
Inspectie VenW Evaluatie Schipholbeleid

Inspectie VenW Evaluatie Schipholbeleid

INSPECTIE VERKEER EN WATERSTAAT

30 JUNI 2005

Goedkeuring		
	Opdrachtnemer	Projectleider
naam paraaf datum		

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	7
2.	Korte schets van het Schipholbeleid	9
3.	De motie Baarda + aanvullende punten en de rol van Inspectie VenW	11
4.	Doel, achtergronden en scope van de evaluatie	13
5.	Evaluatie onderwerpen, werkwijze en resultaten	17
6.	Conclusies en aanbevelingen	19
7.	Referenties	21
	Bijlage 1: Rolverdeling.....	23
	Bijlage 2: Overzicht evaluatie-onderwerpen	25
	Bijlage 3: Format van het evaluatie-formulier	31
	Bijlage 4: Resultaat van de Evaluatie.....	33
	Bijlage 5: Tekst van de Signaalrapportage Schiphol 2003.....	119

1. Inleiding

Op 20 februari 2003 zijn de Schipholwet en het Luchthavenindeling- en Luchthavenverkeerbesluit van kracht geworden en daarmee is het vijfbanenstelsel van Schiphol rechtsgeldig geworden. In de Schipholwet en de besluiten is het beleid omtrent Schiphol vastgelegd. De kern van dit beleid is het bieden van een duurzame balans tussen de ruimte voor de Mainport Schiphol en de effecten van het vliegverkeer in de omgeving.

De oorspronkelijke normen voor de ontwikkeling van het vijfbanenstelsel werden in 1995 vastgelegd in een Planologische Kernbeslissing (PKB). In de PKB was bepaald dat de groei van de luchtvaart mocht plaatsvinden binnen milieugrenzen die per saldo een stand still ten opzichte van de milieubelasting van 1990 met zich mee bracht. Voor het vliegtuiggeluid werd zelfs een forse verbetering van de situatie beoogd. Groei van de luchtvaart en toch stand still of verbetering van de milieusituatie was mogelijk doordat in het verlengde van de nieuwe baan weinig woongebieden liggen. Stand still of verbetering betekent in dit geval "over het geheel". Het werd niet overal beter. Op sommige plaatsen kwam meer geluid, op andere minder.

Al snel na de PKB Schiphol besloot het kabinet in 1988 dat deze PKB vervangen moest worden door nieuw beleid voor Schiphol. Dit nieuwe beleid resulterende in de Schipholwet en de twee Luchthavenbesluiten. Doel van de wet was een bescherming aan de omgeving te bieden die gelijkwaardig is aan de milieunormen van de PKB. In de Schipholwet zijn criteria vastgesteld, in zogeheten overgangsartikelen, waarin is verwoord wat onder een gelijkwaardige bescherming wordt verstaan. De grenzen en regels in de Luchthavenbesluiten zijn aan die criteria getoetst (MER Schiphol 2003), om te zien of de beoogde bescherming wordt geboden. Dat bleek het geval.

Toch was er zorg of de bescherming in de praktijk wel goed zou zijn. De Eerste Kamer heeft deze zorg verwoord in een motie, *de motie Baarda*, zie bijlage 1. Deze motie brengt met zich mee dat in de praktijk zal worden getoetst of de beoogde bescherming, zoals vastgelegd in de Schipholwet daadwerkelijk wordt geboden.

Met de Kamer is afgesproken om op uiterlijk op 20 februari 2006 - drie jaar na ingebruikname van het vijfbanenstelsel - de motie Baarda uit te voeren. Dit is de directe aanleiding voor de start van het project Evaluatie Schipholbeleid. Het plan van aanpak voor de evaluatie verscheen in november 2004.

De voorliggende **Inspectie VenW Evaluatie Schipholbeleid** heeft tot doel de taken van de Inspectie in de door DGL gecoördineerde evaluatie in te brengen.

De planning van de V&W/VROM evaluatie begint met het monitoren (tot en met november 2005) van de effecten van het vliegverkeer en het opdoen van praktijkervaringen. Tegelijkertijd worden ook voorstellen voor verbetering geïnventariseerd. Van deze voorstellen worden de effecten op milieu en mainport in beeld gebracht en vervolgens worden ze getoetst aan een toetsingskader. In februari 2006 worden alle gegevens op een rij gezet in het evaluatierapport en kan een afweging worden gemaakt:

Is aanpassing van het beleid wenselijk, en zo ja, hoe

In de loop van 2006 kan zonedig worden gestart met de aanpassing van de wet- en regelgeving.

2. Korte schets van het Schipholbeleid

De Schipholwet (hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart) is een kaderwet en behelst kortweg het volgende:

De Schipholwet

- Bepaalt de functie van de handhaver, de Inspecteur Generaal van Verkeer en Waterstaat, en zijn taken en bevoegdheden;
- Voorziet in een onderlinge zorgplicht van de sectorpartijen;
- Regelt de verantwoordelijkheden van de verkeersleiding op de luchthaven;
- Voorziet in de instelling van de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol;
- Kent een ontheffingsbepaling voor beperkingen aan het gebruik van de ruimte vanwege veiligheid en geluid;
- Voorziet in twee besluiten waarin de regels en de milieugrenzen voor het luchtverkeer en het gebruik van de ruimte rond de luchthaven worden vastgelegd en geeft aan wat daarin geregeld kan worden. Dit zijn de zogenoemde Luchthavenbesluiten;
- Legt de bescherming van de omgeving vast die dient te worden geboden door de eerste Luchthavenbesluiten;
- Bepaalt dat alle volgende besluiten een gelijkwaardige of betere bescherming dienen te bieden ten opzichte van de eerste besluiten; de criteria aan deze gelijkwaardige of betere bescherming zijn niet nader bepaald in de wet;
- Legt de mainportdoelstelling vast, zodat de ruimte binnen de milieu- en veiligheidsnormen optimaal kan worden benut.

De Luchthavenbesluiten

De milieunormen liggen vast in twee Luchthavenbesluiten bij de Schipholwet, het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) en het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB). De Luchthavenbesluiten zijn Algemene Maatregelen van Bestuur. Het LVB is gericht op de beheersing van de omvang en de verdeling van de gevolgen van het luchthavenluchtverkeer voor de aspecten externe veiligheid, geluid, lokale luchtverontreiniging en geur.

Er zijn daartoe:

- grenswaarden gesteld aan de maximale hoeveelheid geluid, externe veiligheidsrisico en uitstoot van luchtverontreiniging,
- regels voor het gebruik van de banen en het luchtruim rondom Schiphol,
- regels ter beperking van de geuruitstoot.

Het LIB bevat beperkingen aan het ruimtegebruik in de omgeving van de luchthaven. Die beperkingen zijn nodig vanwege de (externe) veiligheidsrisico's en de geluidbelasting voor/door het vliegverkeer. Het gaat om veiligheidsloopzones, geluidsluopzones, vogelaanvaringbeheersing, bouwhoogtebeperkingen en gebieden met bouwbeperkingen voor diverse gebruiksfuncties. Doel van het LIB is te voorkomen dat grote concentraties mensen permanent in de nabijheid van de luchthaven verblijven en/of geluidsgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd. De bescherming van de omgeving kan alleen in combinatie met de ruimtelijke ordeningsmaatregelen worden bereikt.

3. De motie Baarda + aanvullende punten en de rol van Inspectie VenW

Zoals in de inleiding reeds is vermeld is met de Kamer afgesproken dat uiterlijk op 20 februari 2006 de motie Baarda zal worden uitgevoerd.

De vraag die voorligt is:

Bieden de Luchthavenbesluiten de in de wet beoogde bescherming?

Daarnaast wil het kabinet meer.

Het wil toetsen of het gekozen beleid voor Schiphol effectief is:

Heeft de luchtvaart binnen de milieuruimte de mogelijkheid om zich te ontwikkelen en leiden de gestelde grenzen en regels tot beheersing van de overlast en risico's?

Bovendien is het kabinet benieuwd naar mogelijke verbeteringen.

Als handhaver van de milieunormen is de **Inspectie VenW** één van de belangrijkste betrokken partijen. Inspectie VenW houdt toezicht op de naleving van wet- en regelgeving, houdt toezicht op de door de sector te verzamelen gegevens benodigd voor de handhaving, deelt haar ervaringskennis met de beleidsdirectie via signaalrapportages en stelt elk half jaar een handhavingrapportage op die door de Inspecteur Generaal aan de Tweede Kamer wordt gezonden. De inspectie heeft handhavingsbeleid vastgesteld op basis van de in de wet vastgelegde systematiek en past dit handhavingsbeleid toe. De hierbij opgedane ervaring is van groot belang en wordt zeker bij de evaluatie worden betrokken.

Daarnaast handhaaft de **VROM-Inspectie** in samenwerking met Inspectie VenW de ruimtelijke bepalingen uit het Luchthavenindelingbesluit. De VROM-Inspectie zal in de evaluatie de gegevens leveren over de ontwikkeling van het ruimtegebruik in de omgeving van de luchthaven en de afwijkingen van de regels over het ruimtegebruik.

Er wordt in het evaluatieproces dus een sterk beroep gedaan op de Inspectie VenW.

4. Doel, achtergronden en scope van de evaluatie

Doel van de evaluatie

De evaluatie heeft tot doel om het huidige Schipholbeleid te beoordelen en zonodig te verbeteren. Die beoordeling kent meerdere elementen.

Elementen beoordeling Schipholbeleid

- Toets of in de praktijk de beoogde bescherming wordt geboden, zoals vastgelegd in de overgangsartikelen van de Schipholwet (artikel XI t/m XIII), mogelijk aangevuld met wensen van de Eerste Kamer.
- Toets of en hoe het beleid in de praktijk werkt en kijk op basis van de praktijkervaringen:
 - of het beleid effectief is: heeft de luchtvaart binnen de milieuruimte de mogelijkheid om zich te ontwikkelen en leiden de gestelde grenzen en regels tot beheersing van de overlast en risico's;
 - welke verbeteringen in het beleid mogelijk zijn.

Toetsing beoogde bescherming – uitvoering motie Baarda

Uitvoering van de motie Baarda moet antwoord geven op de vraag:

Wordt de bescherming die werd beoogd daadwerkelijk geboden?

De beoogde bescherming is beschreven in de overgangsbesluiten in de Schipholwet (Stb. 374; artikelen IX t/m XIII). In die artikelen is de gelijkwaardige overgang van de PKB naar het nieuwe beleid vastgelegd. Voor meer achtergronden omtrent de eisen wordt verwezen naar paragraaf 3.2 van het Plan van Aanpak Evaluatie Schipholbeleid.

Toetsen van de effectiviteit van het beleid

Zoals dat met nieuw beleid gebruikelijk is, wil het kabinet toetsen of dat beleid in de praktijk effectief is. Voor het Schipholbeleid betekent dat: **Heeft de luchtvaart binnen de milieuruimte de mogelijkheid om zich te ontwikkelen en leiden de gestelde grenzen en regels tot beheersing van de overlast en risico's?**

Er wordt gekeken of deze doelstellingen zijn gehaald, en of dat te danken is aan het gevoerde beleid. Dat betekent dat niet alleen wordt onderzocht of de luchtvaartsector zich gehouden heeft aan de gestelde regels, maar ook of met het stellen en naleven van die regels is bijgedragen aan het beheersen van de overlast en of binnen die regels de luchtvaart zich kon ontwikkelen. De effectiviteit van het beleid wordt getoetst aan de beleidsdoelen van de Wet Luchtvaart:

- Heeft de luchtvaart binnen de milieuruimte de mogelijkheid om zich te ontwikkelen.
- Leiden de gestelde grenzen en regels tot beheersing van de overlast en risico's.

Het is mogelijk om deze uitgangspunten van de wet niet alleen te toetsen, maar ook zelf onderwerp van evaluatie te maken, maar daar is bij de evaluatie niet voor gekozen.

Voorstellen voor verbetering van het beleid

Met betrekking tot het laatste punt van het doel van de evaluatie - **welke verbeteringen in het beleid mogelijk zijn** - is het ministerie van Verkeer en Waterstaat en het ministerie van VROM benieuwd naar de praktijk-ervaringen van alle belanghebbenden en voorstellen voor verbetering van het beleid.

Het huidige beleid is met zorg en in goed overleg met diverse betrokken partijen tot stand gebracht. Er is een balans gekozen tussen de lusten en de lasten die de luchtvaart op Schiphol met zich mee brengt. Er is gezocht naar een goed handhaafbaar beleid, dat voldoende flexibiliteit kent en de overlast beheerst. Echter, het beleid is nieuw. Het is dus goed mogelijk dat in de praktijk blijkt dat bepaalde zaken niet goed werken en dat verbetering mogelijk is. Daarom staat het kabinet open voor mogelijke verbeteringen van het beleid. Informatie is nodig om voorstellen voor verbetering goed te kunnen beoordelen en te kunnen afwegen of het voorstel inderdaad tot verbetering leidt en past binnen het kader van het beleid. Het format voor voorstellen voor verbetering van beleid is beschreven in paragraaf 3.5.1 van het Plan van Aanpak Evaluatie Schipholbeleid.

Rolverdelingen en samenwerking met DGL

Er zijn diverse partijen betrokken bij de evaluatie. Soms omdat ze een belang hebben bij het beleid, soms omdat ze vanuit de wet- en regelgeving een verantwoordelijkheid hebben voor het beleid. Verder is de borging van de onafhankelijkheid van de evaluatie een belangrijk aspect. De rolverdeling is opgenomen in bijlage 1.

Het project Evaluatie Schipholbeleid wordt door V&W/DGL geregisseerd. De uiteindelijke evaluatie en de toets op de effectiviteit van het beleid

vinden in samenwerking met VROM plaats. Bij V&W wordt een apart projectbureau ingesteld. Dit bureau is verantwoordelijk voor de evaluatie, de communicatie, de voortgang van de evaluatie en het betrekken van de benodigde kennis voor de evaluatie vanuit andere organisaties. Adequate communicatie tussen het Inspectie VenW projectteam en het V&W projectbureau is essentieel voor het slagen van het Inspectie VenW inbreng. Onderdeel van het V&W projectbureau is een kennisbureau, hierin zal Inspectie Verkeer en Waterstaat vertegenwoordigd zijn. Deze link alsmede regulier overleg tussen het projectbureau en Inspectie VenW projectteam moeten deze adequate communicatie garanderen.

Scope van het project

De evaluatie van het Schipholbeleid beperkt zich tot het beleid voor het vijfbanenstelsel zoals dat is vastgelegd in de Schipholwet en de twee Luchthavenbesluiten en niet op de besluitvorming rond mogelijke wijzigingen van het banenstelsel in de toekomst.

Zoals dat met nieuw beleid gebruikelijk is, wil het kabinet toetsen of dat beleid in de praktijk effectief is. Voor het Schipholbeleid betekent dat: **Heeft de luchtvaart binnen de milieuruimte de mogelijkheid om zich te ontwikkelen en leiden de gestelde grenzen en regels tot beheersing van de overlast en risico's?**

Er wordt gekeken of de doelstellingen zijn gehaald, en of dat te danken is aan het gevoerde beleid. Dat betekent dat niet alleen wordt onderzocht of de luchtvaartsector zich gehouden heeft aan de gestelde regels, maar ook of met het stellen en naleven van die regels is bijgedragen aan het beheersen van de overlast en of binnen die regels de luchtvaart zich kon ontwikkelen.

Voor de Inspectie VenW omvat de evaluatie de volgende elementen:

- a) Het beoordelen van de effectiviteit van de beleidsinstrumenten (wet en besluiten);
- b) Het uitwisselen van ervaringen met de beleidsinstrumenten en
- c) Het opstellen van verbetervoorstellen naar aanleiding van bovenstaande effectiviteit en de ervaringen.

Vervolgtraject

In de loop van 2006 zal op basis van de resultaten van de evaluatie de besluitvorming kunnen starten. Als dit betekent dat de Luchthavenbesluiten of de Schipholwet moeten worden gewijzigd, zal dit volgens het wettelijke traject daarvoor verlopen. In de Schipholwet is vastgelegd dat voor het

toekomstig beleid geldt dat het een gelijkwaardige of betere bescherming moet bieden dan het beleid in de eerste Luchthavenbesluiten. Indien besloten wordt tot wijziging van de Luchthavenbesluiten is dat dus het kader waarbinnen die wijziging moet plaatsvinden.

5. Evaluatie onderwerpen en werkwijze

Uitgangspunt bij de inventarisatie van evaluatieonderwerpen zijn uiteraard de Wet Luchtvaart hoofdstuk 8 (Schipholwet) en het Luchthavenverkeersbesluit en Luchthavenindelingbesluit. Van elk artikel van de wet en de besluiten is een beoordeling gemaakt of het betreffende artikel voor de Inspectie VenW evaluatie relevant zou zijn. Het criterium hierbij was de vraag of de Inspectie betrokkenheid heeft dan wel invloed heeft op de werking van het artikel. Daarnaast zijn een aantal overige onderwerpen naar voren gebracht die niet in de wet of de besluiten zijn opgenomen maar waar discussie over is en waarvoor mogelijk aanpassing van de wet of de besluiten gewenst zou zijn. In bijlage 2 is een overzicht weergegeven van de evaluatie onderwerpen. Op basis van dit overzicht is een verdeling gemaakt naar deskundigheid, d.w.z. de onderwerpen zijn toebedeeld aan één of meerdere deskundigen m.b.t. het onderwerp van evaluatie. Om dit proces gestructureerd te doen verlopen is gekozen voor het gebruik van een standaard evaluatie format, zie bijlage 3. De clustering van artikelen, alsmede de vragen die in dit format zijn opgenomen omtrent de effectiviteit van het beleidsinstrument, zijn ontleent aan de effectiviteit tabel in het rapport "Onderzoeksagenda effectiviteit", Min VenW en Min Vrom, maart 2005. Verder zijn tevens de overige evaluatie onderwerpen in het format opgenomen t.w: Ervaringen met, en verbetervoorstellen m.b.t. het beleidsinstrument.

6. Resultaten en aanbevelingen

Van belang is te beseffen dat de Inspectie VenW evaluatie is uitgevoerd vanuit haar verantwoordelijkheden en taken-perspectief dat wil zeggen toezicht op veiligheid en milieu.

De resultaten van de evaluatie staan in bijlage 4. Zoals is te zien levert de evaluatie uiteindelijk een aanzienlijke stapel evaluatie formulieren op. Het is van groot belang dat deze informatie niet naar de achtergrond verdwijnt, hierin staan immers de gedetailleerde opmerkingen en voorstellen m.b.t. de diverse onderwerpen. Om die reden is er **niet** voor gekozen een samenvatting van de resultaten van de evaluatie te presenteren.

7. Referenties

- Plan van Aanpak Evaluatie Schipholbeleid; Min VenW, november 2004.
- Schipholwet, 27 juni 2002
- Luchthavenverkeerbesluit Schiphol, 26 november 2002, wijziging van 9 augustus 2004, wijziging van 23 augustus 2004
- Luchthavenindelingbesluit, 26 november 2002, wijziging van 23 augustus 2004
- Evaluatie Schipholbeleid, Onderzoeksagenda effectiviteit, Min VenW en Min Vrom, Maart 2005

Bijlage 1: Rolverdeling

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (V&W) is eindverantwoordelijk voor de inhoud, het proces en de planning van de evaluatie, in overeenstemming met VROM. De uitvoering van de evaluatie komt in handen van een specifiek daartoe opgezet projectbureau, met inzet van deskundigheid van binnen en buiten V&W. V&W stelt een onafhankelijke commissie in voor de begeleiding van het proces en geeft de CDV een extra taak in het kader van de evaluatie.

Inspectie Verkeer en Waterstaat is, als handhaver van de milieunormen en toezichthouder op de veiligheid, één van de belangrijkste betrokken partijen. De inspectie houdt toezicht op de naleving van wet- en regelgeving, houdt toezicht op de door de sector te verzamelen gegevens benodigd voor de handhaving, deelt haar ervaringskennis met de beleidsdirectie via signaalrapportages en stelt elk half jaar een handhavingrapportage op die door de Inspecteur-Generaal aan de Tweede Kamer wordt gezonden. De inspectie heeft handhavingsbeleid vastgesteld op basis van de in de wet vastgelegde systematiek en past dit handhavingsbeleid toe. De hierbij opgedane ervaring zal bij de evaluatie worden betrokken.

Ministerie van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM): De Luchthavenbesluiten en de Schipholwet zijn vastgesteld in overeenstemming met VROM. Ook de evaluatie zal in nauwe samenwerking en in overeenstemming met VROM worden uitgevoerd. Zo is VROM samen met V&W verantwoordelijk voor de instelling van een onafhankelijke commissie voor de begeleiding van het proces van de evaluatie.

VROM Inspectie (VI) handhaaft in samenwerking met de Inspectie VenW het Luchthavenindelingbesluit. De VROM-Inspectie levert ten behoeve van de evaluatie de gegevens over de ontwikkeling van het ruimtegebruik in de omgeving van de luchthaven en de afwijkingen van de regels over het ruimtegebruik in het LIB. Verder levert de VI haar ervaringen met de handhaving van het Luchthavenverkeerbesluit.

Ministerie van Economische Zaken (EZ) heeft geen wettelijk vastgelegde rol. Vanwege haar verantwoordelijkheid voor economische aspecten zoals de mainportontwikkeling, ligt betrokkenheid bij deze evaluatie echter voor de hand.

Commissie voor beoordeling van de onafhankelijkheid van het proces is verantwoordelijk voor de borging van onafhankelijke uitvoering van de evaluatie. De commissie ziet toe op de procesgang van de evaluatie door het projectbureau Evaluatie Schipholbeleid en rapporteert daarover aan V&W, VROM en de Kamer. De commissie is aanspreekpunt voor de Kamer, omwonenden en andere betrokkenen over de objectieve en zorgvuldige uitvoering van de evaluatie.

Commissie voor de milieueffectrapportage (commissie m.e.r.) is verantwoordelijk voor een onafhankelijke toetsing van het Milieueffectrapport dat wordt opgesteld voor de motie Baarda c.s. De commissie zal ook de toets uitvoeren van de m.e.r.-rapportage bij eventuele wijzigingen van de Luchthavenbesluiten na de evaluatie. Dit is pas na februari 2006 aan de orde. Tevens zal de commissie actief meedenken over mogelijke verbeteringen van het beleid en de rapportage over de milieueffecten van de verbetervoorstellen van het beleid.

Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS) heeft een belangrijke rol in de evaluatie vanuit haar taak de hinder zoveel mogelijk te beperken. In de CROS kunnen de bestuurders en bewoners uit de omgeving van de luchthaven samen met de luchtvaartsector ideeën ontwikkelen voor verbetering van het beleid. Deze ideeën kunnen rekenen op een breed draagvlak vanwege de samenstelling van de CROS.

Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid doet voorstellen voor een handhavingssysteem buitengebied, voor het meten van geluid voor informatievoorziening en evalueert de overgang van Ke naar Lden. Deze voorstellen worden behandeld als verbetervoorstellen voor het beleid. Daarnaast beoordeelt de Commissie de uitvoering van de motie Baarda c.s.

Betrokken sectorpartijen:

Schiphol, Luchtverkeersleiding Nederland en luchtvaartmaatschappijen: Deze partijen zullen als direct betrokkenen en belanghebbenden zeer nauw betrokken zijn bij de evaluatie van het beleid. Vanwege het belang van draagvlak voor de activiteiten van de luchtvaartsector is het wenselijk dat de sectorpartijen hun voorstellen voor verbetering inbrengen in de CROS.

Omwonenden, gemeenten en provincies zijn betrokken partijen uit de omgeving van Schiphol. Om een goede afweging te kunnen maken tussen het mainportbelang en het belang van de omwonenden is het wenselijk dat praktijkervaringen en voorstellen tot verbetering van het beleid door omwonenden, gemeenten en provincies in de CROS worden besproken. Dit is echter geen verplichting. Een speciale rol is weggelegd voor de Provincie Noord-Holland. Deze provincie kan ervaring inbrengen met betrekking tot de uitwerking van het ruimtelijke-ordeningsbeleid en data aanleveren van meting van de luchtkwaliteit in de omgeving van Schiphol.

Organisaties die zich richten op de luchtvaart op Schiphol zoals de Veiligheid Advies Commissie Schiphol (VACS), het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) en het Centraal Planbureau (CPB) kunnen ervaringen inbrengen met het beleid en zijn daarnaast waardevolle bronnen van informatie.

Eerste en Tweede Kamer zijn verantwoordelijk voor het aangeven van aanvullende wensen ten aanzien van de uitvoering van de evaluatie. Daarnaast beoordelen de Eerste en Tweede Kamer of de evaluatie (politiek) goed uitgevoerd wordt/is.

Bijlage 2: Overzicht evaluatie-onderwerpen

SCHIPHOLWET			
beleids-instrument	onderwerp	relevant voor evaluatie	opmerking
8.1	Begripsbepalingen	nee	
8.2	Toepasselijkheid hoofdstuk 8	nee	
8.3	Doel van de bevoegdheden die voortvloeien uit hoofdstuk 8	nee	
8.4	Vaststelling LIB als AmvB	nee	
8.5	Vaststelling en omvang luchthavengebied en beperkingengebied	nee	
8.6	Vaststelling regels omtrent bestemming en gebruik van de grond binnen luchthavengebied	nee	
8.7	Vaststelling regels omtrent bestemming en gebruik van de grond binnen beperkingengebied	nee	
8.8	Aanpassen bestemmingplannen conform LIB	nee	
8.9	Procedure verklaring van geen bezwaar m.b.t. oprichten van obstakels en vogelaantrekkende bestemmingen: evaluatie van de procedure in samenwerking met Vrom	ja	niet door DGL gedefinieerd als evaluatie onderwerp
8.10	Van toepassing zijn van artikel 23 eerste lid, onder c, en artikel 27, eerste en tweede lid wet RO voor bestemmingsplannen	nee	
8.11	Als één besluit aanmerken van verklaring geen bezwaar (8.9 eerste lid) en het besluit waarop dit betrekking heeft	nee	
8.12	Oprichten van tijdelijke obstakels (zoals kranen): evaluatie procedure inclusief incorporatie van mogelijkheid tot het oprichten van obstakels in noodgevallen (zeer korte termijn)	ja	niet door DGL gedefinieerd als evaluatie onderwerp
8.13	Vorbereiden en wijzigen LIB	nee	
8.14	Vorbereiden en wijzigen LIB	nee	
8.15	Vaststelling LVB als AmvB	nee	

8.16	LIB luchtverkeerwegen	nee	
8.17	Vaststelling regels in LIB	nee	
8.18	Samenwerking van sectorpartijen bij treffen van voorzieningen om overschrijding van grenswaarden te voorkómen	ja	
8.19	Beschikbaarstelling luchthaven door exploitant conform LVB	ja	
8.20	Luchtverkeersleiding conform LVB	ja	
8.21	Deelname aan luchthavenluchtverkeer door gezagvoerder conform LVB	ja	
8.22	Maatregelen van de Inspecteur-Generaal	ja	
8.23	Aanpassingen regels en grenswaarden in uitzonderlijke gevallen	ja	
8.24	Vorbereiden en wijzigen LVB	nee	
8.25	Over het toelaten van luchtverkeer op de luchthaven	ja	
8.26	Vaststellingsprocedure min. Regeling mbt informatievoorziening	ja	niet door DGL gedefinieerd als evaluatie onderwerp
8.27	Informatievoorziening van sector aan overheid ten behoeve van handhaving; Rapportage IG aan Min V&W en VROM; Openbaarmaking gegevens als bedoeld in 8.28	ja	
8.28			
8.29			niet door DGL gedefinieerd als evaluatie onderwerp
8.30			niet door DGL gedefinieerd als evaluatie onderwerp
8.31	Schaderegeling	nee	
8.32	Regeling geluidwerende voorzieningen	nee	
8.33	Geldelijke ondersteuning van uit het Rijk	nee	
8.34	Instelling en samenstelling CROS	nee	
8.35	Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS)	ja	alleen evaluatie op basis van ervaringen
8.36		ja	
8.37		ja	
8.38		ja	
8.39		ja	

8.40		ja	
11.15	Toepassen bestuursdwang	ja	
11.16		ja	niet door DGL gedefinieerd als evaluatie onderwerp
11.17		ja	niet door DGL gedefinieerd als evaluatie onderwerp
11.18		ja	niet door DGL gedefinieerd als evaluatie onderwerp
11.19		ja	niet door DGL gedefinieerd als evaluatie onderwerp
11.20	In gebreke blijven betaling	nee	
ART II	Wijziging Luchtvaartwet	nee	
ART III	Wijziging AWB	nee	
ART IV	Wijziging Wet Geluidhinder	nee	
ART V	Wijziging Milieubeheer	nee	
ART VI	Vervallen van PKB Schiphol en omgeving	nee	
ART VII	Vervallen aanwijzing Schiphol	nee	
ART VIII	Overgangsbepaling milieueffectrapport	nee	
ART IX	Overgangsbepaling milieueffectrapport	nee	
ART X	Overgangsbepaling beperkingengebied	nee	
ART XII	Overgangsbepaling externe veiligheid	nee	
ART XII	Overgangsbepaling geluidbelasting	nee	
ART XIII	Overgangsbepaling lokale luchtverontreiniging	nee	
ART XIV	Wijziging grondslag uitvoeringsregeling	nee	
ART XV	Evaluatie Inspectie VenW	nee	
ART XVI	Implementatie veiligheidsmodel	nee	
ART XVII	Inwerkingtreding	nee	

LVB

beleids-instrument	onderwerp	relevant voor evaluatie	opmerking
1.1	Begripsbepalingen	nee	
2.1	Gebruiksvoorschrift luchtverkeerwegen incl. nachtnaderingen Gebruiksvoorschrift vlieghoogtes	ja	
3.1.1		ja	
3.1.2		ja	
3.1.3		ja	
3.1.4	Beschikbaarheid banenstelsel en beperkingen	ja	
3.1.5	Gebruiksvoorschrift banenstelsel onderscheiden naar dag/nacht	ja	
3.2.1	Geurbeperkende maatregelen • tijdens taxiën één motoringeschakeld • APU uitgeschakeld indien vervangende stroomvoorziening beschikbaar is	ja	
3.2.2		ja	
4.1.1	Totaal risicogewicht (9,724 ton) en vaststelling mbt het voorschrift voor de bepaling van het risicogewicht	ja	
4.1.2		ja	
4.2.1	Totaal Volume Geluid (63,46 Lden en 54,44 Lnight) Geluidsbelasting in handhavingpunten (Lden en Lnight) en vaststelling mbt het voorschrift voor de bepaling van de geluidbelasting	ja	
4.2.2		ja	
4.2.3		ja	
4.3.1	Geïndexeerde emissies van luchtverontreinigende stoffen CO, Nox, VOS, SO2 en PM10 (in gram/ton vliegtuiggewicht en vaststelling mbt het voorschrift voor de bepaling van de uitstoot	ja	
4.3.2		ja	
5.1	Overgangsbepaling LVB	ja	
5.2		ja	
6.1	Slotbepaling	nee	
6.2	Inwerkingtreding	nee	
6.3	Aanhaaltitel	nee	

LIB

beleids-instrument	onderwerp	relevant voor evaluatie	opmerking
1.1.1	Begripsbepalingen	nee	
1.2.1	Omvang van de zones: voldoen deze aan de verwachtingen	ja	niet door DGL gedefinieerd als evaluatie onderwerp
2.1.1	Vaststelling omvang luchthavengebied	nee	
2.2.1	Beperkingen bebouwing i.v.m. geluid of (externe) veiligheid	nee	
2.2.2	Hoogtebeperking bebouwing/objecten	ja	
2.2.3	Geen nieuwe vogelaantrekkende activiteiten binnen een straal van 6 km	ja	
3.1	Slotbepaling	nee	
3.2	Inwerkingtreding	nee	
3.3	Aanhaaltitel	nee	

**OVERIG NIET IN DE WET OF BESLUITEN OPGENOMEN
EVALUATIE-PUNTEN**

beleids- instrument	onderwerp	relevant voor evaluatie	opmerking
Overig a	introductie van laserbeperkingvlakken; lasers kunnen (tijdelijke) gezichtsbeperkingen bij piloten veroorzaken	ja	Introductie nieuw ICAO beleid
Overig b	introductie van hoogtebeperkingen tbv voorkomen van windturbulentie	ja	Introductie nieuw beleid
Overig c	problematiek m.b.t. het doelbewust vliegen tussen twee handhavingspunten	ja	

Bijlage 3: Format van het evaluatie-formulier

BELEIDSINSTRUMENT	
ARTIKEL	
Tekst van het artikel	
Korte omschrijving van het doel van het artikel	
Betrokkenheid Inspectie V&W	

EFFECTIVITEIT	
Wordt het beleidsinstrument nageleefd? Ja/nee, en voorts	
Wat waren de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 met toepassing van het beleidsinstrument? In hoeverre zijn externe factoren van invloed geweest?	
Wat zouden de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 zijn geweest zónder toepassing van het beleidsinstrument?	
Wat zijn de verwachte overlast en risico's in het jaar 2010+ als het beleid wordt voortgezet?	

ERVARINGEN	
Wat zijn de ervaringen met het beleidsinstrument / het onderwerp	
Wat zijn de tekortkomingen m.b.t. het beleidsinstrument / het onderwerp	

VERBETEROORSTELLEN	
Verbetervoorstel op basis van effectiviteit/ ervaringen of tekortkomingen	
Concreet voorstel tot aanpassing van de WL/LVB/LIB	

Bijlage 4: Resultaat van de Evaluatie

Deel A: SCHIPHOLWET

beleids- instrument	onderwerp
8.9	Procedure verklaring van geen bezwaar m.b.t. oprichten van obstakels en vogelaantrekkende bestemmingen: evaluatie van de procedure in samenwerking met Vrom
8.12	Oprichten van tijdelijke obstakels (zoals kranen): evaluatie procedure inclusief incorporatie van mogelijkheid tot het oprichten van obstakels in noodgevallen (zeer korte termijn)
8.18	Samenwerking van sectorpartijen bij treffen van voorzieningen om overschrijding van grenswaarden te voorkómen
8.19	Beschikbaarstelling luchthaven door exploitant conform LVB
8.20	Luchtverkeersleiding conform LVB
8.21	Deelname aan luchthavenluchtverkeer door gezagvoerder conform LVB
8.22	Maatregelen van de Inspecteur-Generaal
8.23	Aanpassingen regels en grenswaarden in uitzonderlijke gevallen
8.25	Over het toelaten van luchtverkeer op de luchthaven
8.26	Vaststellingsprocedure min. Regeling mbt informatievoorziening
8.27 8.28 8.29 8.30	Informatievoorziening van sector aan overheid ten behoeve van handhaving; Rapportage IG aan Min V&W en VROM; Openbaarmaking gegevens als bedoeld in 8.28
8.35 8.36 8.37 8.38 8.39 8.40	Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS)
11.15 11.16 11.17 11.18 11.19	Toepassen bestuursdwang

BELEIDSINSTRUMENT	Procedure verklaring van geen bezwaar m.b.t. oprichten van obstakels en vogelaantrekkende bestemmingen: evaluatie van de procedure in samenwerking met Vrom
ARTIKEL	WL 8.9
Tekst van het artikel	<p>1. Bij de toepassing van de artikelen 17, 19 en 46, zesde, zevende en achtste lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en van artikel 50, vierde, vijfde en zesde lid, van de Woningwet, wordt het Luchthavenindelingbesluit in acht genomen.</p> <p>2. In afwijking van de artikelen 46, derde lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en 50, tweede en derde lid, van de Woningwet, duurt de in die artikelen bedoelde aanhouding totdat een bestemmingsplan dat in overeenstemming is met het besluit in werking is getreden.</p> <p>3. Bij de toepassing van de artikelen 17, 19 en 46, zesde, zevende en achtste lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en van artikel 50, vierde, vijfde en zesde lid, van de Woningwet kan van het besluit worden afgeweken indien van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, de verklaring is ontvangen dat hij tegen de afwijking geen bezwaar heeft.</p> <p>4. De verklaring van geen bezwaar die betrekking heeft op het luchthavengebied kan worden geweigerd met het oog op het gebruik van het gebied als luchthaven.</p> <p>5. De verklaring van geen bezwaar die betrekking heeft op het beperkingengebied kan worden geweigerd met het oog op de veiligheid en de geluidbelasting in verband met de nabijheid van de luchthaven.</p>
Korte omschrijving van het doel van het artikel	<p>De aanwezigheid van obstakels (bijv. hoogbouw) op of in de omgeving de luchthaven is een potentieel risico voor de luchtvaart. Artikel 8.9 van de Wet Luchtvaart geeft aan dat van de hoogte obstakelvlakken middels een verklaring van geen bezwaar afgeweken kan worden. In het Luchthaven Indelingsbesluit (LIB) is artikel 8.9 van de Wet Luchtvaart doorvertaald. Volgens artikel 2.2.2. van het LIB is het verboden om een object (gebouwen) te plaatsen indien dit in strijd is met een regel omtrent de maximale hoogte van objecten. De Minister van V en W kan van dit verbod afwijken door voor een onbepaalde tijd een verklaring van geen bezwaar af te geven. Aan de verklaring van geen bezwaar worden geen voorwaarden aan verbonden en kan slechts geweigerd worden in het belang van de veiligheid.</p> <p>De minister van VROM is namens de minister van Verkeer en Waterstaat gemandateerd en zal op basis van een advies van IVW een gemeenschappelijke verklaring van geen bezwaar afgeven.</p>

Betrokkenheid Inspectie V&W	<p>Inspectie V&W verricht in samenwerking, op verzoek van VROM, de beoordeling (conform verklaring van geen bezwaar procedure art 8.9 WL) van het verzoek tot afwijking van art. 2.2.2 LIB.</p> <p><i>Procedure</i></p> <p>Indien een vast obstakel (gebouw, zendmast etc.) door een obstakelvlak van het Luchthavenindelingsbesluit heen steekt moet de gemeente een verklaring van geen bezwaar aan vragen. De procedure loopt als volgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De gemeente dient de aanvraag voor een verklaring van geen bezwaar in bij VROM-inspectie. • IVW ontvangt de aanvraag en vraagt LVNL om een standpunt/advies. • IVW handelt binnen 6 weken een verklaring van geen bezwaar af. Bij een eventuele vertraging wordt de aanvrager hiervan op de hoogte gesteld. • Het toetsingkader/beoordelingskader kan worden onderverdeeld in twee studies, namelijk vliegt Technische Aeronautical studies door de IVW/DL en de Aeronautical studies naar verstoring navigatie apparatuur en landingsystemen (zie blz 5), door de LVNL. • De beoordeling van IVW/DL aan VROM-inspectie wordt gemotiveerd verwoord en schriftelijk afgerond.
--	--

EFFECTIVITEIT	
<p>Wordt het beleidsinstrument nageleefd?</p> <p>Ja/nee, en voorts</p>	<p>In hoeveel gevallen is gebruik gemaakt van de ontheffingsmogelijkheid? Er zijn twintig verklaringen van geen bezwaar verleend.</p> <p>Is er sprake geweest van overtredingen, en is daartegen opgetreden? Voor zover bekend geen overtredingen, de handhaving vindt plaats vanuit de VROM-inspectie.</p>
<p>Wat waren de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 met toepassing van het beleidsinstrument? In hoeverre zijn externe factoren van invloed geweest?</p>	<p>Hoeveel vergunningen zijn er geweigerd a.g.v. deze beperking? Er zijn geen vergunningen geweigerd. Oorzaak hiervoor is dat plannen m.b.t. mogelijke afwijkingen in een voortraject worden afgestemd met Inspectie VenW, in voorkomende gevallen worden plannen aangepast.</p> <p>Wat is het aandeel van de ontheffingen en overtredingen op de risico's? Moeilijk in te schatten. Ontheffingen worden verstrekt op basis van meting (ILS), toetsing aan de norm, en "best professional judgement".</p>
<p>Wat zouden de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 zijn geweest zónder toepassing van het beleidsinstrument?</p>	<p>Wat zou het risico zijn geweest als alle vergunningsaanvragen waren gehonoreerd? Niet van toepassing, want alle vergunningsaanvragen zijn door het voeren van vooroverleg aangepast conform de wensen en inzichten van de IVW/DL en de LVNL, en zodoende gehonoreerd.</p>

Wat zijn de verwachte overlast en risico's in het jaar 2010+ als het beleid wordt voortgezet?

Mogelijke risico's zijn dat de huidige criteria wordt ingehaald door de praktijk, d.w.z.:

1. Nieuwe inzichten en daaruit voortvloeiend (wind)criteria, overrulen de huidige criteria.
2. De (huidige) luchtvaartwetgeving is gestoeld op het (huidig) gebruik + het (huidige) banenstelsel op Schiphol. Indien zich hier een wijziging in voordoet (bijv. uitbreiding middels een 6^e baan of zelfs een 7^e baan), kan dit op basis van de huidige toegepaste criteria problemen gaan geven.

ERVARINGEN

Wat zijn de ervaringen met het beleidsinstrument / het onderwerp

De eerste beoordeling of een bestemming of een vorm van grondgebruik in strijd is met art. 2.2.2 LIB, ligt bij de betreffende gemeente.

Er zijn tot nu toe een twintigtal verzoeken tot afwijking ingediend en gehonoreerd middels een verstrekte verklaring van geen bezwaar. Ook zijn er recent een drietal plannen besproken die in de toekomst kunnen leiden tot een verzoek om een verklaring van geen bezwaar. Dit laatste betekent, dat niet alle gesprekken/overleggen in een pre-fase, uitkristalliseren tot een formele aanvraag. Immers in de praktijk zal een gemeente er niet voor kiezen om een volledig uitgewerkt plan in te dienen waarbij de kans bestaat dat dit wordt afgewezen door de Inspectie V&W. Gemeenten of andere initiatiefnemers kloppen in een pril stadium van planontwikkeling bij de Inspectie V&W aan om de plannen te bespreken en te vragen om een zogenaamd pré-advies. Deze verzoeken worden gehonoreerd omdat gebleken is dat in dit stadium van planontwikkeling bijsturing van de plannen nog goed mogelijk is. De huidige procedure kan derhalve worden voortgezet.

Wat zijn de tekortkomingen m.b.t. het beleidsinstrument / het onderwerp

Geen terugkoppeling vanuit de handhand aanwezig.

VERBETERVORSTELLEN

Verbetervoorstel op basis van effectiviteit/ ervaringen of tekortkomingen

Op dit moment wordt de luchthaven Schiphol formeel nog niet om een advies gevraagd. Uit de praktijk is gebleken dat dit voor sommige (meer kritische) aanvragen dit wel noodzakelijk is. Het gaat hierbij om aanvragen met de mogelijkheid voor een capaciteitsinvloed (lees capaciteitsverlies) voor de luchthaven Schiphol.

Concreet voorstel tot aanpassing van de WL/LVB/LIB

1. Standpunt/advies van Schiphol Airport formaliseren
2. Structurele terugkoppeling vanuit de handhaving inbouwen (VROM-Inspectie?, HDL?).

BELEIDSINSTRUMENT	Oprichten van tijdelijke obstakels (zoals kranen)
ARTIKEL	WL 8.12
Tekst van het artikel	<p>1. Dit artikel is van toepassing op het oprichten of plaatsen van objecten waar geen bouwvergunning of aanlegvergunning voor is vereist.</p> <p>2. Het is verboden een object op te richten of te plaatsen indien dit in strijd is met een regel in het Luchthavenindelingbesluit omtrent de maximale hoogte van objecten.</p> <p>3. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat kan ontheffing verlenen van het verbod. De ontheffing wordt slechts geweigerd in het belang van de veiligheid.</p> <p>4. De ontheffing wordt voor een bepaalde periode verleend. Aan de ontheffing kunnen beperkingen en voorschriften worden verbonden in het belang van de veiligheid.</p> <p>5. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat stelt regels omtrent de vergoeding die de aanvrager van een ontheffing verschuldigd is voor de kosten van het verlenen van de ontheffing.</p>
Korte omschrijving van het doel van het artikel	<p>Artikel 8.12 van de Wet Luchtvaart is van toepassing op het oprichten of plaatsen van objecten waar geen bouwvergunning of aanlegvergunning voor is vereist. Volgens artikel 8.12 is het verboden om een object op te richten of te plaatsen indien dit in strijd is met een regel in het Luchthavenindelingbesluit omtrent de maximale hoogte van objecten. De Minister van VenW kan van dit verbod voor een bepaalde periode ontheffing een ontheffing verlenen. Aan de ontheffing kunnen beperkingen en voorschriften worden verbonden en kan slechts geweigerd worden in het belang van de veiligheid.</p>
Betrokkenheid Inspectie V&W	<p>De Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft voor het afwijken van hoogte beperkingen toetsingscriteria opgesteld om aanvragen voor ontheffingen te kunnen beoordelen. De toetsingscriteria zijn gebaseerd op internationale richtlijnen en nationale wetgeving.</p> <p>Indien een op te richten obstakel vallend onder de criteria van art. 8.12 de obstakelbeperkingen van het LIB zou penetreren, dan dient hiervoor een ontheffing te worden aangevraagd. De procedure hiervoor is als volgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Inspectie VenW ontvangt de aanvraag en checkt of de aanvraag gegrond is. • Inspectie VenW vraagt, indien noodzakelijk*, aan de luchthaven Schiphol als aan de LVNL om een advies. <p>* = Indien ICAO Annex 14 vlakken niet worden overschreden kan het advies van de luchthaven Schiphol achterwege blijven. Tevens hoeft dan géén interne Aeronautical Study van de unit Infrastructuur plaats te vinden. Dit kan zich bij de overschrijding van de LVNL vlakken voor doen. Wel ontvangt AAS dan in het voortraject de stukken ter informatie.</p> <p>Afhankelijk van de omstandigheden, als bijvoorbeeld specialistische kennis vereist blijkt, kan een operationele Aeronautical Study worden uitgevoerd.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Inspectie VenW streeft ernaar om een aanvraag binnen 4 weken af te handelen. Bij eventuele vertraging wordt de aanvrager hiervan op de hoogte gesteld. De maximale wettelijke Awb termijn is 8 weken. • Het toetsingkader/beoordelingskader kan worden onderverdeeld in twee studies, namelijk vliegtchnische Aeronautical studies en Aeronautical studies naar verstoring navigatie apparatuur en landingsystemen.

EFFECTIVITEIT

Wordt het beleidsinstrument nageleefd?

ja/nee, en voorts

Ja, omdat aan de ene kant er aanvragen binnen komen die door de Inspectie VenW worden getoetst.
Nee, omdat vanuit de Inspectie VenW handhaving, vanaf het van kracht zijn van de Wet, verscheidene bouwondernemingen op de vingers heeft getikt (kraan naar beneden gehaald).

Voorts is bij de vergunningverlening niet bekend over, voor wat betreft de kwantiteit van de handhaving.

Wat waren de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 met toepassing van het beleidsinstrument? In hoeverre zijn externe factoren van invloed geweest?

De overlast en de risico's in de jaren 2003 en 2004 betrof met name de gevallen waarbij kranen illegaal geplaatst en of operationeel in het LIB gebied zijn ingezet. Dit beruste grotendeels op onbekendheid met de (nieuwe) wetgeving.

In 2005 is er discussie ontstaan ten aanzien van interpretatie van de wetgeving, m.b.t. tot volgende leden in artikel 8.12:

1. Dit artikel is van toepassing op het oprichten of plaatsen van objecten waar geen bouwvergunning of aanlegvergunning voor is vereist.

Door Inspectie VenW zijn deze objecten vooralsnog geïnterpreteerd als tijdelijke objecten, zoals bouwkranen en heistellingen. Echter gaande weg ontstaat het beeld dat in principe alle obstakels die niet onder artikel 8.9 vallen, onder 8.12 dienen te vallen. Hierbij komt dat obstakels die niet vallen onder 8.9 en 8.12 door middel van een verklaring van geen bezwaar (instemming) werden afgehandeld. Hiervoor lijkt echter elk juridische onderbouwing voor te ontbreken. Daarbij komt dat een instemming in principe voor onbepaalde tijd is, wat ook weer zijn nadelen kent, in een dynamische omgeving wat het LIB is.

4. De ontheffing wordt voor een bepaalde periode verleend. Aan de ontheffing kunnen beperkingen en voorschriften worden verbonden in het belang van de veiligheid.

Dit wil zeggen dat een ontheffing alleen voor een bepaalde tijd afgegeven kan worden.

Echter recentelijk is er een discussie ontstaan over hoe lang dan bepaald is. Is dit een periode van 1 of 2 jaar of nog langer? Kan de toezichthouder dit op basis van common sense zelf bepalen? Zijn hier wellicht strategische redenen voor?

Kortom er staan nog een hoop vragen open. Daarbij komt dat de tendens momenteel is (zie commentaar bij lid 1) dat artikel 8.12 steeds meer als een vangnet voor artikel 8.9 beschouwd gaat worden.

Wat zouden de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 zijn geweest zónder toepassing van het beleidsinstrument?

In ieder geval zouden de 8.12 aanvragen, waarvoor ontheffing is afgegeven, officieel niet zijn beoordeeld door de Inspectie VenW.
Dankzij de 8.12 wetgeving heeft de HDL een wettelijke basis om te kunnen handhaven.

Wat zijn de verwachte overlast en risico's in het jaar 2010+ als het beleid wordt voortgezet?

Onlangs (per 1-01-2005) zijn de tarieven met zo'n 100% verhoogd. Het feit dat er sindsdien, tot op heden (mei 2005), minder aanvragen bij de INSPECTIE VENW binnenkomen zou wellicht kunnen betekenen dat er een toename van illegale obstakels in het LIB heeft plaatsgevonden. Wellicht dient er daarom hierop (nog) meer gehandhaafd te worden.

ERVARINGEN

Wat zijn de ervaringen met het beleidsinstrument / het onderwerp

1. Informatie en bereikbaarheid/beschikbaarheid van informatie (omtrent wetgeving en procedure) richting de sector, heeft niet het vereiste effect bereikt
2. De besluitvormingsprocedure (daarbij werd aanvankelijk gestreefd naar 3 weken ipv. 4 weken) opgesteld in afstemming met de LVNL en AAS, stond dikwijls in gespannen relatie met de operationele praktijk en behoeften.
3. Als gevolg van 1+2 heeft de INSPECTIE VENW regelmatig onder grote (werk)druk vergunningen verleend.

Wat zijn de tekortkomingen m.b.t. het beleidsinstrument / het onderwerp

Nog niet alle internationale wetgeving is doorvertaald naar het LIB. Dit betekent dat de huidige LIB hoogtebeperingen nog onvolledig zijn wat wil zeggen dat nog niet de hele lading wordt gedekt vanuit de optiek, vliegveiligheid.

VERBETERVORSTELLEN

Verbetervoorstel op basis van effectiviteit/ ervaringen of tekortkomingen

In hoofdstuk 8 van de Wet Luchtvaartwet dient in artikel 8.12 nog aanvullende normering te worden opgenomen conform de PANS-OPS procedures, zoals uitgegeven door ICAO. Verder dient er normering opgenomen te worden voor radar en zend/ontvangst stations gebaseerd op gegevens uit het European Guidance Material tevens uitgegeven door ICAO . Tot slot dienen de leden 1 en 4 wellicht aangescherpt te worden waardoor een discussie ten aanzien van 'wel of niet artikel 8.12 obstakel' of 'hoe lang is een bepaalde periode', voortaan vermeden kan worden.

Concreet voorstel tot aanpassing van de WL/LVB/LIB

Implementatie van extra c.q. nieuwe normering zou eventueel kunnen betekenen dat de LIB hoogtebeperingen (dus LIB-kaarten) opnieuw dienen te worden vastgesteld.

BELEIDSINSTRUMENT	Zorgplicht; samenwerking van sectorpartijen bij treffen van voorzieningen om overschrijding van grenswaarden te voorkómen
ARTIKEL	WL 8.18
Tekst van het artikel	<p>De exploitant van de luchthaven, de verlener van luchtverkeersdienstverlening en de luchtvaartmaatschappijen bevorderen het goede verloop van het luchthavenluchtverkeer overeenkomstig het luchthavenverkeerbesluit. Zij treffen daartoe zelf en in onderlinge samenwerking de voorzieningen die redelijkerwijs van hen kunnen worden geveerd om te bewerkstelligen dat de belasting vanwege het luchthavenluchtverkeer de in artikel 8.17, vierde lid, bedoelde grenswaarden niet overschrijdt.</p> <p>Ref. artikel 8.17, 4^e lid: De regels bevorderen het realiseren van een beschermingsniveau, waarbij de in het besluit beschreven grenswaarden met betrekking tot de door het luchthavenluchtverkeer veroorzaakte belasting ten aanzien van veiligheid, geluid en lokale luchtverontreiniging niet worden overschreden.</p>
Korte omschrijving van het doel van het artikel	<p>Sector maximaal zelf verantwoordelijk laten zijn om met gezamenlijke inspanning normen na te leven en zonedig gezamenlijk stuurmaatregelen te nemen om grenswaarde-overschrijdingen te voorkomen (eerste lijns toezicht bij de sectorpartijen in kader van 'zorgplicht' en 'overheid op afstand').</p> <p>Zie ook (oude) toelichting op de wet (ref. artikel 8.16):</p> <p>De sector wordt in de gelegenheid gesteld om in onderlinge samenwerking het potentieel van de luchthaven te ontwikkelen, binnen de te stellen grenzen wat betreft veiligheid en milieu. Dit artikel brengt de vereiste samenwerking tussen de betrokkenen (de exploitant van de luchthaven, de luchtverkeersleiding en de luchtvaartmaatschappijen) tot uitdrukking. Het artikel schept een zorgplicht voor de betrokkenen om het goede verloop van het luchthavenverkeer overeenkomstig het luchthavenverkeersbesluit te bevorderen. De zorgplicht is erop gericht dat zij zelf en in onderlinge samenwerking de voorzieningen treffen die redelijkerwijs van hen kunnen worden geveerd om te bewerkstelligen dat de belasting van het luchtverkeer de in het luchthavenverkeersbesluit vastgestelde grenswaarden niet overschrijdt.</p> <p>Het artikel heeft met name betekenis voor de onderlinge verhoudingen tussen de betrokkenen. Overtreding van de bepaling is niet met een bestuurlijke boete bedreigd. De Inspecteur-generaal zal een beperking van de belasting tot binnen de vastgestelde grenswaarden niet afdwingen met een beroep op dit artikel; hij zal daartoe zo nodig gebruik maken van het opleggen van maatregelen.</p>
Betrokkenheid Inspectie V&W	<p>Coachende rol + tweede lijns toezicht (geen inhoudelijke overheidsbemoedening).</p> <p>Inspectie V&W handhaaft de in artikel 8.17, vierde lid, bedoelde grenswaarden. Bij overschrijding schrijft de Inspecteur –generaal maatregelen voor die naar zijn oordeel bijdragen aan het terugdringen van de belasting vanwege het luchthavenluchtverkeer binnen de grenswaarden.</p>

EFFECTIVITEIT

Wordt het beleidsinstrument nageleefd? ja/nee, en voorts	<p>Ja, voor wat betreft het gezamenlijk nemen en uitvoeren van stuurmaatregelen.</p> <p>Matig, voor wat betreft het zich verantwoordelijk voelen voor een gezamenlijke naleving van de grenswaarden.</p> <p>Nee, voor wat betreft het gezamenlijk aanpakken van de parallel starten problematiek.</p>
Wat waren de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 met toepassing van het beleidsinstrument? In hoeverre zijn externe factoren van invloed geweest?	<p>De samenwerking heeft geleid tot aanpassingen in het gebruik van de luchthaven door middel van stuurmaatregelen.</p> <p>De effecten op de overlast zijn niet goed te beoordelen, wel de naleving van de normen.</p>
Wat zouden de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 zijn geweest zónder toepassing van het beleidsinstrument?	<p>Het risico zou zijn geweest, een onevenwichtige ruimtelijke verdeling van de milieubelasting.</p>
Wat zijn de verwachte overlast en risico's in het jaar 2010+ als het beleid wordt voortgezet?	<p>n.v.t.</p>

ERVARINGEN

Wat zijn de ervaringen met het beleidsinstrument / het onderwerp	<p>Het geheel is nog wat kunstmatig. De zorgplicht wordt nog onvoldoende ingevuld. Vaak wordt teruggevallen op de eigen primaire verantwoordelijkheden en belangen waardoor niet een optimaal resultaat kan worden bereikt.</p> <p>De Inspectie V&W constateert dat voor wat betreft milieu (geluid en luchtverontreiniging) en externe veiligheid invulling wordt gegeven aan de zorgplicht. De samenwerking van de sectorpartijen op het gebied van Veiligheid ('safety') is tot op heden niet vastgelegd in een overeenkomst of convenant, waarin de samenwerking op het gebied van Veiligheid wordt gepreciseerd. Een gezamenlijk systeem voor goede afweging tussen Veiligheid, Economie en Milieu is binnen de sector derhalve niet aanwezig. Zo is het mogelijk dat onderwerpen zoals 'Runway incursions', Parallel starten en aanpassingen van de luchthaveninfrastructuur eerst verzanden in discussies over verantwoordelijkheden i.p.v. het zo snel mogelijk gezamenlijk identificeren en implementeren van maatregelen ter voorkoming van incidenten. In navolging van artikel 8.22, waarin opgenomen is dat de inspecteur-generaal maatregelen kan uitvaardigen bij overschrijding van het beschermingsniveau ten aanzien van externe veiligheid, geluidbelasting en lokale luchtverontreiniging zijn er geen grenswaarden vastgesteld voor veiligheid ('safety'). Derhalve is te constateren dat de sectorpartijen op dit gebied niet kunnen worden aangesproken op een</p>
---	---

	gemeenschappelijke zorgplicht. De onderlinge verhoudingen zijn er door de problemen m.b.t. parallel starten bepaald niet beter op geworden. Schiphol en de KLM ergeren zich aan de LVNL, die bij veiligheidskwesties te weinig rekening zou houden met de praktische gevolgen voor de luchthaven en de vliegmaatschappijen.
Wat zijn de tekortkomingen m.b.t. het beleidsinstrument / het onderwerp	Onduidelijke positie LVNL als zelfstandig bestuursorgaan (overheid of sector?) wordt door LVNL uitgebuit (afhankelijk van de specifieke omstandigheden). De zorgplicht sluit niet uit dat luchtvaartmaatschappijen onderling concurreren via slotsmisbruik. Verder rol luchtvaartmaatschappijen niet overschatten. Met name AAS en LVNL zijn de partijen die voorzieningen kunnen treffen om overschrijdingen van grenswaarden te voorkomen.

VERBETERVOORSTELLEN	
Verbetervoorstel op basis van effectiviteit/ ervaringen of tekortkomingen	<ol style="list-style-type: none"> 1. Positie LVNL verduidelijken. 2. Onder beheer van DGTL separaat onderzoek starten naar het instrument en de effectiviteit van de zorgplicht in het kader van de Schipholwet.
Concreet voorstel tot aanpassing van de WL/LVB/LIB	<i>Nog nader in te vullen met concrete tekst</i>

BELEIDSINSTRUMENT	Beschikbaarstelling luchthaven door exploitant conform LVB
ARTIKEL	WL 8.19 (niet ingevuld ... zie LVB 3.1.4)
Tekst van het artikel	De exploitant van de luchthaven stelt de luchthaven beschikbaar overeenkomstig de regels van het luchthavenverkeerbesluit. De exploitant kan hiervan afwijken als dit in het belang van de veiligheid nodig is.
Korte omschrijving van het doel van het artikel	
Betrokkenheid Inspectie V&W	

BELEIDSINSTRUMENT	Luchtverkeersleiding conform LVB
ARTIKEL	WL 8.20 (niet ingevuld ... zie LVB 2.1, 3.1.1, 3.1.2, 3.1.3, 3.1.5)
Tekst van het artikel	Luchtverkeersdienstverlening wordt verleend overeenkomstig de regels van het luchthavenverkeerbesluit. De verlener van de dienstverlening kan hiervan afwijken als dit in het belang van de veiligheid nodig is.
Korte omschrijving van het doel van het artikel	
Betrokkenheid Inspectie V&W	

BELEIDSINSTRUMENT	Deelname aan luchthavenluchtverkeer door gezagvoerder conform LVB
ARTIKEL	WL 8.21 (niet ingevuld zie LVB 2.1, 3.1.1, 3.1.2, 3.1.3, 3.1.5)
Tekst van het artikel	<ol style="list-style-type: none"> 1. De gezagvoerder neemt deel aan het luchthavenluchtverkeer overeenkomstig de regels van het luchthavenverkeerbesluit. 2. De gezagvoerder kan afwijken van het eerste lid op advies van de verlener van luchtverkeersdienstverlening. 3. De gezagvoerder kan afwijken van het eerste lid als dit in het belang van de veiligheid nodig is.
Korte omschrijving van het doel van het artikel	
Betrokkenheid Inspectie V&W	

BELEIDSINSTRUMENT	Maatregelen van de Inspecteur-Generaal
ARTIKEL	WL 8.22
Tekst van het artikel	<p>1. Zodra de inspecteur-generaal constateert dat de in artikel 8.17, vierde lid, bedoelde grenswaarden zijn overschreden, schrijft hij maatregelen voor die naar zijn oordeel bijdragen aan het terugdringen van de belasting vanwege het luchthavenluchtverkeer binnen de grenswaarden.</p> <p>2. De maatregelen hebben betrekking op de in artikel 8.17, tweede en derde lid, bedoelde onderwerpen en vallen binnen de in artikel 8.17, zesde lid, bedoelde grenzen.</p> <p>3. De inspecteur-generaal trekt de maatregelen in of matigt deze voor zover zij naar zijn oordeel niet langer nodig zijn voor het terugdringen van de belasting vanwege het luchthavenluchtverkeer binnen de grenswaarden.</p> <p>4. Voordat de inspecteur-generaal een maatregel voorschrijft stelt hij degene tot wie de maatregel is gericht in de gelegenheid zijn zienswijze kenbaar te maken.</p> <p>5. De artikelen 8.18 tot en met 8.21 zijn van overeenkomstige toepassing ten aanzien van de voorgeschreven maatregelen.</p>
Korte omschrijving van het doel van het artikel	Grenswaarde-overschrijdingen in de toekomst voorkomen.
Betrokkenheid Inspectie V&W	Vorbereiden en opleggen maatregelen + controle naleving maatregelen.

EFFECTIVITEIT	
Wordt het beleidsinstrument nageleefd? ja/nee, en voorts	De IG heeft nog geen maatregelen hoeven treffen.
Wat waren de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 met toepassing van het beleidsinstrument? In hoeverre zijn externe factoren van invloed geweest?	n.v.t.
Wat zouden de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 zijn geweest zonder toepassing van het beleidsinstrument?	n.v.t.
Wat zijn de verwachte overlast en risico's in het jaar 2010+ als het beleid wordt voortgezet?	n.v.t.

ERVARINGEN

Wat zijn de ervaringen met het beleidsinstrument / het onderwerp

Geen; wel preventieve werking.

Wat zijn de tekortkomingen m.b.t. het beleidsinstrument / het onderwerp

Geen. Wel aandachtspunt meteo-clausule in relatie tot ongewenstheid opleggen maatregelen lopende het gebruiksjaar.

VERBETEROORSTELLEN

Verbetervoorstel op basis van effectiviteit/ ervaringen of tekortkomingen

Tekstaanscherpingen om interpretatieverschillen uit te sluiten (m.n. met betrekking tot wel/geen maatregelen lopende het gebruiksjaar + toepassing meteo-clausule).

Concreet voorstel tot aanpassing van de WL/LVB/LIB

BELEIDSINSTRUMENT	Aanpassingen regels en grenswaarden in uitzonderlijke gevallen
ARTIKEL	WL 8.23
Tekst van het artikel	<p>1. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat kan in overeenstemming met Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer indien ten gevolge van groot onderhoud van een baan of door een bijzonder voorval het normale gebruik van de luchthaven naar hun oordeel ernstig wordt belemmerd:</p> <p>a. vrijstelling verlenen van een regel in het luchthavenverkeerbesluit;</p> <p>b. een in het luchthavenverkeerbesluit vastgelegde grenswaarde voor de geluidbelasting in een bepaald punt vervangen door een andere grenswaarde.</p> <p>2. Een vrijstelling kan slechts worden verleend voor een bepaalde in de vrijstelling vast te stellen termijn van ten hoogste een jaar.</p> <p>3. Aan een vrijstelling kunnen beperkingen en voorschriften worden verbonden met het oog op de veiligheid, de geluidbelasting, de lokale luchtverontreiniging en de geurbelasting. De artikelen 8.18 tot en met 8.21 zijn van overeenkomstige toepassing ten aanzien van de beperkingen en voorschriften.</p> <p>4. Het tweede en derde lid zijn van overeenkomstige toepassing op een vervanging als bedoeld in het eerste lid, onderdeel b.</p>
Korte omschrijving van het doel van het artikel	Ontheffingsmogelijkheid voor bijzondere situaties op het luchtvaartterrein.
Betrokkenheid Inspectie V&W	Beoordeling ontheffingsaanvraag + eventuele ontheffingverlening. Bij acute situaties via inschakeling Standing Committee. Controle op naleving ontheffingsvoorwaarden.

EFFECTIVITEIT	
Wordt het beleidsinstrument nageleefd? ja/nee, en voorts	Ja.
Wat waren de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 met toepassing van het beleidsinstrument? In hoeverre zijn externe factoren van invloed geweest?	Aanpassing baangebruik in verband met openbare orde- en veiligheidsprobleem als gevolg van extreme sneeuwval en gladheid.
Wat zouden de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 zijn geweest zónder toepassing van het beleidsinstrument?	Onbeheersbaar openbare orde- en veiligheidsprobleem.

Wat zijn de verwachte overlast en risico's in het jaar 2010+ als het beleid wordt voortgezet?

n.v.t.

ERVARINGEN

Wat zijn de ervaringen met het beleidsinstrument / het onderwerp

Goed.

Wat zijn de tekortkomingen m.b.t. het beleidsinstrument / het onderwerp

Protocol voor werking Standing Committee moet nog officieel worden vastgesteld.

VERBETERVOORSTELLEN

Verbetervoorstel op basis van effectiviteit/ ervaringen of tekortkomingen

Protocol + uitbreiding artikel ten behoeve bijzondere situaties buiten het luchtvaartterrein die van invloed zijn op het baan- en/of luchtruimgebruik en waar de sector niet voor verantwoordelijk kan worden gesteld.

Concreet voorstel tot aanpassing van de WL/LVB/LIB

BELEIDSINSTRUMENT	Over het toelaten van luchtverkeer op de luchthaven
ARTIKEL	WL 8.25
Tekst van het artikel	<p>1. De exploitant van de luchthaven is verplicht om met inachtneming van de bij of krachtens deze wet of de Luchtvaartwet gestelde bepalingen, luchthavenluchtverkeer ten behoeve van de burgerluchtvaart op de luchthaven toe te laten.</p> <p>2. Het eerste lid is niet van toepassing op circuitvluchten, oefenvluchten en proefvluchten.</p> <p>3. De exploitant is verplicht om in door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met Onze Minister van Defensie aangewezen gevallen met inachtneming van de bij of krachtens deze wet of de Luchtvaartwet gestelde bepalingen, luchthavenluchtverkeer ten behoeve van de militaire luchtvaart op de luchthaven toe te laten.</p>
Korte omschrijving van het doel van het artikel	Vastleggen speelruimte en verplichtingen exploitant m.b.t. toelaten verkeer..
Betrokkenheid Inspectie V&W	Geen.

EFFECTIVITEIT	
Wordt het beleidsinstrument nageleefd? ja/nee, en voorts	Geen controles, maar ook geen klachten.
Wat waren de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 met toepassing van het beleidsinstrument? In hoeverre zijn externe factoren van invloed geweest?	n.v.t
Wat zouden de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 zijn geweest zonder toepassing van het beleidsinstrument?	n.v.t
Wat zijn de verwachte overlast en risico's in het jaar 2010+ als het beleid wordt voortgezet?	n.v.t.

ERVARINGEN

Wat zijn de ervaringen met het beleidsinstrument / het onderwerp

Geen.

Wat zijn de tekortkomingen m.b.t. het beleidsinstrument / het onderwerp

Niet bekend.

VERBETERVOORSTELLEN

Verbetervoorstel op basis van effectiviteit/ ervaringen of tekortkomingen

Geen.

Concreet voorstel tot aanpassing van de WL/LVB/LIB

BELEIDSINSTRUMENT	Informatievoorziening van sector aan overheid ten behoeve van handhaving; Rapportage IG aan Min V&W en VROM; Openbaarmaking gegevens als bedoeld in 8.28
ARTIKEL	WL 8.27, 8.28, 8.29, 8.30
Tekst van het artikel	<p>Artikel 8.27</p> <p>1. De exploitant van de luchthaven draagt zorg voor het registreren van de veiligheids- en milieubelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer. Hij verricht de metingen en berekeningen die voor die registratie noodzakelijk zijn.</p> <p>2. Het registreren wordt zodanig uitgevoerd dat een vergelijking mogelijk is met de in artikel 8.17, vierde lid, bedoelde grenswaarden.</p> <p>3. Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld omtrent het registreren en omtrent de metingen en berekeningen die daartoe noodzakelijk zijn.</p> <p>Artikel 8.28</p> <p>1. De exploitant van de luchthaven verstrekt de inspecteur-generaal:</p> <p>a. de op grond van artikel 8.27 geregistreerde gegevens;</p> <p>b. gegevens over de in artikel 8.27 bedoelde metingen en berekeningen.</p> <p>2. De exploitant, de verlener van luchtverkeersdienstverlening en de luchtvaartmaatschappijen verstrekken de inspecteur-generaal gegevens over de ter uitvoering van artikel 8.18 getroffen voorzieningen.</p> <p>3. De exploitant verstrekt de inspecteur-generaal gegevens over de afwijkingen, bedoeld in artikel 8.19. De verlener van luchtverkeersdienstverlening verstrekt de inspecteur-generaal gegevens over de afwijkingen, bedoeld in de artikelen 8.20 en 8.21.</p> <p>4. Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld omtrent de gegevensverstrekking.</p> <p>Artikel 8.29</p> <p>1. De inspecteur-generaal brengt elk half jaar aan Onze Minister van Verkeer en Waterstaat en aan Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer verslag uit over de veiligheids- en milieuaspecten van het luchthavenluchtverkeer. Het verslag bevat ten minste een beschrijving van:</p> <p>a. de ter uitvoering van artikel 8.18 getroffen voorzieningen en van de doelmatigheid en doeltreffendheid van die voorzieningen;</p> <p>b. de ter uitvoering van artikel 8.22 getroffen maatregelen en van de doelmatigheid en de doeltreffendheid van die maatregelen.</p> <p>2. Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld omtrent de verslaglegging.</p> <p>Artikel 8.30</p> <p>1. Bij ministeriële regeling worden regels gesteld omtrent het openbaar maken van gegevens als bedoeld in artikel 8.28.</p> <p>2. De openbaarmaking geschiedt door kennisgeving van de gegevens of van de zakelijke inhoud ervan in een van overheidswege uitgegeven blad of een dag-, nieuws- of huis-aan-huisblad, dan wel op een andere geschikte wijze. Indien alleen van de zakelijke inhoud kennis wordt gegeven, worden de gegevens tegelijk ter inzage gelegd. In de kennisgeving wordt vermeld waar en wanneer de gegevens ter inzage liggen.</p>
Korte omschrijving van het doel van het artikel	Uitwisseling en kwaliteit informatie regelen.
Betrokkenheid Inspectie V&W	Controle levering gegevens conform RMI. Rapportage en openbaarmaking.

EFFECTIVITEIT

Wordt het beleidsinstrument nageleefd?

Ja.

ja/nee, en voorts

Wat waren de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 met toepassing van het beleidsinstrument? In hoeverre zijn externe factoren van invloed geweest?

n.v.t.

Wat zouden de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 zijn geweest zónder toepassing van het beleidsinstrument?

n.v.t.

Wat zijn de verwachte overlast en risico's in het jaar 2010+ als het beleid wordt voortgezet?

n.v.t.

ERVARINGEN

Wat zijn de ervaringen met het beleidsinstrument / het onderwerp

Verbeteringen met betrekking tot RMI-gegevens via handhavingsoverleg en goede kwaliteitsinspanning sectorpartijen.

Wat zijn de tekortkomingen m.b.t. het beleidsinstrument / het onderwerp

Geen.

VERBETERVORSTELLEN

Verbetervoorstel op basis van effectiviteit/ ervaringen of tekortkomingen

Geen.

Concreet voorstel tot aanpassing van de WL/LVB/LIB

BELEIDSINSTRUMENT	Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS)
ARTIKEL	8.35, 8.40
Tekst van het artikel	<p>Artikel 8.35 De commissie heeft tot taak om door overleg tussen de in artikel 8.34 bedoelde betrokkenen een gebruik van de luchthaven te bevorderen dat zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van die betrokkenen.</p> <p>Artikel 8.40 Het beheer van de bescheiden betreffende de werkzaamheden van de commissie wordt in het bestuursreglement geregeld. De bescheiden worden na beëindiging van de werkzaamheden van de commissie opgeborgen in het archief van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.</p>
Korte omschrijving van het doel van het artikel	Genereren en bespreken van verbetervoorstellen met betrekking tot vermijdbare hinder binnen de kaders/randvoorwaarden zoals gesteld in de Wet luchtvaart en de uitvoeringsbesluiten.
Betrokkenheid Inspectie V&W	Nihil. De betrokkenheid beperkt zich tot alleen het geven van presentaties op uitnodiging van de CROS en het behandelen van CROS-vragen

EFFECTIVITEIT	
Wordt het beleidsinstrument nageleefd? ja/nee, en voorts	Geen oordeel over.
Wat waren de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 met toepassing van het beleidsinstrument? In hoeverre zijn externe factoren van invloed geweest?	Is niets over bekend.
Wat zouden de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 zijn geweest zónder toepassing van het beleidsinstrument?	Is niets over bekend.
Wat zijn de verwachte overlast en risico's in het jaar 2010+ als het beleid wordt voortgezet?	n.v.t.

ERVARINGEN

Wat zijn de ervaringen met het beleidsinstrument / het onderwerp

Weinig ervaring met het functioneren van de CROS.

Wat zijn de tekortkomingen m.b.t. het beleidsinstrument / het onderwerp

Te weinig uitwisseling van ervaringskennis tussen CROS en IVW op beleidsniveau t.b.v. een bundeling van kennis en krachten met als doel een optimalisering van de regelgeving en de toezichtsmethodiek. IVW heeft hiertoe wel een handreiking gedaan, maar deze is van CROS-zijde onbeantwoord gebleven. Mogelijk omdat de CROS een strikte scheiding hanteert met de rijksoverheid in het kader van 'de overheid op afstand'.

VERBETERVOORSTELLEN

Verbetervoorstel op basis van effectiviteit/ ervaringen of tekortkomingen

Periodiek overleg tussen CROS en IVW in het kader van de kennisuitwisseling en om te bepalen op welke punten beide organisaties iets voor elkaar kunnen betekenen.

Concreet voorstel tot aanpassing van de WL/LVB/LIB

BELEIDSINSTRUMENT	Toepassen bestuursdwang
ARTIKEL	11.15, 11.16, 11.17, 11.18, 11.19
Tekst van het artikel	<p>Artikel 11.15 Onze Minister van Verkeer en Waterstaat is bevoegd tot toepassing van bestuursdwang ter handhaving van de bij of krachtens deze wet gestelde verplichtingen.</p> <p>Artikel 11.16 1. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat kan een bestuurlijke boete opleggen bij overtreding van: a. artikel 8.12, 8.19, 8.20 of 8.21 of van een beperking of voorschrift als bedoeld in artikel 8.23; b. een maatregel als bedoeld in artikel 8.22. 2. Een boete en een last onder dwangsom kunnen tezamen worden opgelegd. 3. De boete bedraagt ten hoogste: a. 100 000 euro bij een overtreding als bedoeld in het eerste lid, onderdeel a; b. 1 000 000 euro bij een overtreding als bedoeld in het eerste lid, onderdeel b. 4. Een boete wordt niet opgelegd indien de natuurlijke persoon of rechtspersoon aan wie de overtreding kan worden toegerekend aannemelijk maakt dat hem van de overtreding geen verwijt kan worden gemaakt. 5. Bij de vaststelling van de hoogte van de boete wordt in ieder geval rekening gehouden met de ernst en de duur van de overtreding en zo nodig met de omstandigheden waaronder de overtreding is gepleegd. 6. De bevoegdheid om een boete op te leggen vervalt vijf jaren na het plegen van de overtreding. Indien tegen de boete bezwaar wordt gemaakt of beroep wordt ingesteld, wordt de vervaltermijn opgeschort tot onherroepelijk op het bezwaar of beroep is beslist.</p> <p>Artikel 11.17 1. De boete wordt opgelegd aan degene aan wie de overtreding kan worden toegerekend. Geen boete wordt opgelegd indien aan de betrokkene wegens dezelfde gedraging reeds eerder een bestuurlijke boete is opgelegd. 2. De overtreding wordt toegerekend aan de rechtspersoon waarbij de pleger van de overtreding in dienst is, indien de overtreding plaatsvindt tijdens de uitoefening van zijn dienst. 3. In andere gevallen wordt de overtreding toegerekend aan degene die de overtreding pleegt.</p> <p>Artikel 11.18 1. Van de overtreding wordt een rapport opgemaakt. Het rapport vermeldt in ieder geval de overtreding, het overtreden voorschrift en zo nodig een aanduiding van de plaats waar en het tijdstip waarop de overtreding is geconstateerd. 2. De overtreder wordt in de gelegenheid gesteld over het voornemen tot het opleggen van een boete zijn zienswijze naar voren te brengen. Bij de uitnodiging daartoe wordt de overtreder het rapport toegezonden of uitgereikt. 3. Degene die aan een handeling vanwege Onze Minister van Verkeer en Waterstaat redelijkerwijs de gevolgtrekking kan verbinden dat aan hem een boete zal worden opgelegd, is niet langer verplicht ten behoeve van deze oplegging inlichtingen omtrent de overtreding te verstrekken. Hij wordt hierop gewezen alvorens hem mondeling wordt gevraagd inlichtingen te verstrekken en in ieder geval wanneer hij in de gelegenheid wordt gesteld over het voornemen tot oplegging van de boete zijn zienswijze naar voren te brengen. 4. Aan degene die van de overtreding een rapport heeft opgemaakt, wordt geen mandaat verleend tot het opleggen van de boete.</p> <p>Artikel 11.19 1. De boete wordt opgelegd bij beschikking. De beschikking vermeldt in ieder geval de overtreding, het overtreden voorschrift en het bedrag van de boete. 2. De boete wordt vermeerderd met de wettelijke rente, te rekenen twaalf weken vanaf de</p>

	<p>dag waarop de boetebeschikking is bekendgemaakt.</p> <p>3. De boete en de rente zijn verschuldigd met ingang van de dag na die waarop de beschikking onherroepelijk is geworden.</p> <p>4. De boete en de rente worden betaald binnen zes weken nadat zij verschuldigd zijn geworden.</p> <p>5. Indien niet is betaald binnen de in het vierde lid genoemde termijn, wordt degene die de boete is verschuldigd schriftelijk bevolen binnen twee weken alsnog het bedrag van de boete, de rente en de kosten van de aanmaning, te betalen.</p>
Korte omschrijving van het doel van het artikel	Afdwingen naleving regels + uitvoering maatregelen.
Betrokkenheid Inspectie V&W	Beoordeling + eventuele oplegging bestuurlijke boete.

EFFECTIVITEIT	
<p>Wordt het beleidsinstrument nageleefd?</p> <p>ja/nee, en voorts</p>	LVNL is een bestuurlijke boete opgelegd.
<p>Wat waren de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 met toepassing van het beleidsinstrument? In hoeverre zijn externe factoren van invloed geweest?</p>	De overtreding betrof het niet naleven van 3 regels voor het baan- en luchtruimgebruik door LVNL. De overtreding had betrekking op overlast, ervan uitgaande dat er een directe relatie bestaat tussen overlast en het niet naleven van regels.
<p>Wat zouden de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 zijn geweest zónder toepassing van het beleidsinstrument?</p>	In geringe mate meer overlast.
<p>Wat zijn de verwachte overlast en risico's in het jaar 2010+ als het beleid wordt voortgezet?</p>	n.v.t.

ERVARINGEN	
<p>Wat zijn de ervaringen met het beleidsinstrument / het onderwerp</p>	Invloed nihil; meer invloed vanuit het handhavingsoverleg. Besluit tot opleggen bestuurlijke boete is voor LVNL reden geweest om bezwaar en beroep tegen het besluit aan te tekenen.
<p>Wat zijn de tekortkomingen m.b.t. het beleidsinstrument / het</p>	Overtredingen regels sterk afhankelijk van individuele beslissingen verkeersleiders. Scherpe normpercentages voor de nacht leiden al snel tot overtredingen, terwijl de andere regels (m.n. die voor de dag) goed worden nageleefd. Daarom

onderwerp	corrigerende werking bestuurlijke boete en effect op terugdringing overlast beperkt.
------------------	--

VERBETEROORSTELLEN	
Verbetervoorstel op basis van effectiviteit/ervaringen of tekortkomingen	Geen.
Concreet voorstel tot aanpassing van de WL/LVB/LIB	

Deel B: LUCHTHAVENVERKEERBESLUIT

beleids-instrument	onderwerp
2.1 3.1.1 3.1.2 3.1.3	Gebruiksvoorschrift luchtverkeerwegen incl. nachtnaderingen Gebruiksvoorschrift vlieghoogtes
3.1.4	Beschikbaarheid banenstelsel en beperkingen
3.1.5	Gebruiksvoorschrift banenstelsel onderscheiden naar dag/nacht
3.2.1 3.2.2	Geurbeperkende maatregelen • tijdens taxiën één motorIngeschakeld • APU uitgeschakeld indien vervangende stroomvoorziening beschikbaar is
4.1.1 4.1.2	Totaal risicogewicht (9,724 ton) en vaststelling mbt het voorschrift voor de bepaling van het risicogewicht
4.2.1 4.2.2 4.2.3	Totaal Volume Geluid (63,46 Lden en 54,44 Lnight) Geluidsbelasting in handhavingspunten (Lden en Lnight) en vaststelling mbt het voorschrift voor de bepaling van de geluidbelasting
4.3.1 4.3.2	Geïndexeerde emissies van luchtverontreinigende stoffen CO, Nox, VOS, SO2 en PM10 (in gram/ton vliegtuiggewicht en vaststelling mbt het voorschrift voor de bepaling van de uitstoot
5.1 5.2	Overgangsbepaling LVB

BELEIDSINSTRUMENT	Gebruiksvoorschrift luchtverkeerwegen incl. nachtnaderingen														
ARTIKEL	LVB 2.1, 3.1.1, 3.1.2, 3.1.3														
Tekst van het artikel	<p>Artikel 2.1 De luchtverkeerwegen zijn de in bijlage 1 bij dit besluit als zodanig afgebakende delen van het luchtruim.</p> <p>Artikel 3.1.1 1 Bij het vertrek van een straalvliegtuig van de luchthaven draagt de gezagvoerder er zorg voor dat het vliegtuig blijft binnen één van de luchtverkeerwegen die voor het desbetreffende tijdvak, voor een vertrek van de desbetreffende baan, zijn aangewezen in bijlage 1 bij dit besluit. 2 Bij het vertrek van een straalvliegtuig van de luchthaven en na het verlaten van de Schiphol TMA draagt de gezagvoerder er zorg voor dat de vlieghoogte van het vliegtuig blijft op of boven vliegniveau 60. 3 Het eerste en tweede lid zijn niet van toepassing bij het vertrek van een straalvliegtuig van de luchthaven met als bestemming de luchthaven Lelystad, Valkenburg of Rotterdam. 4 De gezagvoerder kan afwijken van het eerste lid op grond van de gegeven luchtverkeersleiding.</p> <p>Artikel 3.1.2 1 Bij de nadering van een straalvliegtuig van de luchthaven draagt de gezagvoerder er zorg voor dat het vliegtuig blijft binnen één van de luchtverkeerwegen voor zover voor het desbetreffende tijdvak, voor een nadering van de desbetreffende baan luchtverkeerwegen zijn aangewezen in bijlage 1 bij dit besluit. 2 Het eerste lid is niet van toepassing bij de nadering van de luchthaven van een straalvliegtuig dat afkomstig is van de luchthaven Lelystad, Valkenburg of Rotterdam. 3 Bij de nadering van een straalvliegtuig van de luchthaven buiten de in het eerste lid bedoelde gevallen, draagt de gezagvoerder er zorg voor dat de vlieghoogte van het vliegtuig blijft op of boven de in de navolgende tabel beschreven waarden.</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr style="background-color: #ffff00;"> <th colspan="3">Minimum vlieghoogten</th> </tr> <tr style="background-color: #ffff00;"> <th>Positie</th> <th>Periode</th> <th>Vlieghoogte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr style="background-color: #d9e1f2;"> <td>Tot grens Schiphol TMA</td> <td>Gehele etmaal</td> <td>Vliegniveau 70</td> </tr> <tr style="background-color: #d9e1f2;"> <td rowspan="2">Van grens Schiphol TMA tot eindnadering</td> <td>Van 6 tot 23 uur</td> <td>2000 voet</td> </tr> <tr style="background-color: #d9e1f2;"> <td>Van 23 tot 6 uur</td> <td>3000 voet</td> </tr> </tbody> </table> <p>4 De gezagvoerder kan afwijken van het eerste en derde lid op grond van de gegeven luchtverkeersleiding. 5 De gezagvoerder kan afwijken van het eerste lid voor zover de technische voorzieningen van het vliegtuig onvoldoende zijn om aan dat lid gevolg te geven.</p> <p>Artikel 3.1.3 1 De LVNL geeft luchtverkeersleiding die ertoe strekt dat het straalvliegtuig blijft binnen een luchtverkeerweg dan wel op of boven een hoogte als bedoeld in de artikelen 3.1.1 en 3.1.2. 2 De LVNL kan indien dit naar haar oordeel noodzakelijk is in verband met een veilige en doelmatige afwikkeling van het luchthavenluchtverkeer, luchtverkeersleiding geven die leidt tot afwijking van het eerste lid. 3 De LVNL draagt er zorg voor dat het aantal afwijkingen als bedoeld in het tweede lid in een gebruiksjaar beneden de in de navolgende tabel vermelde percentages blijft. Het aantal afwijkingen wordt bepaald als percentage van het aantal vliegtuigbewegingen in het gebruiksjaar dat valt binnen de desbetreffende regel van de tabel.</p>	Minimum vlieghoogten			Positie	Periode	Vlieghoogte	Tot grens Schiphol TMA	Gehele etmaal	Vliegniveau 70	Van grens Schiphol TMA tot eindnadering	Van 6 tot 23 uur	2000 voet	Van 23 tot 6 uur	3000 voet
Minimum vlieghoogten															
Positie	Periode	Vlieghoogte													
Tot grens Schiphol TMA	Gehele etmaal	Vliegniveau 70													
Van grens Schiphol TMA tot eindnadering	Van 6 tot 23 uur	2000 voet													
	Van 23 tot 6 uur	3000 voet													

Afwijkingen		Afwijkingen in het horizontale of het verticale vlak	Vertrekkend of naderend verkeer	Positie	Periode	Percentage
Horizontaal	Vertrek	Vlieghoogte 0 tot 3000 voet		Van 6 tot 23 uur	3,00 %	
		Vlieghoogte 0 tot vliegniveau 90		Van 23 tot 6 uur	0,05 %	
	Nadering		Van 23 tot 6 uur	0,05 %		
Verticaal	Vertrek	Van grens Schiphol CTR tot grens Schiphol TMA		Gehele etmaal	0,05 %	
		Vanaf grens Schiphol TMA		Gehele etmaal	10,00 %	
	Nadering	Tot grens Schiphol TMA		Van 6 tot 23 uur	5,00 %	
		Van grens Schiphol TMA tot eindnadering		Van 23 tot 6 uur	0,05 %	

Korte omschrijving van het doel van het artikel	Voorkomen van vermijdbare hinder.
Betrokkenheid Inspectie V&W	Controle naleving regels gezagvoerders/luchtvaartmaatschappijen en LVNL Beoordeling eindresultaat + eventueel bestuursrechtelijke acties. Bespreking van interpretatieverschillen via handhavingsoverleg LVNL-IVW.

EFFECTIVITEIT	
Wordt het beleidsinstrument nageleefd? ja/nee, en voorts	De regels worden over het algemeen goed nageleefd. Voor gezagvoerders/luchtmaatschappijen bedraagt het percentage afwijkingen in de nacht < 1% van het totale aantal vliegtuigbewegingen in de nacht. Voor de meeste van deze afwijkingen bleek na onderzoek een geldige reden (m.n. weer). Het percentage echte 'foutvliegers' in de nacht bedraagt ongeveer 0,05%. Voor LVNL geldt dat 1 regel voor routegebruik in 2003 en 2004 overtreden is. Het betrof hier echter een overschrijding van een normpercentage voor de nacht van 0,05%.
Wat waren de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 met toepassing van het beleidsinstrument? In hoeverre zijn externe factoren van invloed geweest?	Voorzover binnen de luchtverkeerwegen gevlogen wordt, worden woongebieden zoveel mogelijk vermeden en is de geluidoverlast geminimaliseerd. LVNL heeft echter overdag de mogelijkheid om om reden van doelmatigheid relatief veel vliegtuigen van de route te halen. Onder 3000 ft is dat tot maximaal 3% van het totaal aantal starts toegestaan. Boven 3000 ft mag LVNL overdag om reden van doelmatigheid in principe alle startende vliegtuigen van de route afhaken. Gevolg hiervan is dat regelmatig op relatief lage hoogte op initiatief van LVNL over woongebieden gevlogen wordt, wat geluidoverlast en klachten oplevert. Een externe factor die een negatieve invloed heeft op het aantal route-afwijkingen (onder 3000 ft) is de parallel starten problematiek bij Polderbaan en Zwanenburgbaan.
Wat zouden de overlast en de risico's in de jaren	Nihil. De routes zijn in nauw overleg met LVNL opgesteld, waarbij ervoor is gezorgd dat het verkeer de komende jaren veilig en doelmatig (dus met zo min

2003, 2004 en 2005 zijn geweest zónder toepassing van het beleidsinstrument?	mogelijke vertragingen) kan worden afgehandeld.
Wat zijn de verwachte overlast en risico's in het jaar 2010+ als het beleid wordt voortgezet?	<p>Naar mate het aantal vliegtuigbewegingen toeneemt zal het aantal (gelegitimeerde) afwijkingen door LVNL om reden van veiligheid en doelmatigheid toenemen en tot meer geluidoverlast leiden.</p> <p>Een risico voor de sector is dat naarmate het aantal vliegtuigbewegingen toeneemt, de regels beperkend kunnen zijn waardoor de milieucapaciteit onder druk komt te staan.</p>

ERVARINGEN

Wat zijn de ervaringen met het beleidsinstrument / het onderwerp	Goed, maar door de grote mate van vrijheid van LVNL merkt de burger daar weinig van.
Wat zijn de tekortkomingen m.b.t. het beleidsinstrument / het onderwerp	Het beleidsinstrument wekt de suggestie dat LVNL flinke beperkingen is opgelegd. De realiteit is dat LVNL relatief veel milieuruimte heeft waarbinnen het verkeer ongestoord kan worden afgehandeld.

VERBETEROORSTELLEN

Verbetervoorstel op basis van effectiviteit/ ervaringen of tekortkomingen	<p>Voor de korte termijn (2008):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het 3% normpercentage voor afwijkingen overdag van toepassing laten zijn op vlieghoogtes tot 6000 ft. • Een toepassing van de 3% norm per baan/route i.p.v. voor alle banen/routes gezamenlijk. • Aandachtspunt: relatie routes LVB versus SID's AIP. <p>Zie verder Bijlage 5 (IVW/DL-signaalrapportage van 10 november 2003).</p> <p>Voor de langere termijn (2012?): Meer verkeer op de routes en geen aanvullende instructies LVNL door een verhoging van de capaciteit van de routes d.m.v. technologische vernieuwingen.</p>
Concreet voorstel tot aanpassing van de WL/LVB/LIB	

BELEIDSINSTRUMENT**Gebruiksvoorschrift vlieghoogtes****ARTIKEL****LVB 3.1.1, 3.1.2, 3.1.3****Tekst van het artikel****Artikel 3.1.1**

1 Bij het vertrek van een straalvliegtuig van de luchthaven draagt de gezagvoerder er zorg voor dat het vliegtuig blijft binnen één van de luchtverkeerwegen die voor het desbetreffende tijdvak, voor een vertrek van de desbetreffende baan, zijn aangewezen in bijlage 1 bij dit besluit.

2 Bij het vertrek van een straalvliegtuig van de luchthaven en na het verlaten van de Schiphol TMA draagt de gezagvoerder er zorg voor dat de vlieghoogte van het vliegtuig blijft op of boven vliegniveau 60.

3 Het eerste en tweede lid zijn niet van toepassing bij het vertrek van een straalvliegtuig van de luchthaven met als bestemming de luchthaven Lelystad, Valkenburg of Rotterdam.

4 De gezagvoerder kan afwijken van het eerste lid op grond van de gegeven luchtverkeersleiding.

Artikel 3.1.2

1 Bij de nadering van een straalvliegtuig van de luchthaven draagt de gezagvoerder er zorg voor dat het vliegtuig blijft binnen één van de luchtverkeerwegen voor zover voor het desbetreffende tijdvak, voor een nadering van de desbetreffende baan luchtverkeerwegen zijn aangewezen in bijlage 1 bij dit besluit.

2 Het eerste lid is niet van toepassing bij de nadering van de luchthaven van een straalvliegtuig dat afkomstig is van de luchthaven Lelystad, Valkenburg of Rotterdam.

3 Bij de nadering van een straalvliegtuig van de luchthaven buiten de in het eerste lid bedoelde gevallen, draagt de gezagvoerder er zorg voor dat de vlieghoogte van het vliegtuig blijft op of boven de in de navolgende tabel beschreven waarden.

Minimum vlieghoogten		
Positie	Periode	Vlieghoogte
Tot grens Schiphol TMA	Gehele etmaal	Vliegniveau 70
Van grens Schiphol TMA tot eindnadering	Van 6 tot 23 uur	2000 voet
	Van 23 tot 6 uur	3000 voet

4 De gezagvoerder kan afwijken van het eerste en derde lid op grond van de gegeven luchtverkeersleiding.

5 De gezagvoerder kan afwijken van het eerste lid voor zover de technische voorzieningen van het vliegtuig onvoldoende zijn om aan dat lid gevolg te geven.

Artikel 3.1.3

1 De LVNL geeft luchtverkeersleiding die ertoe strekt dat het straalvliegtuig blijft binnen een luchtverkeerweg dan wel op of boven een hoogte als bedoeld in de artikelen 3.1.1 en 3.1.2.

2 De LVNL kan indien dit naar haar oordeel noodzakelijk is in verband met een veilige en doelmatige afwikkeling van het luchthavenluchtverkeer, luchtverkeersleiding geven die leidt tot afwijking van het eerste lid.

3 De LVNL draagt er zorg voor dat het aantal afwijkingen als bedoeld in het tweede lid in een gebruiksjaar beneden de in de navolgende tabel vermelde percentages blijft. Het aantal afwijkingen wordt bepaald als percentage van het aantal vliegtuigbewegingen in het gebruiksjaar dat valt binnen de desbetreffende regel van de tabel.

Afwijkingen		Afwijkingen in het horizontale of het verticale vlak	Vertrekkend of naderend verkeer	Positie	Periode	Percentage
Horizontaal	Vertrek	Vlieghoogte 0 tot 3000 voet		Van 6 tot 23 uur	3,00 %	
		Vlieghoogte 0 tot vliegniveau 90		Van 23 tot 6 uur	0,05 %	
	Nadering		Van 23 tot 6 uur	0,05 %		
	Verticaal	Vertrek	Van grens Schiphol CTR tot grens Schiphol TMA		Gehele etmaal	0,05 %
			Vanaf grens Schiphol TMA		Gehele etmaal	10,00 %
		Nadering	Tot grens Schiphol TMA		Van 6 tot 23 uur	5,00 %
Van grens Schiphol TMA tot eindnadering			Van 23 tot 6 uur	0,05 %		
				Van 6 tot 23 uur	15,00 %	
				Van 23 tot 6 uur	0,05 %	

Korte omschrijving van het doel van het artikel	Voorkomen van vermijdbare hinder.
Betrokkenheid Inspectie V&W	Controle naleving regels gezagvoerders/luchtvaartmaatschappijen en LVNL Beoordeling eindresultaat + eventueel bestuursrechtelijke acties. Bespreking van interpretatieverschillen via handhavingsoverleg LVNL-IVW.

EFFECTIVITEIT	
Wordt het beleidsinstrument nageleefd? ja/nee, en voorts	De regels worden over het algemeen goed nageleefd. Voor LVNL geldt dat 1 regel voor het luchtruimgebruik in 2003 en 2004 overtreden is. Het betrof hier echter een overschrijding van een normpercentage voor nacht van 0,05%.
Wat waren de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 met toepassing van het beleidsinstrument? In hoeverre zijn externe factoren van invloed geweest?	Voorzover boven de minimale vlieghoogte gevlogen wordt, wordt de geluidsoverlast geminimaliseerd. LVNL heeft echter overdag de mogelijkheid om om reden van doelmatigheid relatief veel vliegtuigen onder de minimale vlieghoogte te laten vliegen (zie de normpercentages van 5, 10 en 15). Gevolg hiervan is dat regelmatig op relatief lage hoogte op initiatief van LVNL over woongebieden gevlogen wordt, wat geluidsoverlast en klachten oplevert.
Wat zouden de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 zijn geweest zónder toepassing van het beleidsinstrument?	Nihil. De minimale vlieghoogtes zijn in nauw overleg met LVNL opgesteld, waarbij ervoor is gezorgd dat het verkeer de komende jaren veilig en doelmatig (dus met zo min mogelijke vertragingen) kan worden afgehandeld.

Wat zijn de verwachte overlast en risico's in het jaar 2010+ als het beleid wordt voortgezet?

Naar mate het aantal vliegtuigbewegingen toeneemt zal het aantal (gelegitimeerde) afwijkingen door LVNL om reden van veiligheid en doelmatigheid toenemen en tot meer geluidoverlast leiden.

Een risico voor de sector is dat naarmate het aantal vliegtuigbewegingen toeneemt, de regels beperkend kunnen zijn waardoor de milieucapaciteit onder druk komt te staan.

ERVARINGEN

Wat zijn de ervaringen met het beleidsinstrument / het onderwerp

Goed, maar door de grote mate van vrijheid van LVNL merkt de burger daar weinig van.

Wat zijn de tekortkomingen m.b.t. het beleidsinstrument / het onderwerp

Het beleidsinstrument wekt de suggestie dat LVNL flinke beperkingen is opgelegd. De realiteit is dat LVNL relatief veel milieuruimte heeft waarbinnen het verkeer ongestoord kan worden afgehandeld.

VERBETEROORSTELLEN

Verbetervoorstel op basis van effectiviteit/ ervaringen of tekortkomingen

Voor de korte termijn (2008):
De normpercentages voor afwijkingen overdag naar beneden bij stellen (blijken nu veel te ruim te zijn).

Voor de langere termijn (2012?):
Meer verkeer boven de minimale vlieghoogtes en geen aanvullende instructies LVNL door een verhoging van de capaciteit van het luchtruim d.m.v. technologische vernieuwingen.

Concreet voorstel tot aanpassing van de WL/LVB/LIB

BELEIDSINSTRUMENT	Beschikbaarheid banenstelsel en beperkingen
ARTIKEL	LVB 3.1.4
Tekst van het artikel	Artikel 3.1.4 De exploitant van de luchthaven draagt zorg voor de beschikbaarstelling van het in het luchthavenindelingbesluit beschreven banenstelsel voor luchthavenluchtverkeer. De exploitant kan de beschikbaarstelling beperken indien dit noodzakelijk is voor het uitvoeren van werkzaamheden aan of in verband met het banenstelsel.
Korte omschrijving van het doel van het artikel	Maximale gebruiksmogelijkheden luchtvaartterrein.
Betrokkenheid Inspectie V&W	Controles op afwijkende baanbeschikbaarheid ten behoeve van analyse in geval van afwijkingen regels voor baan- en luchtruimgebruik.

EFFECTIVITEIT	
Wordt het beleidsinstrument nageleefd? ja/nee, en voorts	Er is sprake geweest van beperkingen van het banenstelsel ten gevolge van werkzaamheden, maar dusdanig dat maximaal gebruik kon worden gemaakt van de meest milieuvriendelijke banen (hoofdbanen).
Wat waren de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 met toepassing van het beleidsinstrument? In hoeverre zijn externe factoren van invloed geweest?	Er is sprake geweest van gereguleerde overlast (dwz. niet te voorkomen, maar wel te reguleren en te voorspellen; aankondiging meestal vooraf via communicatie sector).
Wat zouden de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 zijn geweest zonder toepassing van het beleidsinstrument?	Verschil nihil. De geluidsnormen en de relatie met de omgeving die via de communicatie van de sector extra aandacht heeft gekregen vormen een voldoende incentive om de overlast te beperken.
Wat zijn de verwachte overlast en risico's in het jaar 2010+ als het beleid wordt voortgezet?	n.v.t.

ERVARINGEN	
Wat zijn de ervaringen met het beleidsinstrument / het onderwerp	Weinig toegevoegde waarde.

Wat zijn de tekortkomingen m.b.t. het beleidsinstrument / het onderwerp	Geen.
--	-------

VERBETERVORSTELLEN

Verbetervoorstel op basis van effectiviteit/ ervaringen of tekortkomingen	Het artikel kan eventueel in het kader van een vermindering van de regelgeving en administratieve lasten worden geschrapt.
Concreet voorstel tot aanpassing van de WL/LVB/LIB	

BELEIDSINSTRUMENT	Gebruiksvoorschrift banenstelsel onderscheiden naar dag/nacht																																			
ARTIKEL	LVB 3.1.5																																			
Tekst van het artikel	<p>Artikel 3.1.5 1 De gezagvoerder draagt er zorg voor dat het vliegtuig gebruik maakt van het banenstelsel met inachtneming van het vierde tot en met zesde lid. 2 De gezagvoerder kan afwijken van het eerste lid op grond van de gegeven luchtverkeersleiding. 3 De LVNL geeft luchtverkeersleiding die ertoe strekt dat het vliegtuig gebruik maakt van het banenstelsel met inachtneming van het vierde tot en met zesde lid. 4. Het gebruik van het banenstelsel is gebonden aan de beperkingen die zijn beschreven in de navolgende tabel.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">Beperkingen banenstelsel</th> </tr> <tr> <th>Baan</th> <th>Starts</th> <th>Landingen</th> <th>Verboden in periode</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Baan 18R/36L (Polderbaan)</td> <td>Baan 18R</td> <td>Baan 36L</td> <td>Gehele etmaal</td> </tr> <tr> <td>Baan 18C/36C (Zwanenburgbaan)</td> <td>Baan 36C</td> <td>Baan 18C</td> <td>Van 23:00 tot 6:00 uur</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Baan 18L/36R (Aalsmeerbaan)</td> <td>Baan 36R</td> <td>Baan 18L</td> <td>Gehele etmaal</td> </tr> <tr> <td>Baan 18L</td> <td>Baan 36R</td> <td>Van 23:00 tot 6:00 uur</td> </tr> <tr> <td>Baan 09/27 (Buitenveldertbaan)</td> <td>Alle</td> <td>Alle</td> <td>Van 23:00 tot 6:00 uur</td> </tr> <tr> <td>Baan 06/24 (Kaagbaan)</td> <td></td> <td>Baan 24</td> <td>Van 23:00 tot 6:00 uur</td> </tr> <tr> <td>Baan 04/22 (Schiphol-Oostbaan)</td> <td>Alle</td> <td>Alle</td> <td>Van 23:00 tot 6:00 uur</td> </tr> </tbody> </table> <p>5 Van de beperkingen kan afgeweken worden bij landingen op de Zwanenburgbaan, de Aalsmeerbaan, de Buitenveldertbaan of de Kaagbaan, voor zover geen van de andere banen beschikbaar of bruikbaar is. 6 Van de beperkingen kan afgeweken worden voor zover dit noodzakelijk is in verband met reddingsacties of hulpverlening.</p>	Beperkingen banenstelsel				Baan	Starts	Landingen	Verboden in periode	Baan 18R/36L (Polderbaan)	Baan 18R	Baan 36L	Gehele etmaal	Baan 18C/36C (Zwanenburgbaan)	Baan 36C	Baan 18C	Van 23:00 tot 6:00 uur	Baan 18L/36R (Aalsmeerbaan)	Baan 36R	Baan 18L	Gehele etmaal	Baan 18L	Baan 36R	Van 23:00 tot 6:00 uur	Baan 09/27 (Buitenveldertbaan)	Alle	Alle	Van 23:00 tot 6:00 uur	Baan 06/24 (Kaagbaan)		Baan 24	Van 23:00 tot 6:00 uur	Baan 04/22 (Schiphol-Oostbaan)	Alle	Alle	Van 23:00 tot 6:00 uur
Beperkingen banenstelsel																																				
Baan	Starts	Landingen	Verboden in periode																																	
Baan 18R/36L (Polderbaan)	Baan 18R	Baan 36L	Gehele etmaal																																	
Baan 18C/36C (Zwanenburgbaan)	Baan 36C	Baan 18C	Van 23:00 tot 6:00 uur																																	
Baan 18L/36R (Aalsmeerbaan)	Baan 36R	Baan 18L	Gehele etmaal																																	
	Baan 18L	Baan 36R	Van 23:00 tot 6:00 uur																																	
Baan 09/27 (Buitenveldertbaan)	Alle	Alle	Van 23:00 tot 6:00 uur																																	
Baan 06/24 (Kaagbaan)		Baan 24	Van 23:00 tot 6:00 uur																																	
Baan 04/22 (Schiphol-Oostbaan)	Alle	Alle	Van 23:00 tot 6:00 uur																																	
Korte omschrijving van het doel van het artikel	Maximaal gebruik banen die de minste geluidoverlast geven.																																			
Betrokkenheid Inspectie V&W	Controles op afwijkend baangebruik (m.n. LVNL gerelateerd).																																			

EFFECTIVITEIT	
Wordt het beleidsinstrument nageleefd? ja/nee, en voorts	In principe wel; incidenteel foute baantoewijzing door LVNL.

Wat waren de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 met toepassing van het beleidsinstrument? In hoeverre zijn externe factoren van invloed geweest?	Er is sprake geweest van gereguleerde overlast.
Wat zouden de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 zijn geweest zonder toepassing van het beleidsinstrument?	De invloed van de baangebruiksregels op de overlast is beperkt omdat de geluidsnormen meer bepalend zijn en de wind (qua richting en intensiteit) sterk bepalend is voor de baankeuze.
Wat zijn de verwachte overlast en risico's in het jaar 2010+ als het beleid wordt voortgezet?	Beperkte positieve invloed op de overlast. Voor de sector bestaan er alleen risico's in relatie tot de geluidsnormen bij een verdere groei van het verkeer.

ERVARINGEN

Wat zijn de ervaringen met het beleidsinstrument / het onderwerp

Goed.

Wat zijn de tekortkomingen m.b.t. het beleidsinstrument / het onderwerp

Geen.

VERBETERVOORSTELLEN

Verbetervoorstel op basis van effectiviteit/ ervaringen of tekortkomingen

Geen.

Concreet voorstel tot aanpassing van de WL/LVB/LIB

BELEIDSINSTRUMENT	Regels ter beperking van de uitstoot van stoffen die geurhinder veroorzaken
ARTIKEL	LVB 3.2.1 en 3.2.2
Tekst van het artikel	<p>Artikel 3.2.1 1 Na de landing van een driemotorig of een viermotorig straalvliegtuig op de luchthaven draagt de gezagvoerder er zorg voor dat het vliegtuig met één uitgeschakelde motor van de landingsbaan naar de afhandelingsplaats taxiëert. 2 De gezagvoerder kan afwijken van het eerste lid indien naleving van dat lid naar het oordeel van de gezagvoerder onveilig is of aan de normale operatie van het vliegtuig in de weg staat.</p> <p>Artikel 3.2.2 1 Bij de afhandeling van een vliegtuig aan de afhandelingsplaats draagt de gezagvoerder er zorg voor dat de in het vliegtuig aanwezige Auxiliary Power Unit niet gebruikt wordt voor de stroomvoorziening voor zover een vervangende stroomvoorziening beschikbaar is. 2 De gezagvoerder kan afwijken van het eerste lid indien naleving van dat lid naar het oordeel van de gezagvoerder onveilig is of aan de normale operatie van het vliegtuig in de weg staat.</p>
Korte omschrijving van het doel van het artikel	Doel van beide artikelen: het verminderen van door omwonenden als gevolg van het luchthavenluchtverkeer ervaren geurhinder.
Betrokkenheid Inspectie V&W	Toezien op naleving van de regels in die artikelen.

EFFECTIVITEIT	
Wordt het beleidsinstrument nageleefd? ja/nee, en voorts	<p>Wordt voldaan aan de voorschriften in het artikel?</p> <p>Artikel 3.2.1 De regel is in praktische zin niet handhaafbaar en wordt daarom ook niet gehandhaafd. Voor zover na te gaan wordt de regel vooral door de grotere maatschappijen wel toegepast, al is de mate waarin onduidelijk.</p> <p>Artikel 3.2.2 In letterlijke zin wordt de regel conform de artikeltekst goed nageleefd. De regel spreekt van het gebruik maken van een 'vervangende stroomvoorziening', en vrijwel alle maatschappijen doen dat, of hebben een goede reden om dat niet te doen.</p> <p>Uit de Nota van Toelichting blijkt dat – waar beschikbaar – met een 'vervangende stroomvoorziening' de 'walstroomvoorziening' (FGP, Fixed Ground Power) is bedoeld. Dit ter onderscheid van een mobiele stroomvoorziening (GPU, Ground Power Unit). In de praktijk wordt van FGP echter zeer weinig gebruik gemaakt, ten gunste van GPU's. In die zin wordt de regel dus slecht nageleefd.</p>
Wat waren de overlast en	De door omwonenden ervaren geurhinder is door de IVW niet te beoordelen.

<p>de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 met toepassing van het beleidsinstrument? In hoeverre zijn externe factoren van invloed geweest?</p>	<p>Een mogelijk risico van de toepassing (cf. NvT) is het optreden van technische problemen voor het toestel, indien de FGP tijdens gebruik defect raakt. Hoewel dit natuurlijk ook geldt voor een APU en een GPU, leidt de door gezagvoerders ervaren betrouwbaarheid van de FGP in de praktijk nogal eens tot een voorkeur voor een GPU.</p> <p>Zover is na te gaan was er geen sprake van externe factoren die de door omwonenden ervaren geurhinder mogelijkterwijs hebben beïnvloed.</p>
<p>Wat zouden de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 zijn geweest zónder toepassing van het beleidsinstrument?</p>	<p>Zie ook vorige punt, maar vermoedelijk is de invloed van het instrument op de door omwonenden ervaren geurhinder nihil. Dit betreft zeker regel 3.2.2 (APU), maar waarschijnlijk is ook het effect van regel 3.2.1 (taxiën met één uitgeschakelde motor) beperkt.</p> <p>Toelichting:</p> <ul style="list-style-type: none"> • APU's zijn kleine straalmotoren, hebben geen duidelijk ander 'geurbeeld' dan normale straalmotoren, maar hebben wel een veel kleiner vermogen. In relatieve en absolute zin is hun bijdrage in de totale emissies van straalmotoren op de luchthaven zeer gering. De verbetering die bereikt wordt vanwege de huidige regel (3.2.2.) is nog geringer, omdat die alleen ziet op de belasting van de APU vanwege de stroomlevering, wat op zichzelf weer een klein deel vormt van het totale APU-gebruik. Kortom: de maatregel werkt weliswaar naar de goede kant van de nullijn, maar de vraag is of dit significant is. • Taxiën met één uitgeschakelde motor: voor zover het vermogen niet nodig is voor het taxiën bespaart afschakelen van één motor de emissie van een stationair draaiende motor. Voor zover het vermogen wèl nodig is zal dit door de overige motoren moeten worden geleverd, waardoor de emissiebesparing kleiner is.
<p>Wat zijn de verwachte overlast en risico's in het jaar 2010+ als het beleid wordt voortgezet?</p>	<p>Ook na 2010 zal de feitelijke problematiek met het toegepaste beleidsinstrument (beide regels) vermoedelijk niet in meetbare/significante mate worden geadresseerd – zie vorige punt.</p>

ERVARINGEN	
<p>Wat zijn de ervaringen met het beleidsinstrument / het onderwerp</p>	<p>Artikel 3.2.1</p> <p>Geen – de regel wordt door de IVW niet gehandhaafd.</p> <p>Artikel 3.2.2</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zoals onder 'Effectiviteit' is beschreven wordt van FGP relatief weinig gebruik gemaakt, ten gunste van GPU's. Het artikel biedt daar ook de ruimte voor, de NvT bij dat artikel niet (of eigenlijk: de NvT noemt alleen FGP als alternatief voor de APU; het bestaan van GPU's wordt geheel niet genoemd). Er van uitgaande dat de NvT de werkelijke bedoeling van de regel weergeeft, maakt het verschil tussen artikeltekst en toelichting de regel in praktische zin niet, of althans slecht, handhaafbaar. Het tweede

	<p>lid van dit artikel ondermijnt in geval van twijfel de handhaafbaarheid nog verder.</p> <ul style="list-style-type: none"> • De stellige indruk bestaat dat maatschappijen het gebruik van een APU in algemene zin uit eigener beweging reeds zoveel mogelijk willen beperken (vanuit kostenoverwegingen). Dit geeft, in combinatie met het vorige punt, de handhaving iets overbodigs. • Het gegeven dat maatschappijen relatief vaak GPU's inzetten terwijl FGP aanwezig is, lijkt vooral te maken te hebben met de slechte operationele beschikbaarheid en/of betrouwbaarheid van de FGP en minder met onwil bij de maatschappijen.
<p>Wat zijn de tekortkomingen m.b.t. het beleidsinstrument / het onderwerp</p>	<p>Zie de eerste twee punten in het vorige blok – het derde punt is niet direct een tekortkoming van het instrument zelf, maar kan gezien de situatie in de praktijk wellicht toch wel als tekortkoming worden beschouwd (want: dit ondermijnt de effectiviteit/naleving).</p>

VERBETERVORSTELLEN	
<p>Verbetervoorstel op basis van effectiviteit/ervaringen of tekortkomingen</p>	<p>Specifiek Zie volgende blok.</p> <p>Algemeen Wellicht moet het handhaven van geurmaatregelen in de regelgeving heroverwogen worden. Voor zover zij nuttig effect hebben lijkt de motivatie voor toepassing bij maatschappijen vanuit kostenoverwegingen reeds aanwezig. Dit geeft de handhaving iets overbodigs en de kosteneffectiviteit van de handhaving (vermeden geurhinder t.o. gepleegde inspanning Inspectie) lijkt dan ook verre van optimaal.</p> <p>Als de geurmaatregelen in de regelgeving blijven staan en het wenselijk is de werkelijke geurhinder te verminderen, dan zijn er wellicht de volgende aandachtspunten (zie ook 'Ervaringen').</p> <ul style="list-style-type: none"> • Er moet goed onderzocht worden waaruit de door omwonenden ervaren geurhinder feitelijk bestaat, en wat de feitelijke bijdrage van taxiën en het gebruik van APU's daarin is. Het valt te betwijfelen dat de regels in hun huidige vorm het beoogde doel dienen. • APU's zijn kleine straalmotoren, hebben geen duidelijk ander 'geurbeeld' dan normale straalmotoren, maar hebben wel een zeer veel kleiner vermogen. In relatieve en absolute zin is hun bijdrage in de luchthavenemissies gering. De verbetering die bereikt wordt vanwege de huidige regel (3.2.2.) is des te geringer, omdat die alleen ziet op de belasting van de APU vanwege de stroomlevering – een klein deel van het APU-gebruik als geheel. Kortom: de huidige regel zal weliswaar naar de goede kant van de nullijn werken, maar waarschijnlijk niet in significante zin. • Wellicht mogelijkheid onderzoeken om de beschikbaarheid van walstroom aan AAS op te leggen. Op diverse buitenlandse luchthavens lijken dergelijke verplichtingen te bestaan. • Op diverse buitenlandse luchthavens is naast een walstroomvoorziening een vergelijkbare aansluiting voor geconditioneerde lucht beschikbaar (PCA, PreConditioned Air), terwijl gebruik van beide zaken ook verplicht

	<p>gesteld is. Gevolg is dat de APU's geheel kunnen worden afgeschakeld, wat vooral een grote verbetering m.b.t. emissies en geluid op de werkplek (ARBO) betekent, maar ook een wat meer significante bijdrage levert aan emissiebeperking. Een algemeen streven naar een dergelijk systeem/dergelijke regelgeving lijkt uit milieu/ARBO-overwegingen zinvol.</p>
<p>Concreet voorstel tot aanpassing van de WL/LVB/LIB</p>	<p>Als er voor gekozen wordt de huidige maatregelen in het LVB te laten staan, dan geldt het volgende voorstel:</p> <p>Artikel 3.2.1 Bezien vanuit de handhaving: schrappen.</p> <p>Artikel 3.2.2 Er zijn in beginsel twee mogelijkheden: ofwel het artikel aanpassen in de zin dat FGP's worden aangewezen als vervangende stroomvoorziening, ofwel de NvT aanpassen in de zin dat de aanwijzing van FGP als vervangende stroomvoorziening daarin wordt geschrapt. In het tweede geval moet echter goed worden bedacht dat er vanuit de regelgeving dan geen prikkel meer is de FGP te gebruiken en/of operationeel te houden. Mogelijk gevolg is dat alleen de GPU als alternatief overblijft. De emissies van de APU worden dan vervangen door die van de GPU, wat in de zin van geurhinder/emissiebeperking averechts kan uitpakken. Of dat inderdaad averechts uitpakt moet nader worden onderzocht.</p> <p>Tekstvoorstel voor het aanpassen van de artikeltekst:</p> <p>1 Bij de afhandeling van een vliegtuig aan de afhandelingsplaats draagt de gezagvoerder er zorg voor dat de in het vliegtuig aanwezige Auxiliary Power Unit niet gebruikt wordt voor de stroomvoorziening voor zover een vervangende vaste walstroomvoorziening (Fixed Ground Power) beschikbaar is.</p> <p>2 De gezagvoerder kan afwijken van het eerste lid indien naleving van dat lid naar het oordeel van de gezagvoerder onveilig is of aan de normale operatie van het vliegtuig in de weg staat.</p> <p>Algemeen voorstel m.b.t. NvT:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Als de NvT als alternatief voor de stroomvoorziening door de APU de FGP aanwijst, dan moet de NvT óók helderheid geven over hoe, in het licht van de artikeltekst, om te gaan met het in de praktijk veelvuldige gebruik van de GPU's. In de huidige NvT is dit een belangrijke ommissie. • De NvT moet in alle delen éénduidig en consequent gemaakt worden. In de huidige teksten bestaat hier en daar de suggestie van 'op twee gedachten hinken': 'verplicht afschakelen van de APU' en 'verplicht afschakelen van de stroomvoorziening door de APU' worden niet consequent onderscheiden. • In de toelichting moet duidelijkheid verschaft worden wat al dan niet onder 'de normale operatie van het vliegtuig' verstaan wordt. In ieder geval is afwijking van lid 1 toegestaan bij: <ul style="list-style-type: none"> ○ het niet (goed) functioneren van de FGP; ○ het instellen van de boordsystemen bij naderend vertrek (vertrek binnen 20 min.); ○ een korte omdraaitijd (kleiner dan 30 min.); ○ het technisch verifiëren van boordsystemen; ○ ... <p>Kanttekening:</p>

-
- | | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none">• Hoewel de voorgestelde artikelaanpassing – i.c.m. aangepaste NvT – één onduidelijkheid wegneemt, kan het feit dat GPU's formeel niet onder het luchthavenluchtverkeer vallen nog een probleem vormen. Zij vallen onder gezag van de provincie. Er kan onduidelijkheid ontstaan over de rollen van bevoegd gezag van Rijk en provincie, waarbij de vraag is in hoeverre door de IVW handhavend kan worden opgetreden tegen het gebruik van een GPU, als FGP (operationeel) beschikbaar is.• De voorgestelde artikelaanpassing kan vanwege de slecht lijkende operationele beschikbaarheid en/of betrouwbaarheid van de FGP een nieuw probleem in de handhaving creëren. Als een gezagvoerder de FGP-voorziening niet gebruikt met als argument dat die z.i. notoir onbetrouwbaar is, dan heeft de handhaving daar gezien het tweede lid geen antwoord op. De handhaving wordt in dat geval feitelijk onmogelijk gemaakt door het (al dan niet terechte) beeld dat maatschappijen hebben van de operationele kwaliteit van de FGP. |
|--|---|

BELEIDSINSTRUMENT	Vaststelling mbt het voorschrift voor de bepaling van het risicogewicht
ARTIKEL	LVB 4.1.2
Tekst van het artikel	De gemiddelde ongevalskans per vliegtuigbeweging per gebruiksjaar en het maximum startgewicht per vliegtuigbeweging worden bepaald overeenkomstig het rapport van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium NLR-CR-2001-399.
Korte omschrijving van het doel van het artikel	Eenduidige berekeningswijze
Betrokkenheid Inspectie V&W	Geen.

EFFECTIVITEIT	
Wordt het beleidsinstrument nageleefd? ja/nee, en voorts	Ja. Vormt een bepaling voor de sector in relatie tot de RMI.
Wat waren de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 met toepassing van het beleidsinstrument? In hoeverre zijn externe factoren van invloed geweest?	n.v.t.
Wat zouden de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 zijn geweest zónder toepassing van het beleidsinstrument?	n.v.t.
Wat zijn de verwachte overlast en risico's in het jaar 2010+ als het beleid wordt voortgezet?	n.v.t.

ERVARINGEN	
Wat zijn de ervaringen met het beleidsinstrument / het onderwerp	Werkt goed.

Wat zijn de tekortkomingen m.b.t. het beleidsinstrument / het onderwerp	Niet bekend.
--	--------------

VERBETERVORSTELLEN

Verbetervoorstel op basis van effectiviteit/ ervaringen of tekortkomingen	Geen.
Concreet voorstel tot aanpassing van de WL/LVB/LIB	

BELEIDSINSTRUMENT	Totaal Volume Geluid (63,46 Lden en 54,44 Lnight)
ARTIKEL	LVB 4.2.1, 4.2.2
Tekst van het artikel	<p>Artikel 4.2.1 1 De Lden wordt gebruikt als indicator voor de geluidbelasting gedurende het gehele etmaal ten gevolge van het luchthavenluchtverkeer. De geluidbelasting wordt berekend over een gebruiksjaar. 2 Het totale volume van de geluidbelasting bedraagt niet meer dan 63,71 dB(A). 3 De geluidbelasting in een punt dat is aangewezen in bijlage 2 bij dit besluit bedraagt niet meer dan de bij dat punt aangegeven waarde. 4 Indien in een gebruiksjaar de geluidbelasting in een punt meer bedraagt dan de in het derde lid bedoelde waarde, wordt een nieuwe waarde berekend op basis van de meteorologische omstandigheden zoals die zich in het gebruiksjaar hebben voorgedaan. In dat geval treedt voor dat gebruiksjaar voor de in het derde lid bedoelde waarde in de plaats de laagste van de volgende waarden: a de berekende nieuwe waarde; b de waarde die bij het punt in bijlage 2 bij dit besluit tussen haken is vermeld.</p> <p>Artikel 4.2.2 1 De Lnight wordt gebruikt als indicator voor de geluidbelasting gedurende de periode van 23 uur tot 7 uur ten gevolge van het luchthavenluchtverkeer. De geluidbelasting wordt berekend over een gebruiksjaar. 2 Het totale volume van de geluidbelasting bedraagt niet meer dan 54,44 dB(A). 3 De geluidbelasting in een punt dat is aangewezen in bijlage 3 bij dit besluit bedraagt niet meer dan de bij dat punt aangegeven waarde. 4 Indien in een gebruiksjaar de geluidbelasting in een punt meer bedraagt dan de in het derde lid bedoelde waarde, wordt een nieuwe waarde berekend op basis van de meteorologische omstandigheden zoals die zich in het gebruiksjaar hebben voorgedaan. In dat geval treedt voor dat gebruiksjaar voor de in het derde lid bedoelde waarde in de plaats de laagste van de volgende waarden: a de berekende nieuwe waarde; b de waarde die bij het punt in bijlage 3 bij dit besluit tussen haken is vermeld.</p>
Korte omschrijving van het doel van het artikel	Bovengrens aan totale geluidbelasting.
Betrokkenheid Inspectie V&W	Controle op grenswaarde-overschrijding.

EFFECTIVITEIT	
Wordt het beleidsinstrument nageleefd? ja/nee, en voorts	Ja.
Wat waren de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 met toepassing van het beleidsinstrument? <i>In hoeverre zijn externe</i>	De grenswaarde is nog niet beperkend geweest. Dit betekent dat de meteotoeslag nog in alle handhavingpunten volledig kon worden gebruikt.

factoren van invloed geweest?	
Wat zouden de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 zijn geweest zónder toepassing van het beleidsinstrument?	N.V.T.
Wat zijn de verwachte overlast en risico's in het jaar 2010+ als het beleid wordt voortgezet?	Het TVG zal waarschijnlijk minder snel een beperkende factor zijn dan de grenswaarden voor luchtverontreiniging en geluid in handhavingspunten.

ERVARINGEN

Wat zijn de ervaringen met het beleidsinstrument / het onderwerp	Goed.
Wat zijn de tekortkomingen m.b.t. het beleidsinstrument / het onderwerp	Geen enkel effect. De grenswaarde levert voorlopig nog geen beperkingen op.

VERBETEROORSTELLEN

Verbetervoorstel op basis van effectiviteit/ ervaringen of tekortkomingen	Geen.
Concreet voorstel tot aanpassing van de WL/LVB/LIB	Geen.

BELEIDSINSTRUMENT	Geluidsbelasting in handhavingspunten (Lden en Lnight)
ARTIKEL	LVB 4.2.1, 4.2.2
Tekst van het artikel	<p>Artikel 4.2.1 1 De Lden wordt gebruikt als indicator voor de geluidbelasting gedurende het gehele etmaal ten gevolge van het luchthavenluchtverkeer. De geluidbelasting wordt berekend over een gebruiksjaar. 2 Het totale volume van de geluidbelasting bedraagt niet meer dan 63,71 dB(A). 3 De geluidbelasting in een punt dat is aangewezen in bijlage 2 bij dit besluit bedraagt niet meer dan de bij dat punt aangegeven waarde. 4 Indien in een gebruiksjaar de geluidbelasting in een punt meer bedraagt dan de in het derde lid bedoelde waarde, wordt een nieuwe waarde berekend op basis van de meteorologische omstandigheden zoals die zich in het gebruiksjaar hebben voorgedaan. In dat geval treedt voor dat gebruiksjaar voor de in het derde lid bedoelde waarde in de plaats de laagste van de volgende waarden: a de berekende nieuwe waarde; b de waarde die bij het punt in bijlage 2 bij dit besluit tussen haken is vermeld.</p> <p>Artikel 4.2.2 1 De Lnight wordt gebruikt als indicator voor de geluidbelasting gedurende de periode van 23 uur tot 7 uur ten gevolge van het luchthavenluchtverkeer. De geluidbelasting wordt berekend over een gebruiksjaar. 2 Het totale volume van de geluidbelasting bedraagt niet meer dan 54,44 dB(A). 3 De geluidbelasting in een punt dat is aangewezen in bijlage 3 bij dit besluit bedraagt niet meer dan de bij dat punt aangegeven waarde. 4 Indien in een gebruiksjaar de geluidbelasting in een punt meer bedraagt dan de in het derde lid bedoelde waarde, wordt een nieuwe waarde berekend op basis van de meteorologische omstandigheden zoals die zich in het gebruiksjaar hebben voorgedaan. In dat geval treedt voor dat gebruiksjaar voor de in het derde lid bedoelde waarde in de plaats de laagste van de volgende waarden: a de berekende nieuwe waarde; b de waarde die bij het punt in bijlage 3 bij dit besluit tussen haken is vermeld.</p>
Korte omschrijving van het doel van het artikel	Lokale beperkingen ten behoeve van optimale (ruimtelijke) verdeling geluid over omgeving Schiphol.
Betrokkenheid Inspectie V&W	Controle op overschrijding grenswaarden.

EFFECTIVITEIT	
Wordt het beleidsinstrument nageleefd? ja/nee, en voorts	Ja.
Wat waren de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 met toepassing van het beleidsinstrument? In hoeverre zijn externe	<p>Lokale beperking overlast in woongebieden. Omdat de grenswaarden niet overschreden zijn, zijn er geen woningen buiten de 58 dB(A)-contour Lden van het grenswaardenscenario die een geluidsbelasting hoger dan 58 dB(A) Lden hebben gehad.</p> <p>Externe factoren die aan het resultaat hebben bijgedragen, zijn:</p>

factoren van invloed geweest?	<ul style="list-style-type: none"> • minder verkeer (groei) dan oorspronkelijk geprognosticeerd is; • gunstige weersomstandigheden (geen grote afwijkingen van het 30-jarig gemiddelde).
Wat zouden de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 zijn geweest zónder toepassing van het beleidsinstrument?	Waarschijnlijk lokaal meer overlast.
Wat zijn de verwachte overlast en risico's in het jaar 2010+ als het beleid wordt voortgezet?	Risico's voor de sector: <ul style="list-style-type: none"> • de kans op lokale grenswaarde-overschrijdingen wordt groter naarmate de groei in de luchtvaart doorzet en vlootvernieuwing bij de prognoses achter blijft • wellicht opzoeken grenzen dwarswindlimieten (veiligheidsprobleem).

ERVARINGEN

Wat zijn de ervaringen met het beleidsinstrument / het onderwerp	Werkt goed.
Wat zijn de tekortkomingen m.b.t. het beleidsinstrument / het onderwerp	Geen.

VERBETERVORSTELLEN

Verbetervoorstel op basis van effectiviteit/ ervaringen of tekortkomingen	Geen.
Concreet voorstel tot aanpassing van de WL/LVB/LIB	Geen.

BELEIDSINSTRUMENT	Vaststelling mbt het voorschrift voor de bepaling van de geluidbelasting
ARTIKEL	LVB 4.2.3
Tekst van het artikel	<p>1 De geluidbelasting uitgedrukt in L_{den} of L_{night}, wordt bepaald overeenkomstig de definitie van deze begrippen in bijlage I van Richtlijn nr. 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai (Pb L 189 van 18 juli 2002).</p> <p>2 De in de artikelen 4.2.1 en 4.2.2 bedoelde geluidbelastingen worden bepaald overeenkomstig het rapport van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium NLR-CR-2001-372.</p> <p>3 De in de artikelen 4.2.1, vierde lid, en 4.2.2, vierde lid, bedoelde nieuwe waarden worden berekend overeenkomstig het rapport van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium NLR-CR-2001-371, met dien verstande dat een herberekening plaatsvindt overeenkomstig hoofdstuk 9 van het rapport, bedoeld in het tweede lid.</p>
Korte omschrijving van het doel van het artikel	Eenduidige berekeningswijze
Betrokkenheid Inspectie V&W	Geen.

EFFECTIVITEIT	
Wordt het beleidsinstrument nageleefd? ja/nee, en voorts	Ja. Vormt een bepaling voor de sector in relatie tot de RMI.
Wat waren de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 met toepassing van het beleidsinstrument? In hoeverre zijn externe factoren van invloed geweest?	n.v.t.
Wat zouden de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 zijn geweest zónder toepassing van het beleidsinstrument?	n.v.t.
Wat zijn de verwachte overlast en risico's in het jaar 2010+ als het beleid wordt voortgezet?	n.v.t.

ERVARINGEN

Wat zijn de ervaringen met het beleidsinstrument / het onderwerp	Werkt goed.
--	-------------

Wat zijn de tekortkomingen m.b.t. het beleidsinstrument / het onderwerp	Niet bekend.
---	--------------

VERBETERVOORSTELLEN

Verbetervoorstel op basis van effectiviteit/ ervaringen of tekortkomingen	Geen.
---	-------

Concreet voorstel tot aanpassing van de WL/LVB/LIB	
--	--

BELEIDSINSTRUMENT	Geïndexeerde emissies van luchtverontreinigende stoffen CO, NO_x, VOS, SO₂ en PM₁₀ (in gram/ton vliegtuiggewicht)																								
ARTIKEL	LVB 4.3.1																								
Tekst van het artikel	<p>1 De uitstoot ten gevolge van het luchthavenluchtverkeer bedraagt per gecorrigeerde vliegtuigbeweging per gebruiksjaar niet meer dan de in de navolgende tabel in gram per ton vermelde waarden.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Stof</th> <th>Eerste en tweede gebruiksjaar</th> <th>Vanaf het derde tot en met het zevende gebruiksjaar</th> <th>Vanaf het achtste gebruiksjaar</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>CO</td> <td>73,1</td> <td>58,1</td> <td>55,0</td> </tr> <tr> <td>NO_x</td> <td>74,6</td> <td>74,6</td> <td>74,6</td> </tr> <tr> <td>VOS</td> <td>15,6</td> <td>9,9</td> <td>8,4</td> </tr> <tr> <td>SO₂</td> <td>2,1</td> <td>2,1</td> <td>2,1</td> </tr> <tr> <td>PM₁₀</td> <td>2,5</td> <td>2,5</td> <td>2,5</td> </tr> </tbody> </table> <p>2 Het aantal gecorrigeerde vliegtuigbewegingen is gelijk aan het gesommeerde maximum startgewicht van de vliegtuigbewegingen in het gebruiksjaar. 3 Indien op grond van het eerste lid voor een stof in enig gebruiksjaar een maximum voor de uitstoot als gevolg van alle vliegtuigbewegingen tezamen geldt dat lager is dan de hoeveelheid van die stof die in het voorgaande gebruiksjaar als gevolg van alle vliegtuigbewegingen tezamen mocht worden uitgestoten, treedt deze hoeveelheid in de plaats van dat maximum.</p>	Stof	Eerste en tweede gebruiksjaar	Vanaf het derde tot en met het zevende gebruiksjaar	Vanaf het achtste gebruiksjaar	CO	73,1	58,1	55,0	NO _x	74,6	74,6	74,6	VOS	15,6	9,9	8,4	SO ₂	2,1	2,1	2,1	PM ₁₀	2,5	2,5	2,5
Stof	Eerste en tweede gebruiksjaar	Vanaf het derde tot en met het zevende gebruiksjaar	Vanaf het achtste gebruiksjaar																						
CO	73,1	58,1	55,0																						
NO _x	74,6	74,6	74,6																						
VOS	15,6	9,9	8,4																						
SO ₂	2,1	2,1	2,1																						
PM ₁₀	2,5	2,5	2,5																						
Korte omschrijving van het doel van het artikel	Beperking van de uitstoot van genoemde stoffen.																								
Betrokkenheid Inspectie V&W	IVW is uitvoerende organisatie en neemt maatregelen bij eventuele overschrijding																								

EFFECTIVITEIT	
Wordt het beleidsinstrument nageleefd? ja/nee, en voorts	<p>Wordt voldaan aan de voorschriften in het artikel? Ja en nee. Tot op heden is vanwege implementatie problemen bij AAS het artikel niet volledig ingevuld.</p>
Wat waren de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 met toepassing van het beleidsinstrument? In hoeverre zijn externe factoren van invloed geweest?	<p>Hoe hebben de totale emissies door het vliegverkeer zich ontwikkeld? Volgens planning. Voldoet de omgeving van Schiphol aan het Nederlandse Besluit Luchtkwaliteit? Onbekend. Wat is de bijdrage van de luchtvaart aan de lokale luchtkwaliteit? Onbekend.</p>

Wat zouden de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 zijn geweest zónder toepassing van het beleidsinstrument?	Wat zouden de emissies en de lokale luchtkwaliteit zijn geweest zónder deze beperking? Gelijk, de exploitant kan niet of nauwelijks op deze grenswaarden sturen. Hij is volledig afhankelijk van de vlootsamenstelling van de op Schiphol opererende maatschappijen.
Wat zijn de verwachte overlast en risico's in het jaar 2010+ als het beleid wordt voortgezet?	Analoog aan het voorgaande

ERVARINGEN

Wat zijn de ervaringen met het beleidsinstrument / het onderwerp	Sinds de invoering van het instrument is veel energie en effort gestoken in het maken van een sluitend systeem voor de registratie van de emissies.
Wat zijn de tekortkomingen m.b.t. het beleidsinstrument / het onderwerp	Met name de data base met gegevens over vliegtuigen/motoren emissies van motoren en APU is een zeer moeizaam proces. ICAO neemt niet alle motoren op haar database. De betrouwbaarheid van andere bronnen is niet gegarandeerd. Dit kan mogelijk problemen opleveren in het geval dat er maatregelen door IVW worden opgelegd.

VERBETERVOORSTELLEN

Verbetervoorstel op basis van effectiviteit/ ervaringen of tekortkomingen	
Concreet voorstel tot aanpassing van de WL/LVB/LIB	

BELEIDSINSTRUMENT	Grenswaarden voor de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken																								
ARTIKEL	LVB 4.3.1 en 4.3.2																								
Tekst van het artikel	<p>Artikel 4.3.1 1. De uitstoot ten gevolge van het luchthavenluchtverkeer bedraagt per gecorrigeerde vliegtuigbeweging per gebruiksjaar niet meer dan de in de navolgende tabel in gram per ton vermelde waarden.</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr style="background-color: #ffffcc;"> <th>Stof</th> <th>Eerste en tweede gebruiksjaar</th> <th>Vanaf het derde tot en met het zevende gebruiksjaar</th> <th>Vanaf het achtste gebruiksjaar</th> </tr> </thead> <tbody> <tr style="background-color: #d9e1f2;"> <td>CO</td> <td>73,1</td> <td>58,1</td> <td>55,0</td> </tr> <tr style="background-color: #d9e1f2;"> <td>NO_x</td> <td>74,6</td> <td>74,6</td> <td>74,6</td> </tr> <tr style="background-color: #d9e1f2;"> <td>VOS</td> <td>15,6</td> <td>9,9</td> <td>8,4</td> </tr> <tr style="background-color: #d9e1f2;"> <td>SO₂</td> <td>2,1</td> <td>2,1</td> <td>2,1</td> </tr> <tr style="background-color: #d9e1f2;"> <td>PM₁₀</td> <td>2,5</td> <td>2,5</td> <td>2,5</td> </tr> </tbody> </table> <p>2. Het aantal gecorrigeerde vliegtuigbewegingen is gelijk aan het gesommeerde maximum startgewicht van de vliegtuigbewegingen in het gebruiksjaar.</p> <p>3. Indien op grond van het eerste lid voor een stof in enig gebruiksjaar een maximum voor de uitstoot als gevolg van alle vliegtuigbewegingen tezamen geldt dat lager is dan de hoeveelheid van die stof die in het voorgaande gebruiksjaar als gevolg van alle vliegtuigbewegingen tezamen mocht worden uitgestoten, treedt deze hoeveelheid in de plaats van dat maximum.</p> <p>Artikel 4.3.2 De uitstoot wordt bepaald overeenkomstig de emissieberekeningsmethodiek zoals beschreven in het rapport van het TNO-MEP – R2003/313. Het maximum startgewicht wordt bepaald overeenkomstig het in artikel 4.1.2 genoemde rapport.</p>	Stof	Eerste en tweede gebruiksjaar	Vanaf het derde tot en met het zevende gebruiksjaar	Vanaf het achtste gebruiksjaar	CO	73,1	58,1	55,0	NO _x	74,6	74,6	74,6	VOS	15,6	9,9	8,4	SO ₂	2,1	2,1	2,1	PM ₁₀	2,5	2,5	2,5
Stof	Eerste en tweede gebruiksjaar	Vanaf het derde tot en met het zevende gebruiksjaar	Vanaf het achtste gebruiksjaar																						
CO	73,1	58,1	55,0																						
NO _x	74,6	74,6	74,6																						
VOS	15,6	9,9	8,4																						
SO ₂	2,1	2,1	2,1																						
PM ₁₀	2,5	2,5	2,5																						
Korte omschrijving van het doel van het artikel	<p>Artikel 4.3.1 Het beperken van de uitstoot van genoemde stoffen, middels: 1) stellen van relatieve grenswaarden, die de inzet van relatief schone vliegtuigen stimuleren (groei is onbeperkt mogelijk, zolang met relatief schone vliegtuigen wordt gevlogen); 2) stellen van absolute grenswaarden, indien de ingezette vliegtuigen niet schoon genoeg blijken (harde grens maakt op enig moment groei onmogelijk, totdat weer aan het criterium van relatief schone vliegtuigen wordt voldaan).</p> <p>Artikel 4.3.2 Het voorschrijven van een rekenmethodiek ter bepaling van de uitstoot.</p>																								
Betrokkenheid Inspectie V&W	Vaststellen of grenswaarden al dan niet worden overschreden, en indien nodig maatregelen nemen bij overschrijding.																								

EFFECTIVITEIT

Wordt het beleidsinstrument nageleefd?

ja/nee, en voorts

Ja, tot en met 2004 werd aan de grenswaarden voldaan. Eerstvolgende vaststelling volgt na afloop gebruiksjaar 2005.

Wat waren de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 met toepassing van het beleidsinstrument? In hoeverre zijn externe factoren van invloed geweest?

Aan het stellen van de grenswaarden en de handhaving daarvan zijn geen directe gevolgen voor overlast en risico's verbonden. In zoverre dat indirect wel het geval zou zijn is dat door de Inspectie niet te beoordelen.

Wat zouden de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 zijn geweest zónder toepassing van het beleidsinstrument?

Dit is door de Inspectie niet te beoordelen - zie vorige blok.

Wat zijn de verwachte overlast en risico's in het jaar 2010+ als het beleid wordt voortgezet?

Dit is door de Inspectie niet te beoordelen - zie vorige blok.

ERVARINGEN

Wat zijn de ervaringen met het beleidsinstrument / het onderwerp

De berekeningsmethodiek die als zodanig is gegeven in art. 4.3.2 functioneert goed.

Echter, om de berekening mogelijk te maken is invoer nodig van de vluchtregistraties en van de bijbehorende (emissie)kenmerken van de vluchten.

De verplichting voor AAS om de voor de berekening noodzakelijke vluchtgegevens te registreren is vastgelegd in de RMI, waarin ook is geregeld dat de Inspectie de databases met emissiekenmerken moet leveren en actueel houden. De RMI schrijft ook voor dat de feitelijke berekening cf. art. 4.3.2. door AAS wordt uitgevoerd en dat het resultaat aan de IVW wordt geleverd.

Tot op heden zijn er implementatieproblemen bij AAS t.a.v. het systeem waarmee die berekeningen moeten worden gemaakt (zgn. 'WINGS'). Dit maakt tot op heden handhavings- of controleberekeningen noodzakelijk. De situatie aangaande de status van WINGS is tot op heden nog steeds onduidelijk.

Het actueel houden van de databases kost de IVW veel tijd en moeite, ook omdat veel gegevens eenvoudigweg niet (eenduidig) beschikbaar blijken te zijn.

Wat zijn de tekortkomingen m.b.t. het beleidsinstrument / het

- In vervolg op voorgaande blok: met name het vullen en actueel houden van de databases op het punt van vliegtuigtypen-APU's, motortypen-emissies en APU-typen-emissies is een zeer moeizaam proces. ICAO neemt niet alle

onderwerp	<p>motoren op in haar database, terwijl de betrouwbaarheid van andere bronnen niet is gegarandeerd. Dit kan mogelijk problemen opleveren in het geval er – op basis van de berekende uitkomsten – maatregelen door IVW (moeten) worden opgelegd.</p> <ul style="list-style-type: none"> • De enige mogelijke maatregel die de IVW kan opleggen is een beperking van het aantal vluchten, en dan nog alleen nadat is vastgesteld dat aan beide grenswaarden (lid 1 en lid 3) niet is voldaan. Dit is enerzijds erg beperkt, anderzijds meteen vergaand.
------------------	---

VERBETERVORSTELLEN	
Verbetervoorstel op basis van effectiviteit/ ervaringen of tekortkomingen	<ul style="list-style-type: none"> • T.a.v. mogelijkheid tot opleggen van een maatregel (zie onder 'Ervaringen'): wellicht zijn er meer mogelijkheden om maatregelen op te leggen. Gedacht kan worden aan mogelijkheid tot het weren van relatief vuile vliegtuigen. Dit doet recht aan de idee van de regelgeving en is mogelijk een minder vergaande, meer proportionele maatregel. Daarbij moet dan wel goed gekeken worden op grond waarvan precies kan worden besloten tot dergelijke maatregelen naar de wijze waarop een overschrijding opleggen van een maatregel. • Gezien de problematiek t.a.v. de databases: bezien of de rekenmethodiek gegeven de praktijk kan/moet worden verbeterd. Dit is vooral van belang indien de Inspectie in de toekomst een maatregel zou moeten opleggen. Er moet dan geen twijfel zijn over de kwaliteit van de vaststellingen, op grond waarvan die maatregel wordt opgelegd.
Concreet voorstel tot aanpassing van de WL/LVB/LIB	<p>De NvT bevat een aantal slordigheden die m.n. van belang zijn waar zij leiden tot verwarring/onjuist beeld van de werking van art. 4.3.1 lid 3.</p> <ul style="list-style-type: none"> • NvT, 'artikelgewijze deel': de Inspectie kan pas een maatregel nemen zodra is vastgesteld dat grenswaarden lid 1 en lid 3 overschreden zijn, niet 'lid 1 of lid 3'. Grenswaarde lid 1 kan namelijk uitsluitend na afloop van het jaar worden vastgesteld en heeft ook altijd voorrang boven grenswaarde lid 3. Het gegeven voorbeeld klopt daarom niet. In hetzelfde voorbeeld wordt de suggestie gewekt dat het van toepassing worden van lid 3 <i>altijd</i> resulteert in bevroering van het aantal vliegtuigbewegingen. Dit is in het gegeven voorbeeld hierboven weliswaar juist, maar dit is niet het geval bij een overgang naar strengere normen. Dan kan er, integendeel, zelfs sprake zijn van extra ruimte. Dat laatste is het geval voor het in de NvT, 'algemeen deel' gegeven voorbeeld, terwijl ook dáár wordt gesteld dat bij ongewijzigde vlootsamenstelling bevroering het resultaat is. • Er is bij inwerkingtreding van het LVB vanwege de onduidelijkheden m.b.t. 4.3.1 lid 3 door betrokken partijen (DGL, VROM, AAS) een aanvullende toelichting geschreven over de werking van lid 3, waarover partijen het eens waren. Het verdient aanbeveling de NvT cf. die uitleg te verbeteren. • NvT, artikelsgewijs: het zevende gebruiksjaar is 2009 – niet 2010. • In het schema van art. 4.3.2 lid 1 de jaartallen vermelden i.p.v. gebruiksjaaren (of correct in NvT opnemen).

BELEIDSINSTRUMENT	Overgangsbepaling LVB																																																																	
ARTIKEL	LVB 5.1, 5.2																																																																	
Tekst van het artikel	<p>Artikel 5.1 Bij de toepassing van artikel 4.3.1, derde lid, in het eerste gebruiksjaar wordt de in dat lid bedoelde hoeveelheid gevonden door deze te bepalen alsof de in de eerste kolom van de tabel bij het eerste lid van dat artikel genoemde grenswaarden in het jaar voorafgaande aan het eerste gebruiksjaar van toepassing waren.</p> <p>Artikel 5.2 1 Dit artikel is van toepassing in het geval dat de inwerkingtreding van dit besluit niet samenvalt met het begin van een gebruiksjaar. 2 Als eerste gebruiksjaar geldt het tijdvak vanaf de inwerkingtreding van dit besluit tot 1 november daarop volgend. 3 De grenswaarde voor het externe-veiligheidsrisico in het eerste gebruiksjaar wordt gevonden door: a voor iedere dag in het eerste gebruiksjaar de waarde te nemen die voortvloeit uit de na dit artikel opgenomen tabel; b deze waarden bij elkaar op te tellen; c de in artikel 4.1.1 genoemde grenswaarde met deze som te vermenigvuldigen. 4 De grenswaarden voor de geluidbelasting in het eerste gebruiksjaar worden gevonden door: a voor iedere dag in het eerste gebruiksjaar de waarde te nemen die voortvloeit uit de na dit artikel opgenomen tabel; b deze waarden bij elkaar op te tellen; c van deze som de logaritme te nemen en die te vermenigvuldigen met -10; d de in de artikelen 4.2.1 en 4.2.2 bedoelde grenswaarden te verminderen met dat produkt. 5 Bij de toepassing van artikel 4.3.1, derde lid, in het eerste gebruiksjaar wordt de in dat lid bedoelde hoeveelheid gevonden door deze te bepalen alsof de in de eerste kolom van de tabel bij het eerste lid van dat artikel genoemde grenswaarden in het jaar voorafgaande aan het eerste gebruiksjaar van toepassing waren en vervolgens: a voor iedere dag in het eerste gebruiksjaar de waarde te nemen die voortvloeit uit de na dit artikel opgenomen tabel; b deze waarden bij elkaar op te tellen; c de bepaalde hoeveelheid met deze som te vermenigvuldigen. 6 Bij de toepassing van artikel 4.3.1, derde lid, in het tweede gebruiksjaar wordt de in dat lid bedoelde hoeveelheid gevonden door deze te bepalen alsof de in de eerste kolom van de tabel bij het eerste lid van dat artikel genoemde grenswaarden in het jaar voorafgaande aan het tweede gebruiksjaar van toepassing waren.</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr style="background-color: #ffff00;"> <th colspan="13">Dagwaarden eerste gebruiksjaar (in duizendsten)</th> </tr> <tr style="background-color: #ffff00;"> <th>Dagen in de maand</th> <th>jan</th> <th>feb</th> <th>mrt</th> <th>apr</th> <th>mei</th> <th>jun</th> <th>jul</th> <th>aug</th> <th>sep</th> <th>okt</th> <th>nov</th> <th>dec</th> </tr> </thead> <tbody> <tr style="background-color: #d3d3d3;"> <td colspan="13">Totale risicogewicht en L_{den}</td> </tr> <tr style="background-color: #d3d3d3;"> <td>en uitstoot van stoffen</td> <td>2,53</td> <td>2,65</td> <td>2,66</td> <td>2,73</td> <td>2,85</td> <td>2,87</td> <td>2,93</td> <td>2,91</td> <td>2,90</td> <td>2,85</td> <td>2,60</td> <td>2,45</td> </tr> <tr style="background-color: #d3d3d3;"> <td>L_{night}</td> <td>1,95</td> <td>2,08</td> <td>2,04</td> <td>2,62</td> <td>3,17</td> <td>3,23</td> <td>3,56</td> <td>3,63</td> <td>3,39</td> <td>3,19</td> <td>2,02</td> <td>2,01</td> </tr> </tbody> </table>	Dagwaarden eerste gebruiksjaar (in duizendsten)													Dagen in de maand	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	Totale risicogewicht en L_{den}													en uitstoot van stoffen	2,53	2,65	2,66	2,73	2,85	2,87	2,93	2,91	2,90	2,85	2,60	2,45	L_{night}	1,95	2,08	2,04	2,62	3,17	3,23	3,56	3,63	3,39	3,19	2,02	2,01
Dagwaarden eerste gebruiksjaar (in duizendsten)																																																																		
Dagen in de maand	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec																																																						
Totale risicogewicht en L_{den}																																																																		
en uitstoot van stoffen	2,53	2,65	2,66	2,73	2,85	2,87	2,93	2,91	2,90	2,85	2,60	2,45																																																						
L_{night}	1,95	2,08	2,04	2,62	3,17	3,23	3,56	3,63	3,39	3,19	2,02	2,01																																																						
Korte omschrijving van het doel van het artikel	Maatschappelijk verantwoorde overgang tussen oude en nieuwe regime regelen.																																																																	
Betrokkenheid Inspectie V&W	Samen met DGL de robuustheid van de bepaling beoordelen.																																																																	

EFFECTIVITEIT

Wordt het beleidsinstrument nageleefd?

Ja.

ja/nee, en voorts

Wat waren de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 met toepassing van het beleidsinstrument? In hoeverre zijn externe factoren van invloed geweest?

Geldt alleen voor 2003. Effect: beheerste overgang regimes.

Wat zouden de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 zijn geweest zónder toepassing van het beleidsinstrument?

Risico voor 2003: Onbeheerste overgang met te grote geluidsruimte voor de sector vanwege start in februari 2003 (i.p.v. op 1 november 2002) en risico van eigen belang sector boven maatschappelijk belang stellen.

Wat zijn de verwachte overlast en risico's in het jaar 2010+ als het beleid wordt voortgezet?

n.v.t.

ERVARINGEN

Wat zijn de ervaringen met het beleidsinstrument / het onderwerp

Ervaringen zijn goed.

Wat zijn de tekortkomingen m.b.t. het beleidsinstrument / het onderwerp

Geen.

VERBETEROORSTELLEN

Verbetervoorstel op basis van effectiviteit/ ervaringen of tekortkomingen

Geen.

Concreet voorstel tot aanpassing van de WL/LVB/LIB

Deel C: LUCHTHAVENINDELINGBESLUIT

beleids- instrument	onderwerp
1.2.1	Omvang van de zones: voldoen deze aan de verwachtingen
2.2.2	Hoogtebeperking bebouwing/objecten
2.2.3	Geen nieuwe vogelaantrekkende activiteiten binnen een straal van 6 km

BELEIDSINSTRUMENT	Hoogtebeperking bebouwing/objecten
ARTIKEL	LIB 2.2.2
Tekst van het artikel	<p>1 Op de gronden die zijn aangewezen op de kaarten in bijlage 4 bij dit besluit zijn geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de in die bijlage aangegeven maximale waarden.</p> <p>2 In afwijking van het eerste lid is een object dat hoger is dan de desbetreffende maximale waarde toegestaan indien:</p> <p>a het object opgericht of geplaatst is overeenkomstig een bouwvergunning of een aanlegvergunning of voor het object een dergelijke vergunning is verleend en b de vergunning is verleend voor de datum van inwerkingtreding van dit besluit.</p> <p>3 In afwijking van het eerste lid is een object dat hoger is dan de desbetreffende maximale waarde eveneens toegestaan voor zover dit in overeenstemming is met een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9 van de wet.</p> <p>4 Op de in het eerste lid bedoelde gronden is het verboden zonder of in afwijking van een aanlegvergunning werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren, voor zover deze werken of werkzaamheden reiken tot een hoogte boven de in dat lid bedoelde maximale waarden.</p>
Korte omschrijving van het doel van het artikel	<p>Het doel van dit artikel is om het luchtruim rond de luchthaven vrij te houden van obstakels om vliegtuigoperaties van en naar de luchthaven veilig te kunnen uitvoeren en ter preventie tegen het ongecontroleerd volbouwen van de omgeving van de luchthaven.</p> <p>Voorts zijn hoogtebeperkingen opgenomen om te waarborgen dat de correcte werking van de elektronische navigatie- en landingshulpmiddelen niet wordt gestoord als gevolg van gebouwen/objecten.</p>
Betrokkenheid Inspectie V&W	<p>Op basis van de in bestemmingsplannen opgenomen criteria m.b.t. het beperkingengebied worden bouwplannen getoetst door de gemeente. Indien het hiermee in strijd kan van het geldende verbod worden afgeweken middels een gezamenlijk verklaring van geen bezwaar door de Inspectie VenW en de Vrom Inspectie.</p>

EFFECTIVITEIT	
Wordt het beleidsinstrument nageleefd? ja/nee, en voorts	Ja.
Wat waren de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 met toepassing van het beleidsinstrument? In hoeverre zijn externe factoren van invloed geweest?	<p>Hoeveel verklaringen van geen bezwaar zijn er verleend en op grond waarvan?</p> <p>In de jaren 2003 t/m 2005 is er op basis van artikel 8.9 keer een verklaring van geen bezwaar afgegeven.</p> <p>Wat is het aandeel van de ontheffingen en overtredingen op de risico's?</p>

Wat zouden de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 zijn geweest zónder toepassing van het beleidsinstrument?	Wat zou het risico geweest zonder toepassing van het beleidsinstrument?
Wat zijn de verwachte overlast en risico's in het jaar 2010+ als het beleid wordt voortgezet?	n.v.t.

ERVARINGEN	
Wat zijn de ervaringen met het beleidsinstrument / het onderwerp	<p>a. In de praktijk wordt bij de beoordeling door de gemeente eerst vooroverleg met de Inspectie VenW gevoerd. Bij de totstandkoming van het beperkingengebied betreffende de obstakelhoogte criteria heeft de Inspectie V&W er sterk voor gepleit de vlakken t.a.v. de landingsinstrument-sigtaalbescherming en de hoogtebeperkingen t.b.v. de vliegoperatie niet te integreren maar separaat in het LIB op te nemen. In de praktijk blijkt deze integratie contraproductief. In latere instantie moet toch nader worden uitgezocht welke beperking kritisch is.</p> <p>b. De Schipholwet en de besluiten voorzien niet in de mogelijkheid om objecten die de voorgeschreven maximale waarden overschrijden te saneren. Dit geldt met name voor bomen/strijken. Nog de overheid nog de exploitant van de luchthaven heeft de wettelijke middelen om het verlagen/verwijderen van bomen af te dwingen.</p> <p>Consequenties indien de maximum waarden worden overschreden:</p> <p>Economische exploitatie Een van de ICAO voorschriften is dat obstakels gelegen in het verlengde van de baan moeten worden gepubliceerd in luchtvaartpublicaties (AIP). Over deze gegevens moeten luchtvaardenden beschikken om met name bij starts veilig te kunnen uitvliegen. Veilig uitvliegen betekent dat rekening moet worden gehouden met de gepubliceerde obstakels. Te hoge obstakels kunnen tot gevolg hebben dat een vliegtuig niet met zijn maximum start gewicht kan vertrekken en bijvoorbeeld vracht moet laten staan. Door vracht te laten staan wordt weer voldaan aan de minimum veiligheidsvoorschriften. Bomen/struiken die doorgroeien en de maximum voorgeschreven hoogtewaarden overschrijden zijn dus van invloed op de exploitatie van de luchthaven.</p> <p>Veiligheid Voor landingen geldt dat doorgroeiende bomen/struiken tot gevolg hebben dat uiteindelijk niet meer wordt voldaan aan de ICAO veiligheidscriteria. Om weer te voldoen aan de veiligheidsvoorwaarden is een oplossing, indien door derden niet wordt meegewerkt aan het verwijderen/verlagen van de bomen/struiken, het fysiek verplaatsen van de landingsdrempel. Dit heeft grote gevolgen voor de infrastructuur van de luchthaven en brengt hoge kosten met zich mee.</p>

<p>Wat zijn de tekortkomingen m.b.t. het beleidsinstrument / het onderwerp</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. De onder ervaringen in punt a. genoemde integratie van de vlakken. 2. In de huidige regelgeving ontbreken criteria voor windverstoring als gevolg van bebouwing rondom de luchthaven. (zie onder overige evaluatie-punten "Introductie van hoogtebeperkingen tbv voorkomen van optredende windturbulentie als gevolg van gebouwen"). 3. De beperkingen die gelden rond het ILS en de VOR/DME's (AMS en SPL) zijn in de 'overzichtskaart hoogtebeperkingen' opgenomen. Niet opgenomen is deze overzichtskaart zijn de beperkingen rond radars en ontvang- zendstations. 4. Een verdere tekortkoming is dat een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in art. 8.9 van de wet kan worden geweigerd met het oog op veiligheid en de geluidsbelasting. Een aanvraag kan niet worden afgewezen om redenen van exploitatie van de luchthaven (economische uitbating). Het komt voor dat een aanvraag geen gevolgen heeft voor de veiligheid of de geluidsbelasting. Dit speelt met name voor startend verkeer. Obstakels gelegen onder het uitvliegp pad worden in de luchtvaartpublicaties gepubliceerd zodat hiermee door de maatschappijen rekening kan worden gehouden. 5. Nog de overheid nog de exploitant van de luchthaven heeft de wettelijke middelen om het verlagen/verwijderen van bomen af te dwingen.
---	--

VERBETERVOORSTELLEN	
<p>Verbetervoorstel op basis van effectiviteit/ ervaringen of tekortkomingen</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Differentiatie van de landingsinstrument-sig naalbeschermingvlakken en het de zogenaamde ICAO annex 14 obstakelvlakken. 2. Opnemen hoogtebeperkingen a.g.v. windturbulentie rond gebouwen. 3. Opnemen hoogtebeperkingen verstoring radars en zend- ontvangstations. 4. Exploitatie luchthaven opnemen als reden om een verklaring van geen bezwaar niet af te geven. 5. Bij wet de overheid dan wel de exploitant de mogelijkheid bieden om de aan- en uitvliegtrog te saneren indien bomen/struiken de maximale waarden overschrijden.
<p>Concreet voorstel tot aanpassing van de WL/LVB/LIB</p>	<p>Zie hier boven.</p>

BELEIDSINSTRUMENT	Geen nieuwe vogelaantrekkende activiteiten binnen een straal van 6 km
ARTIKEL	LIB 2.2.3
Tekst van het artikel	<p>1 Op de gronden die zijn aangewezen op de kaart in bijlage 5 bij dit besluit is een grondgebruik of een bestemming binnen de volgende categorieën niet toegestaan:</p> <p>a industrie in de voedingssector met extramurale opslag of overslag;</p> <p>b viskwekerijen met extramurale bassins;</p> <p>c opslag of verwerking van afvalstoffen met extramurale opslag of verwerking;</p> <p>d natuurreservaten en vogelreservaten;</p> <p>e moerasgebieden en oppervlaktewateren groter dan 3 hectare.</p> <p>2 In afwijking van het eerste lid is dit grondgebruik of deze bestemming toegestaan voor zover dit gebruik of deze bestemming rechtmatig is op de datum van inwerkingtreding van dit besluit.</p> <p>3 In afwijking van het eerste lid is dit grondgebruik of deze bestemming eveneens toegestaan voor zover dit in overeenstemming is met een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9 van de wet.</p>
Korte omschrijving van het doel van het artikel	De aanwezigheid van grote aantallen vogels op of in de omgeving de luchthaven is een potentieel risico voor de luchtvaart. De door het artikel opgelegde beperking heeft tot doel om een vijftal specifiek nieuwe vogelaantrekkende bestemmingen trekkende bestemmingen binnen een afstand van 6 km van het bannenstelsel te weren, dan wel toe te staan (middels een verklaring van geen bezwaar art 8.9 WL) indien wordt aangetoond dat de bestemming niet leidt tot een toename van het risico voor de vluchtoperatie.
Betrokkenheid Inspectie V&W	Inspectie V&W verricht de beoordeling (conform verklaring van geen bezwaar procedure art 8.9 WL) van het verzoek tot afwijking van het eerste lid van art. 2.2.3 LIB.

EFFECTIVITEIT	
Wordt het beleidsinstrument nageleefd?	In hoeveel gevallen is gebruik gemaakt van de ontheffingsmogelijkheid? Er zijn drie verklaringen van geen bezwaar verleend.
ja/nee, en voorts	Is er sprake geweest van overtredingen, en is daartegen opgetreden? Voor zover bekend geen overtredingen, de handhaving vindt plaats vanuit de Vrom-inspectie.
Wat waren de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 met toepassing van het beleidsinstrument? In hoeverre zijn externe factoren van invloed geweest?	<p>Hoeveel vergunningen zijn er geweigerd a.g.v. deze beperking? Er zijn geen vergunningen geweigerd. Oorzaak hiervoor is dat plannen m.b.t. mogelijke afwijkingen in een voortraject worden afgestemd met Inspectie VenW, in voorkomende gevallen worden plannen aangepast.</p> <p>Wat is het aandeel van de ontheffingen en overtredingen op de risico's? Niet goed bekend. Het probleem is dat de ontheffingen worden verstrekt op basis van "best professional judgement" een instrument om het mogelijke toenemende risico van de met de ontheffing samenhangende ontwikkeling te meten is, door het ontbreken van financiële middelen hiervoor, helaas nog niet ontwikkeld.</p>

Wat zouden de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 zijn geweest zónder toepassing van het beleidsinstrument?	Wat zou het risico zijn geweest als alle vergunningsaanvragen waren gehonoreerd? Niet van toepassing, alle vergunningsaanvragen zijn door het voeren van vooroverleg aangepast en zodoende gehonoreerd.
Wat zijn de verwachte overlast en risico's in het jaar 2010+ als het beleid wordt voortgezet?	Verwacht wordt dat de vogelpopulatie in het beperkingengebied in de toekomst toe gaat nemen. Hieronder bevinden zich ook een risicosoort als de gans. Gevolg hiervan kan zijn dat de situatie kan ontstaan dat, de huidige vogelpopulatie in acht genomen, voor een bestemming of een vorm van grondgebruik waarvoor een afwijking is toegestaan, momenteel geen toename van het risico voor de luchtvaart wordt verwacht, terwijl deze toename van het risico in de toekomst nogal onzeker is. Zekerheidshalve wordt er in de verklaring van geen bezwaar opgenomen dat er beheersmaatregelen moeten worden genomen indien door de groei van de vogelpopulatie het risico voor de luchtvaart toeneemt. De handhaving van dit aspect is echter niet geregeld. Daarbij komt dat de ontheffingen voor onbepaalde tijd worden afgegeven, wat de noodzaak ten aanzien van de handhaving nog urgenter maakt.

ERVARINGEN

Wat zijn de ervaringen met het beleidsinstrument / het onderwerp

De eerste beoordeling of een bestemming of een vorm van grondgebruik in strijd is met art. 2.2.3 eerste lid LIB ligt bij de betreffende gemeente.

Er zijn tot nu toe een drietal verzoeken tot afwijking ingediend en gehonoreerd middels een verstekte verklaring van geen bezwaar. Ook zijn er een vijftal plannen besproken die in de toekomst kunnen leiden tot een verzoek om een verklaring van geen bezwaar. Hier zit meteen een knelpunt. In de praktijk zal een gemeente er niet voor kiezen om een volledig uitgewerkt plan in te dienen waarbij de kans bestaat dat dit wordt afgewezen door de Inspectie V&W. Gemeenten of andere initiatiefnemers kloppen in een pril stadium van planontwikkeling bij de Inspectie V&W aan om de plannen te bespreken en te vragen om een zogenaamd pré-advies. Deze verzoeken worden gehonoreerd omdat gebleken is dat in dit stadium van planontwikkeling bijsturing van de plannen nog goed mogelijk is. Voor de inhoudelijke beoordeling wordt het verzoek met bijbehorende fauna-effectstudie voorgelegd aan de Commissie Vogelaanvragen Luchtvaartuigen (CVL). Deze procedure zorgt voor voldoende onafhankelijkheid tussen enerzijds advisering van Inspectie V&W in de pré-planfase en het uiteindelijke advies van de CVL aan Inspectie V&W. Het advies van de CVL is tot nu toe in alle gevallen overgenomen. De huidige procedure kan derhalve worden voortgezet.

De inhoudelijke beoordeling door de CVL stuit echter wel op problemen. Basis voor de beoordeling is de zogenaamde fauna-effectstudie die door Inspectie V&W wordt vereist. Een dergelijke studie is momenteel niet verplicht, alhoewel de ervaring leert dat planontwikkelaars dit wel als zodanig accepteren. Het verplichtstellen van de studie alsmede het opnemen in het besluit van de criteria waaraan een dergelijke studie zou moeten voldoen, zou naar de belanghebbenden meer duidelijkheid geven. Een belangrijk criteria m.b.t. het fauna-effectonderzoek dat dient te worden gehanteerd bij de inventarisatie en beoordeling van de gegevens is de beïnvloeding van rekening andere nieuw geplande ontwikkelingen in het beperkingengebied.

	<p>Een tweede probleem is de beoordeling van het risico voor de luchtvaart. Dit is in wezen de crux van de zaak, het draait immers niet om de gewijzigde vogelstand of vliegpatronen van vogels maar om de mogelijke toename van het risico van deze wijziging voor de luchtvaart. Een beoordelingskader in de vorm van een risicomodel is er momenteel niet. Dit is een behoorlijke handicap bij de beoordeling van plannen. De CVL is van mening dat een adequate beoordeling wegens het ontbreken van een dergelijk model momenteel niet mogelijk is. De door de CVL uitgevoerde beoordeling is dan ook een afgeleide beoordeling gebaseerd op een best professional inschatting van de wijzigingen van de vogelstand. Bij het advies wordt dit dan ook standaard vermeld.</p>
<p>Wat zijn de tekortkomingen m.b.t. het beleidsinstrument / het onderwerp</p>	<p>De criteria zijn in bepaalde gevallen onduidelijk. In sommige gevallen is het niet geheel duidelijk of een plan wel of niet in strijd is.</p> <p>Vragen als;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Valt een baggerdepot ook onder de beperkingen?; • Geldt voor open water en moeras bij een combinatie van beide, het 3 ha criterium individueel of moeten de oppervlakten worden opgeteld?; <p>moeten worden verduidelijkt in de tekst van het artikel of in de toelichting.</p> <p>De basis voor de beoordeling van een aanvraag is een fauna-effectstudie. In de wet of het LIB is dit niet als verplichting opgenomen. Verplichtstelling geeft meer duidelijkheid.</p> <p>Ontbreken van een risicomodel om het risico van de gewijzigde vogelstand of vliegpatronen van vogels te kunnen beoordelen.</p> <p>Ontbreken van een wettelijk instrument tot het verplichtstellen van beheersmaatregelen in het geval door de groei van de vogelpopulatie het risico voor de luchtvaart toeneemt. Momenteel wordt dit standaard in de verklaring van geen bezwaar opgenomen.</p> <p>Het ontbreken van handhaving m.b.t. mogelijke groei van de vogelpopulatie in relatie tot bovenstaande.</p>

VERBETERVORSTELLEN	
<p>Verbetervoorstel op basis van effectiviteit/ ervaringen of tekortkomingen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Verduidelijken omschrijvingen van de beperkingen in de toelichting • Wettelijke verplichting tot het verrichten van een fauna-effectstudie. • Zo spoedig mogelijk ontwikkelen van een risicomodel om wijzigingen in de faunastand t.g.v. voorgenomen plannen op basis van het risico voor de luchtvaart te kunnen beoordelen. • Wettelijke verplichtstelling tot het nemen beheersmaatregelen indien de vogelpopulatie en hiermee het risico voor de luchtvaart toeneemt. • Opzetten van een handhavinginstrument in relatie tot bovenstaande punt.
<p>Concreet voorstel tot aanpassing van de WL/LVB/LIB</p>	<p>WIJZIGING TEKST LIB 2.2.3</p> <p>Wijziging punt e.:</p>

-
- e. moerasgebieden, oppervlaktewateren of een combinatie van die twee groter dan 3 hectare dan wel waarvan het totaal van de opgesplitste delen groter is dan 3 hectare geheel of deels gelegen in het beperkingengebied;

AANVULLING TOELICHTING LIB 2.2.3

Deel van de huidige tekst:

Ook in dit geval kan een gebruik of bestemming binnen de genoemde categorieën wel gerealiseerd worden als overeenkomstig artikel 8.9 van de wet een verklaring van geen bezwaar is verleend. Als een verklaring van geen bezwaar is afgegeven kan het bestemmingsplan met deze verklaring in overeenstemming worden gebracht.

Aanvulling na bovenstaande tekst:

Voor de beoordeling voor de afgifte van een verklaring van geen bezwaar is het noodzakelijk dat de aanvraag wordt vergezeld met een fauna-effectstudie. Deze faunaeffectstudie moet minimaal de volgende gegevens bevatten:

1. Inventarisatie van het plangebied. Het gaat hierbij om de volgende gegevens; huidige situatie, grondsoort, grondgebruik, voedselsituatie, aantal en soorten broedvogels, soorten en aantal overwinteraars;
2. Inventarisatie van de ruimere omgeving (ook buiten het beperkingengebied), rekeninghoudend met andere toekomstige ontwikkelingen die de vogelstand of de lokale vogeltrek zouden kunnen beïnvloeden. Het gaat hierbij om de volgende gegevens; soorten, aantallen en gedrag (locale vogeltrek tussen foerageergebieden en slaapplekken) alsmede vliegbewegingen over en van/naar de luchthaven;
3. Inschatting van de potentie van het plangebied voor soorten en aantallen m.b.t.. broedgelegenheid, slaapplekken en voedselaanbod.
4. Op basis van bovenstaande een inschatting van potentiële vogelbewegingen over, van en naar de luchthaven naar omvang en soorten;
5. Vergelijking van de punten 1 en 3 en vergelijking van punten 2 en 4
6. Inschatting en conclusie omtrent het (verhoogd) risico.
7. Effect en omschrijving van mogelijk te nemen mitigerende maatregelen dan wel beheersmaatregelen.

Mitigerende maatregelen en beheersmaatregelen:

Een verklaring van geen bezwaar kan gepaard gaan van te nemen mitigerende en of beheersmaatregelen. Deze dienen te worden vastgelegd en kunnen bestaan uit: het weglaten van bepaalde elementen, het verhinderen van voedselopname, het binnenhuis houden van eetbaar afval, het wijzigen van het ontwerp of de vormgeving, een verbod op het planten van nader aan te geven bomen en struiken, het verhinderen of verstoren van broedgelegenheid, creëren van publiekstoegankelijkheid, verrichten van verjaagacties en populatiebeheer e.d.

Deel D: OVERIGE EVALUATIE ONDERWERPEN

beleids- instrument	onderwerp
Overig a	introductie van laserbeperkingvlakken; lasers kunnen (tijdelijke) gezichtsbeperkingen bij piloten veroorzaken
Overig b	introductie van hoogtebeperkingen tbv voorkomen van windturbulentie
Overig c	problematiek m.b.t. het doelbewust vliegen tussen twee handhavingspunten

BELEIDSINSTRUMENT	Introdactie van hoogtebeperkingen tbv voorkomen van optredende windturbulentie als gevolg van gebouwen
ARTIKEL	n.v.t.
Tekst van het artikel	n.v.t.
Korte omschrijving van het doel van het artikel	n.v.t.
Betrokkenheid Inspectie V&W	

EFFECTIVITEIT	
Wordt het beleidsinstrument nageleefd? ja/nee, en voorts	n.v.t.
Wat waren de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 met toepassing van het beleidsinstrument? In hoeverre zijn externe factoren van invloed geweest?	n.v.t.
Wat zouden de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 zijn geweest zónder toepassing van het beleidsinstrument?	n.v.t.
Wat zijn de verwachte overlast en risico's in het jaar 2010+ als het beleid wordt voortgezet?	n.v.t.

ERVARINGEN	
Wat zijn de ervaringen met het beleidsinstrument / het onderwerp	n.v.t.

<p>Wat zijn de tekortkomingen m.b.t. het beleidsinstrument / het onderwerp</p>	
<p>VERBETERVOORSTELLEN</p>	
<p>Verbetervoorstel op basis van effectiviteit/ ervaringen of tekortkomingen</p>	<p>De problematiek betreft hier de optredende turbulentie/wervels als gevolg van bestaande en mogelijke toekomstige bebouwing rond de luchthaven Schiphol. De optredende windturbulentie rond gebouwen of objecten kan van invloed zijn op een veilige afhandeling van het vliegverkeer.</p> <p>Bij de totstandkoming van de nieuwe Wet luchtvaart is gekozen voor een betere beheersing van de hoogte van bebouwing rond Schiphol, daarom is het hoogtebeperkingen regime opgenomen in het LIB. De hoogte beperkingen uit het LIB zijn gebaseerd op ICAO voorschriften met als doel om het luchtruim op en rond de luchthavens vrij te houden van obstakels om vliegtuigoperaties van en naar de luchthaven veilig te kunnen uitvoeren en ter preventie tegen het ongecontroleerd volbouwen van de omgeving van de luchthaven.</p> <p>Voorts zijn hoogtebeperkingen opgenomen om te waarborgen dat navigatie- en landingshulpmiddelen correct blijven werken.</p> <p>Er bestaan geen internationale (ICAO) voorschriften (criteria) over het onderwerp windturbulentie rond gebouwen.</p> <p>Het onderwerp windturbulentie vormt momenteel geen onderdeel van het LIB. Daarom is in 2004 een onderzoek opgestart om criteria over dit onderwerp op te stellen.</p> <p>Het gaat daarbij om criteria voor het kunnen toetsen of bouwplannen (gebouwen en objecten) op en rond de luchthaven van invloed zijn op een veilige afhandeling van het vliegverkeer van en naar de luchthaven.</p> <p>Om van te voren te weten of een plan wel of niet moet worden getoetst worden er driedimensionale meldingsvlakken ontwikkeld.</p> <p>Een gebouw of object dat door zo'n meldingsvlak steekt moet worden getoetst aan de hand van de opgestelde afwegingscriteria.</p>
<p>Concreet voorstel tot aanpassing van de WL/LVB/LIB</p>	<p>Het opnemen van het onderwerp windturbulentie in de wetgeving zodat bouwplannen rond de luchthaven ook getoetst worden op het onderwerp windturbulentie.</p> <p>Indien de te ontwikkelen meldingsvlakken kritischer zijn dan de bestaande hoogtebeperkingsvlakken deze te integreren in de 'overzichtskaart hoogtebeperkingen' van het LIB.</p>

BELEIDSINSTRUMENT	Introdactie van laserbeheersgebieden; lasers kunnen (tijdelijke) gezichtsbeperkingen bij piloten veroorzaken
ARTIKEL	n.v.t.
Tekst van het artikel	n.v.t.
Korte omschrijving van het doel van het artikel	n.v.t.
Betrokkenheid Inspectie V&W	IVW geeft op informele basis een oordeel of het gebruik van lasers in de directe nabijheid van luchthavens zonder problemen mogelijk is of ongewenst is i.v.m. de luchtvaartveiligheid.

EFFECTIVITEIT	
Wordt het beleidsinstrument nageleefd? ja/nee, en voorts	n.v.t.
Wat waren de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 met toepassing van het beleidsinstrument? In hoeverre zijn externe factoren van invloed geweest?	n.v.t.
Wat zouden de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 zijn geweest zónder toepassing van het beleidsinstrument?	n.v.t.
Wat zijn de verwachte overlast en risico's in het jaar 2010+ als het beleid wordt voortgezet?	n.v.t.

ERVARINGEN	
Wat zijn de ervaringen met het beleidsinstrument / het onderwerp	n.v.t.

Wat zijn de tekortkomingen m.b.t. het beleidsinstrument / het onderwerp

De wettelijke basis om het gebruik van lasers te verbieden of onder voorwaarden toe te staan ontbreekt.

VERBETERVOORSTELLEN

Verbetervoorstel op basis van effectiviteit/ervaringen of tekortkomingen

Met ingang van 27 november 2003 heeft ICAO regels ingesteld over het opnemen van zones (laserbeheersgebieden) rond luchthavens. Deze regels zijn opgenomen in ICAO Annex 14 (aerodromes). Deze zones zijn ingesteld om luchtvaarenden te beschermen tegen nadelige effecten van het gebruik van lasers op de grond in de directe nabijheid van luchthavens. Of het gebruik van een laser binnen deze zone een probleem is voor de luchtvaart hangt o.a. af van de locatie, intensiteit, kleur en hoek van het laserlicht. Deze effecten kunnen van directe invloed zijn op de operationele veiligheid.

Concreet voorstel tot aanpassing van de WL/LVB/LIB

Het opnemen van laserbeheersgebieden in de Schipholwet.
De buitenste grens van het gebied wordt bepaald door vanaf de baankoppen van de start- en landingsbanen een afstand van 9 km aan te houden. (qua vorm komt deze zone overeen met het vogelbeheersgebied van 6 kilometer)

Voor het verzorgen van lasershows geven gemeenten een vergunning af. Binnen een laserbeheersgebied, is het ongewenst lasershows zonder IVW instemming te laten plaatsvinden.
Onder voorwaarden is het mogelijk dat IVW een verklaring van geen bezwaar afgeeft aan de vergunningverlenende gemeente.

BELEIDSINSTRUMENT	Doelbewust vliegen tussen twee handhavingspunten
ARTIKEL	n.v.t.
Tekst van het artikel	n.v.t.
Korte omschrijving van het doel van het artikel	n.v.t.
Betrokkenheid Inspectie V&W	Geen.

EFFECTIVITEIT	
Wordt het beleidsinstrument nageleefd? ja/nee, en voorts	n.v.t.
Wat waren de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 met toepassing van het beleidsinstrument? In hoeverre zijn externe factoren van invloed geweest?	n.v.t.
Wat zouden de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 zijn geweest zonder toepassing van het beleidsinstrument?	n.v.t.
Wat zijn de verwachte overlast en risico's in het jaar 2010+ als het beleid wordt voortgezet?	n.v.t.

ERVARINGEN	
Wat zijn de ervaringen met het beleidsinstrument / het onderwerp	n.v.t.

Wat zijn de tekortkomingen m.b.t. het beleidsinstrument / het onderwerp

Geen. Doelbewust vliegen tussen/over handhavingspunten om een betere verdeling van het geluid over de omgeving van Schiphol te realiseren is toegestaan, mits binnen de luchtverkeerwegen gevlogen wordt en de grenswaarden voor geluid in handhavingspunten niet overschreden worden. IVW beschikt over geen enkel bewijs dat door gezagvoerders pogingen worden gedaan om doelbewust tussen handhavingspunten door te vliegen en dat LVNL dat gedrag bevordert of accommodeert (beide partijen gaan immers primair voor veiligheid). Wel is het mogelijk om in het kader van een optimalisatie bepaalde punten te ontlasten via een aangepaste vertrekprocedure. Zo'n aangepaste procedure dient dan wel te worden besproken en vastgesteld via het E2MC van de sector binnen de randvoorwaarden van het LVB. Wijzigingen buiten de randvoorwaarden van het LVB om zijn alleen mogelijk op basis van een gewijzigd LVB, waarvoor een uitgebreide procedure geldt.

VERBETERVOORSTELLEN

Verbetervoorstel op basis van effectiviteit/ ervaringen of tekortkomingen

Geen.

Concreet voorstel tot aanpassing van de WL/LVB/LIB

Bijlage 5: Tekst van de Signaalrapportage Schiphol 2003, zie evaluatie LVB 2.1, 3.1.1, 3.1.2, 3.1.3 (gebruiksvoorschrift luchtverkeerswegen incl. nachtnaderingen)

Directoraat-Generaal Luchtvaart
t.a.v. prof.dr. F.L. Bussink
Postbus 90771
2509 LT 's-GRAVENHAGE

Datum
10 november 2003
Contactpersoon
R.H. Molendijk
Doorkiesnummer
020-4054681
Bijlage(n)
1
Onderwerp
Signaalrapportage Schiphol 2003
Ons kenmerk
HDL/03.610446

Geachte heer Bussink,

Vanaf 20 februari 2003 zijn voor Schiphol Hoofdstuk 8 van de nieuwe Wet luchtvaart, het Luchthavenverkeerbesluit en het Luchthavenindelingbesluit van kracht. Verantwoordelijk voor de handhaving van de bepalingen die in deze wet- en regelgeving zijn opgenomen is de divisie Luchtvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (verder: de Inspectie). Op 31 oktober 2003 eindigt voor Schiphol het gebruiksjaar 2003. Daarna zal door de Inspectie definitief worden vastgesteld in hoeverre de grenswaarden en regels zoals vastgelegd in de Wet en de besluiten door de sector (Schiphol Group, LVNL en luchtvaartmaatschappijen) zijn nageleefd.

Lopende het gebruiksjaar is door de Inspectie (en natuurlijk ook door de sector) met de nieuwe wet- en regelgeving ervaring opgedaan. Deze ervaring kan door DGL worden gebruikt om na te gaan of de wet- en regelgeving op bepaalde punten moet worden aangepast. Voorzien is een evaluatie van de huidige wet- en regelgeving in 2005/2006. Op basis van de ervaring die tot nu toe met de huidige wet- en regelgeving is opgedaan is de Inspectie van mening dat het wellicht noodzakelijk is nu reeds aanpassingen in met name de regelgeving door te voeren. De reden hiervoor is dat gesignaleerde onvolkomenheden in de regelgeving voor de Inspectie problemen opleveren bij de beoordeling van afwijkingen van met name de regels voor baan- en routegebruik. Voorts leveren deze onvolkomenheden problemen op voor de sector (met name LVNL) omdat onduidelijkheid bestaat omtrent de wijze waarop met (dreigende) afwijkingen van bepaalde regels moet worden omgegaan. De algemene lijn die de Inspectie daarbij hanteert is dat gesignaleerde problemen bij voorkeur in de sfeer van de wet- en regelgeving moeten worden opgelost en pas in laatste instantie in de sfeer van de handhaving (lees: het handhavingsbeleid).

In de (als bijlage bij deze brief gevoegde) signaalrapportage worden concrete zaken benoemd waarover de regelgeving onvoldoende duidelijkheid biedt en die om een oplossing vragen. In verband met de beoordeling van de naleving van de voor LVNL geldende regels voor baan- en routegebruik, medio november 2003, ontvang ik graag **uiterlijk 21 november a.s.** uw reactie op bijgaande signaalrapportage.

Hoogachtend,

DE INSPECTEUR-GENERAAL VERKEER EN WATERSTAAT,

Dr. ing. F.J.H. Mertens

Verticale afwijkingen in relatie tot de grens van de Schiphol TMA

Probleem

In bijlage 1 van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) is de begrenzing van de Schiphol TMA vastgelegd. Deze begrenzing loopt voor een deel ook over de Noordzee. In artikel 1.1, onderdeel f, sub 2, LVB is aangegeven dat een vlieghoogte niet van toepassing is in het luchtruim boven de Nederlandse territoriale zee en boven de Noordzee buiten de territoriale zee. Uit het LVB blijkt niet of dat betekent dat de begrenzing van de Schiphol TMA boven zee niet van toepassing is op het gestelde in artikel 3.1.1, tweede lid, artikel 3.1.2, derde lid en artikel 3.1.3, derde lid, LVB. Duidelijkheid hierover is voor LVNL en de Inspectie van veel belang om vast te kunnen stellen of, en zo ja in welke mate, van de betreffende regels van het LVB is afgeweken.

Gevraagd

DGL wordt gevraagd inzake bovengenoemd punt duidelijkheid te verschaffen.

Operationale afhandeling van verkeer in de nacht dat technisch niet in staat is om de nadering binnen de luchtverkeerweg uit te voeren

Probleem

In artikel 3.1.2, eerste lid, LVB is aangegeven dat de gezagvoerder er zorg voor draagt dat de nadering in de nacht wordt uitgevoerd binnen de luchtverkeerweg. In artikel 3.1.2, vijfde lid, LVB is aangegeven dat door de gezagvoerder van deze regel mag worden afgeweken voor zover de technische voorzieningen van het vliegtuig onvoldoende zijn om de nadering binnen de luchtverkeerweg uit te voeren. In artikel 3.1.3, eerste lid, LVB is aangegeven dat de LVNL er zorg voor draagt dat de gezagvoerder zijn nadering in de nacht binnen de luchtverkeerweg uitvoert. In de rapportages van LVNL wordt ervan uitgegaan dat vliegtuigen die volgens de gezagvoerder niet in staat zijn de luchtverkeerweg te volgen omdat ze "RNAV-unable" zijn en daardoor hun nadering in de nacht buiten de luchtverkeerweg uitvoeren, de gezagvoerder, maar ook LVNL niet mogen worden aangerekend. Onderzoek van de Inspectie heeft uitgewezen dat sommige vliegtuigen ondanks hun technische beperkingen de ene keer wel in de nacht een nadering via de luchtverkeerweg uitvoeren en de andere keer niet. Uit dit onderzoek blijkt tevens dat dit afhankelijk is van het handelen van de verkeersleider.

De Inspectie is van mening dat conform artikel 3.1.3, eerste lid, LVB, LVNL zich ervoor moet inspannen dat vliegtuigen die "RNAV-unable" zijn door LVNL (door op transities gevectord te worden) maximaal binnen de luchtverkeerweg worden gehouden. LVNL is van mening dat het leveren van adequate vectorinformatie een extra inspanning van de verkeersleider vergt met een geringe kans dat toch alsnog wordt afgeweken van de luchtverkeerweg. Een afwijking die al snel kan leiden tot een overschrijding van het in artikel 3.1.3, derde lid, LVB vastgelegde maximaal toegestane afwijkingspercentage. Om die redenen is LVNL van mening dat er geen verkeersleiding hoeft te worden gegeven die ertoe strekt dat vliegtuigen die "RNAV-unable" zijn in de nacht binnen de luchtverkeerweg worden gehouden.

De Inspectie is van mening dat er voor LVNL op basis van artikel 3.1.3, eerste lid, LVB een inspanningsverplichting bestaat om vliegtuigen die "RNAV-unable" zijn binnen de luchtverkeerweg te houden, maar dat afwijkingen van de luchtverkeerweg in dat geval LVNL niet zullen worden aangerekend.

Gevraagd

DGL wordt gevraagd:

- a) duidelijkheid te verschaffen over de wijze waarop artikel 3.1.2, vijfde lid en artikel 3.1.3, eerste lid, LVB in bovengenoemd geval moeten worden geïnterpreteerd;
- b) het LVB hierop zo nodig aan te passen.

Horizontale afwijkingen naderend verkeer in de nacht

Probleem

In artikel 3.1.2, eerste lid, LVB is aangegeven dat de gezagvoerder er zorg voor draagt dat de nadering wordt uitgevoerd binnen de luchtverkeerweg. In hoofdstuk 3 van de toelichting van het LVB is aangegeven dat luchtverkeerwegen een horizontale en een verticale afbakening hebben. In het verticale vlak kent de afbakening een "bodem". Over een "plafond" wordt in hoofdstuk 3 van de toelichting van het LVB niet gesproken. Ook wordt in die toelichting niet aangegeven op welke plaats de luchtverkeerweg moet worden binnengevlogen. De praktijk in de nacht is dat vliegtuigen soms op of boven FL70 via de zijkant een luchtverkeerweg binnenvliegen. Op deze wijze wordt voorkomen dat onnodig moet worden omgevlogen. Dit leidt dan echter tot een horizontale afwijking. LVNL en de Inspectie zijn van mening dat een dergelijke afwijking LVNL niet mag worden aangerekend, indien de hoogte waarop de luchtverkeerweg wordt binnengevlogen op of boven FL70 (de minimum vlieghoogte tot de grens van de Schiphol TMA en ruim boven de minimum vlieghoogte van 3000 ft in de rest van de Schiphol TMA) is. Voor startend verkeer in de nacht geldt immers ook een hoogte (FL90) waarboven afwijkingen van luchtverkeerwegen LVNL niet worden aangerekend.

Gevraagd

DGL wordt gevraagd of bovengenoemd standpunt van de Inspectie (en LVNL) spoort met de uitgangspunten en (beleids-)doelstellingen van de Wet luchtvaart en het LVB.

Meetvluchten

Probleem

In artikel 3.1.1 en 3.1.2 LVB is aangegeven dat de gezagvoerder er zorg voor draagt dat het vertrek respectievelijk de nadering wordt uitgevoerd binnen de luchtverkeerweg en/of op of boven een bepaalde minimum vlieghoogte. Een zelfde bepaling voor LVNL is opgenomen in artikel 3.1.3, eerste lid, LVB. In artikel 3.1.3, tweede lid, LVB is aangegeven dat LVNL hiervan in verband met een veilige en doelmatige afwikkeling van het luchthavenluchtverkeer mag afwijken. Voor meetvluchten (voorheen uitgevoerd met een propellervliegtuig en thans met een straalvliegtuig) geldt dat bij de uitvoering ervan, van luchtverkeerwegen en minimale vlieghoogten moet (kunnen) worden afgeweken.

De praktijk is dat dergelijke afwijkingen door LVNL om reden van een goede uitvoering van de meetvluchten worden toegestaan en dat in overleg met de Inspectie is bepaald dat deze afwijkingen LVNL niet mogen worden aangerekend. Dit is opgelost door deze afwijkingen op basis van artikel 8.20 Wet luchtvaart mee te laten nemen in de categorie "veiligheidsbelang", waardoor ze niet meetellen in relatie tot de in artikel 3.1.3, derde lid, LVB vastgelegde maximaal toegestane afwijkingpercentages. Het aantal meetvluchten is beperkt, maar indien de meetvluchten gedeeltelijk in de nacht (moeten) worden uitgevoerd, kunnen afwijkingen ontstaan die al gauw tot een overschrijding van de maximaal toegestane percentages leiden.

Gevraagd

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. De Inspectie (en ook LVNL) is van mening dat het LVB ten onrechte geen uitzonderingsbepaling voor meetvluchten biedt. DGL wordt gevraagd het LVB hierop aan te passen.

Karteringsvluchten

Probleem

Karteringsvluchten worden gemaakt in opdracht van de overheid en kunnen aanleiding zijn tot aanvullende instructies van LVNL voor verkeer in de buurt van de karteringsvluchten, waardoor sprake kan zijn van afwijkingen van luchtverkeerswegen of minimale vlieghoogten. Het betreft hier dan afwijkingen op grond van veiligheid conform artikel 8.20 Wet luchtvaart. LVNL en de Inspectie zijn van mening dat deze afwijkingen LVNL niet mogen worden aangerekend.

Gevraagd

DGL wordt gevraagd of bovengenoemd standpunt van de Inspectie (en LVNL) spoort met de uitgangspunten en (beleids-)doelstellingen van de Wet luchtvaart en het LVB.

Hoogte bestuurlijke boete in relatie tot overtreding artikel 3.1.3 LVB

Probleem

Naar het zich op dit moment laat aanzien zal aan het eind van het gebruiksjaar 2003 sprake zijn van een overschrijding van (een aantal) percentages uit artikel 3.1.3, derde lid, LVB door LVNL. Ingevolge artikel 3.1.3 LVB jo. artikel 8.20 Wet luchtvaart jo. artikel 11.16, eerste lid, onder a, Wet luchtvaart kan in dat geval een bestuurlijke boete worden opgelegd. Op grond van artikel 11.16, derde lid, onder a, Wet luchtvaart bedraagt de boete ten hoogste € 100.000. In de praktijk maakt het natuurlijk verschil of in een gebruiksjaar één of meerdere percentages zijn overschreden en in welke mate de percentages zijn overschreden. Bij de Inspectie is de vraag gerezen of het overschrijden van meerdere percentages uit de tabel behorende bij artikel 3.1.3, derde lid, LVB kan worden aangemerkt als meerdere overtredingen, en om die reden dus een veelvoud van € 100.000 aan boetes kan worden opgelegd of dat enkel sprake kan zijn van één overtreding.

De handhavingssystematiek (het handhaven van artikel 3.1.3 LVB via de Wet luchtvaart), alsmede de tekst van artikel 3.1.3, derde lid, LVB, lijkt erop te duiden dat het maximum van € 100.000 is gekoppeld aan een overtreding van artikel 3.1.3 LVB 'sec'.

Hierop lijkt ook de opmerking in de toelichting van het LVB dat het niet mogelijk bleek ("maar dus in eerste instantie wel de bedoeling was (...) ?") om één grens te stellen, te duiden. De Inspectie gaat ervan uit dat ingeval van overtreding van artikel 3.1.3 LVB derhalve een maximale boete van € 100.000 kan worden opgelegd. De 'afwegingsruimte' voor de hoogte van de boete, gelet op het aantal overschrijdingen en de mate van overschrijding van percentages, bevindt zich derhalve in de bandbreedte tussen € 0 en € 100.000. Naar het oordeel van de Inspectie is het gestelde maximum van € 100.000 voor overschrijding van bijvoorbeeld alle percentages te laag. Een dergelijke boete vormt naar het oordeel van de Inspectie geen prikkel voor het in de toekomst wel voldoen aan de eisen van artikel 3.1.3 LVB. De Inspectie heeft overigens te allen tijde de mogelijkheid een last onder dwangsom op te leggen, ter voorkoming van recidive.

Gevraagd

DGL wordt gevraagd of bovengenoemde interpretatie van de Inspectie, te weten: de maximale boete op overtreding van artikel 3.1.3 LVB bedraagt € 100.000, ongeacht het aantal en de mate van overschrijding van de percentages, spoort met de uitleg van DGL in deze.

Overige onderwerpen

Andere onderwerpen die momenteel nog onderwerp van gesprek zijn tussen de Inspectie en LVNL zijn:

- a) de handhaving van de regels voor routegebruik in de periode dat het AAA-systeem van LVNL voor de verkeersleiding niet beschikbaar is in verband met hard- en software-onderhoud;
- b) het fenomeen van "circling approaches" en lesvluchten (touch and go's);
- c) de wijze waarop met "dubbele afwijkingen" moet worden omgegaan.

Mogelijk dat deze onderwerpen worden meegenomen in een volgende signaalrapportage.