingspunt 18. Daarbij is aangegeven dat de sector de mogelijkheid heeft gehad om de dreigende overschrijdingen door middel van stuurmaatregelen te voorkomen, maar conform de afspraken uit het Aldersadvies van 8 oktober 2013 geen sturing heeft overwogen.

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 23 februari 2016 is aangegeven dat zich in het gebruiksjaar 2015 in de L_{den}-handhavingspunten 33 en 25 en in L_{night}-handhavingspunt 24 overschrijdingen van de vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting hebben voorgedaan.

Op 25 september 2015 heeft de Staatssecretaris in een verzamelbrief over het luchtvaartbeleid (kamerstuk 31936, nr. 296) aan de Tweede Kamer gemeld dat bij overschrijding van de grenswaarden geluid in de handhavingspunten anticiperend zal worden gehandhaafd. Dit houdt in dat bij overschrijding van de grenswaarden geluid, door de inspecteur-generaal geen maatregel aan de luchtvaartsector wordt opgelegd, indien blijkt dat de overschrijding het gevolg is van de toepassing van de regels uit het nieuwe normen- en handhavingstelsel.

In de handhavingsrapportage Schiphol van 25 augustus 2016 is aangegeven dat de overschrijdingen geluid die zich in het gebruiksjaar 2015 hebben voorgedaan het gevolg waren van het vliegen volgens de regels van het nieuwe normen- en handhavingstelsel. Om die reden heeft de inspecteur-generaal geen maatregelen aan de luchtvaartsector opgelegd.

Bijlage A Afwijkingen baan- en luchtruimgebruik

Tabel 1		Aantallen		Categorisatie Niet LVNL					Categorisatie LVNL		Aggregatie		
	Milieuregels	Afwijkingen	Totaal aantal vluchten (jets)	Incorrecte data	Veiligheidsbelang	Onvoldoende technische voorzieningen	Geen LVNL-bemoeienis	Interpretatie issues	Waarschijnlijk veroorzaakt door LVNL	Nader te onderzoeken	Vooralsnog verantwoordelijkheid LVNL incl. interpretatie issues	Vooralsnog verantwoordelijkheid LVNL excl. interpretatie issues	Norm
	Routegebruik												
1	Verticale afwijkingen overdag van naderende vliegtuigen buiten de TMA	409	217176								409 (0,19%)	409 (0,19%)	5,00%
2	Verticale afwijkingen overdag van naderende vliegtuigen in de TMA	3456	217176								3456 (1,59%)	3456 (1,59%)	15,00%
3	Horizontale afwijkingen in de nacht van naderende vliegtuigen	880	20738	2	639	6	2	231[a]			231 (1,11%)	0 (0,00%)	0,05%
4	Verticale afwijkingen in de nacht van naderende vliegtuigen buiten de TMA	3	20738	1	1				1		1 (0,00%)	1 (0,00%)	0,05%
5	Verticale afwijkingen in de nacht van naderende vliegtuigen in de TMA	200	20738	30[b]	16		32	122[c]			122 (0,59%)	0 (0,00%)	0,05%
6	Horizontale afwijkingen overdag van vertrekkende vliegtuigen	1328	228315					983[d]	345		1328 (0,58%)	345 (0,15%)	3,00%
7	Horizontale afwijkingen in de nacht van vertrekkende vliegtuigen	296	9653	34	155		21	83[e]	3		86 (0,89%)	3 (0,03%)	0,05%
8	Verticale afwijkingen van vertrekkende vliegtuigen in de TMA	3	237968	1	1		1				0 (0,00%)	0 (0,00%)	0,05%
9	Verticale afwijkingen van vertrekkende vliegtuigen buiten de TMA	49	237968								49 (0,02%)	49 (0,02%)	10,00%
	Baangebruik												
10	Afwijkingen in baangebruik bij vertrek	119		2	25			92[f]			92	0	
11	Afwijkingen in baangebruik bij aankomst	2328		4	2196			128[g]			128	0	

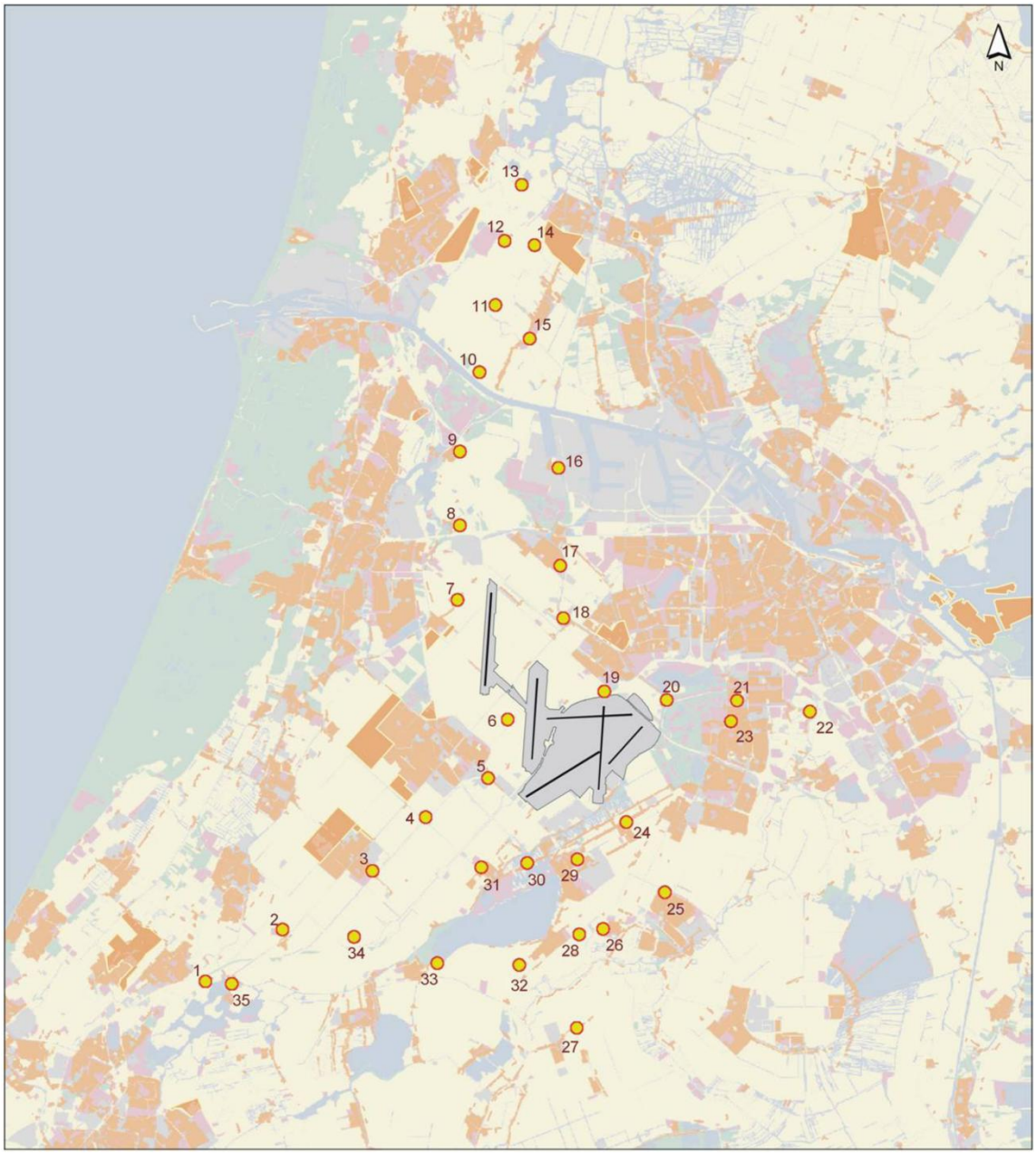
a) 193 afwijkingen in verband met 'experiment vervroegen nachtprocedures', 37 gevallen dag/nacht overgang binnen handhavingsmarge van 2 minuten en 1 afwijking in verband met 'verlenging nachtprocedures'
b) 30 incorrecte data, waarvan 19 gevallen nadering baan 27 waarbij geland is op baan 24 en 2 gevallen nadering baan 22 waarbij geland is op baan 24
c) 113 afwijkingen in verband met 'experiment vervroegen nachtprocedures', 6 gevallen dag/nacht overgang binnen handhavingsmarge van 2 minuten en 3 afwijkingen in verband met 'verlenging nachtprocedures'
d) LVNL hanteert een (door de Inspectie geaccordeerd) aftrekpercentage van 74,0% voor de afwijkingen die volgens LVNL niet aan LVNL toe te schrijven zijn
e) 62 afwijkingen in verband met 'experiment vervroegen nachtprocedures', 11 afwijkingen in verband met 'verlenging nachtprocedures' en 10 gevallen dag/nacht overgang binnen handhavingsmarge van 2 minuten
f) 85 afwijkingen in verband met 'experiment vervroegen nachtprocedures' en 7 gevallen dag/nacht overgang binnen handhavingsmarge van 2 minuten
g) 118 afwijkingen in verband met 'experiment vervroegen nachtprocedures', 9 gevallen dag/nacht overgang binnen handhavingsmarge van 2 minuten en 1 afwijking in verband met 'verlenging nachtprocedures'

N.B. Bij de controle van de 34 incorrecte data met betrekking tot regel 7 is door de Inspectie vastgesteld dat ze in alle gevallen starts van de Zwanenburgbaan in noordelijke richting (starts baan 36C) betreffen die tussen 22.30 en 23.00 uur hebben plaatsgevonden. In verband hiermee heeft de Inspectie aan LVNL voorgesteld om dergelijke vluchten in het vervolg als 'afwijkingen in verband met experiment vervroegen nachtprocedures' in de categorie 'interpretatie-issues' op te nemen. Dit voorstel zal door LVNL intern worden besproken.

Bijlage B Grenswaarden handhavingspunten L_{den} en geluidbelasting tot en met 31 oktober 2016

Grenswaarden en geluidbelasting handhavingspunten etmaal L_{den} [dB(A)]				
Punt Nr.	X-coördinaat	Y-coördinaat	Grenswaarde	Geluidbelasting
1	97.325	470.400	56,04	53,55
2	100.475	472.525	57,75	55,07
3	104.150	474.925	58,78	56.00
4	106.325	477.125	58,27	57,94
5	108.875	478.725	57,93	57,25
6	109.675	481.125	57,19	51,66
7	107.625	486.025	57,55	55,23
8	107.725	489.075	58,57	55,87
9	107.725	492.100	57,03	53,99
10	108.525	495.350	59,18	57,18
11	109.175	498.100	58,76	57,46
12	109.550	500.725	58,44	57,67
13	110.250	503.025	57,48	57,32
14	110.775	500.550	56,81	55,64
15	110.575	496.725	57,94	56,46
16	111.750	491.425	56,93	55,68
17	111.825	487.425	57,14	54,95
18	111.950	485.275	61,22	59,14
19	113.625	482.275	53,86	53,65
20	116.175	481.925	58,89	58,96
21	119.050	481.900	57,24	56,00
22	122.025	481.450	57,23	54,70
23	118.800	481.050	56,55	55,26
24	114.525	476.925	57,58	58,17
25	116.100	474.050	57,93	58,39
26	113.575	472.550	55,46	54,83
27	112.500	468.500	56,21	55,73
28	112.600	472.325	55,56	53,76
29	112.525	475.400	57,07	56,54
30	110.475	475.250	57,39	57,07
31	108.600	475.075	58,78	58,34
32	110.150	471.075	56,93	56,51
33	106.800	471.150	56,76	57,29
34	103.400	472.225	57,36	55,86
35	98.400	470.300	57,24	54,54

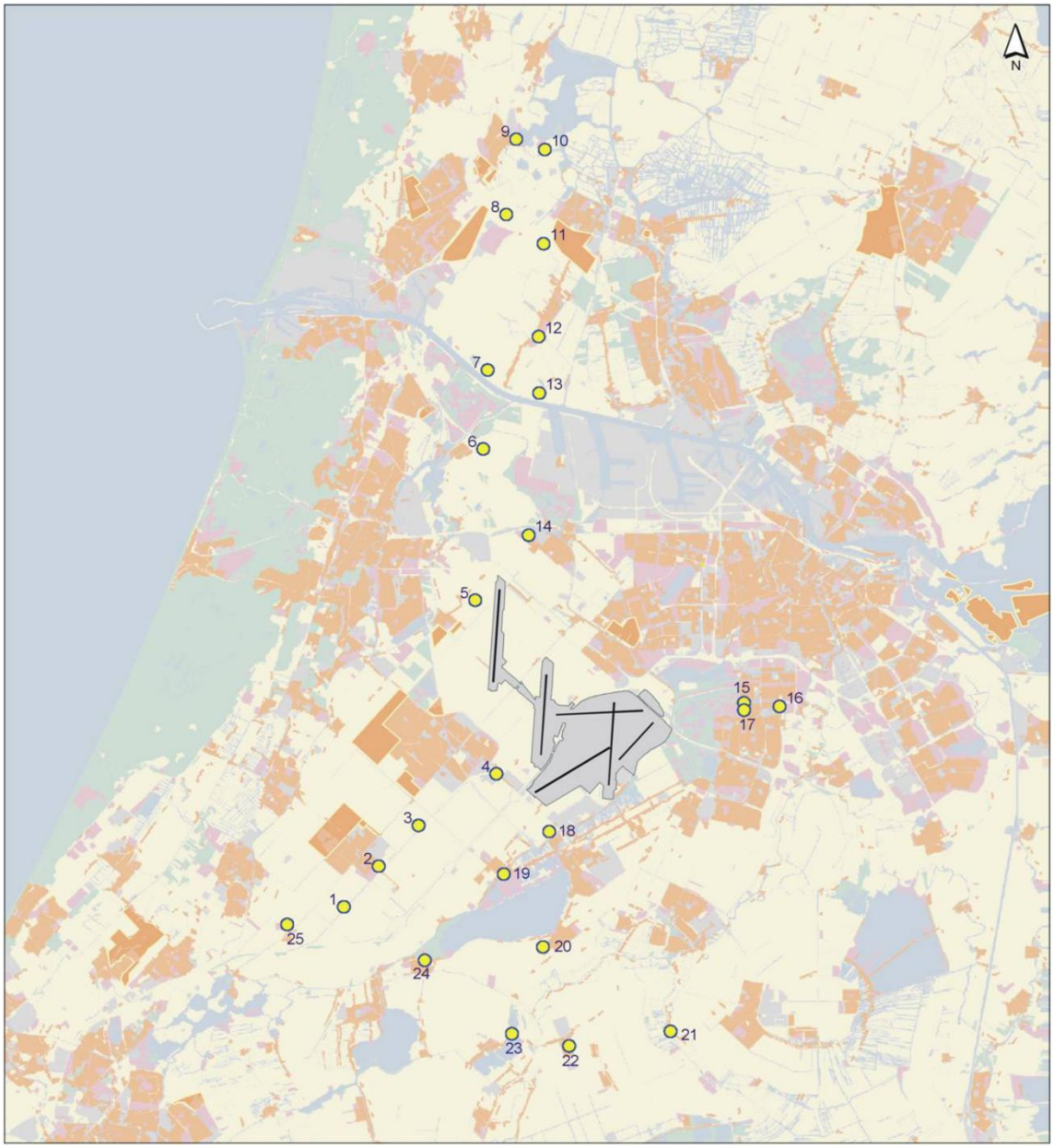
Bijlage C Handhavingspunten L_{den}



Bijlage D Grenswaarden handhavingspunten L_{night} en geluidbelasting tot en met 31 oktober 2016

Grenswaarden en geluidbelasting handhavingspunten periode 23-07 uur L_{night} [dB(A)]				
Punt Nr.	X-coördinaat	Y-coördinaat	Grenswaarde	Geluidbelasting
1	102.750	473.250	53,01	50,00
2	104.150	474.925	50,43	46,80
3	105.750	476.600	47,90	46,65
4	108.875	478.725	47,73	47,25
5	108.025	485.875	52,18	48,62
6	108.350	492.100	51,90	48,80
7	108.525	495.350	49,97	47,43
8	109.275	501.750	48,51	46,98
9	109.675	504.850	46,85	46,16
10	110.825	504.425	47,45	46,36
11	110.775	500.550	48,55	47,05
12	110.575	496.725	49,88	48,07
13	110.600	494.400	50,53	48,03
14	110.175	488.550	52,44	49,09
15	118.825	481.650	52,02	49,61
16	120.250	481.500	50,94	48,64
17	118.825	481.350	52,00	49,18
18	111.000	476.350	47,46	48,01
19	109.175	474.600	46,01	45,69
20	110.750	471.600	46,12	46,17
21	115.875	468.125	43,76	43,72
22	111.800	467.525	44,16	44,15
23	109.500	468.025	45,77	45,67
24	106.000	471.050	46,16	46,20
25	100.475	472.525	48,85	44,94

Bijlage E Handhavingspunten L_{night}



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.

Airfield Lighting Control and Monitoring System (ALCMS)
Systeem voor het bedienen en bewaken van alle lichtsystemen op en om de start-, landings- en taxibanen van Schiphol.

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.

Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL)
Onderdeel van de Inspectie waar verplichte meldingen van voorvallen in de Nederlandse burgerluchtvaart worden geregistreerd en geanalyseerd.

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.

Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS)
Informatie- en klachtencentrum van de luchtvaartsector waar omwonenden terecht kunnen voor vragen en klachten over het vliegverkeer van, naar en op Schiphol.

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.

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_{den}
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_{night}
Geluidbelastingsindicator voor de nachtperiode (23.00 - 07.00 uur lokale tijd).

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

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

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

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

LVNL Essentials
Veiligheids- en kwaliteitsmanagementsysteem van LVNL waarin alle processen en werkinstructies beschreven staan.

Lynx
Data- en informatiesysteem van LVNL waarmee zoekopdrachten en analyses kunnen worden uitgevoerd en waarmee rapportages kunnen worden gemaakt.

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.

Meld en Informatie Centrum (MIC)
Onderdeel van de Inspectie waar vragen van met name burgers binnenkomen die door de Inspectie worden behandeld.

Noise Abatement Departure Procedure 1 (NADP1)
Startprocedure waarbij eerst tot 3000 voet geklommen wordt alvorens horizontaal versneld wordt.

Noise Abatement Departure Procedure 2 (NADP2)
Startprocedure waarbij op lagere hoogte (1500 voet bij KLM) horizontaal versneld wordt.

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 stikstofoxiden 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 vertrekroutes te kunnen volgen.

Terminal Control Area Schiphol (Schiphol TMA)
Verkeersleidingsgebied rond Schiphol waarin LVNL het startende en landende verkeer afhandelt.

Toezicht
Via controles nagaan of de wettelijke bepalingen worden nageleefd.

Totale risicogewicht
Maat voor het externe veiligheidsrisico. Het totale risicogewicht is het product van de gemiddelde ongevalskans per vliegtuigbeweging (start of landing), het aantal vliegtuigbewegingen en het gemiddelde maximum startgewicht van de vliegtuigen, berekend over de periode van 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.

Vliegtuigvolgsysteem CASPER Noise
Systeem dat door de Inspectie wordt gebruikt voor het registreren, controleren en onderzoeken van vluchten. In dit systeem is ook een functionaliteit voor het registreren en uitluisteren van gesprekken tussen verkeersleiding en gezagvoerder geïntegreerd.

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 | Twitter: @inspectieLenT

Februari 2017