

Minuut



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
Verzendlijst

Classificatienummer

VERZONDEN 20 JUNI 1995

240.1

~~13227~~

Contactpersoon

5.1.2.e

Datum

20 juni 1995

Ons kenmerk

RLD/LI/95.700325

Onderwerp

Handhavingsvoorschrift Schiphol

Doorkiesnummer

5.1.2.e

Bijlage(n)

1

Uw kenmerk

Getypt door/paraaf

Vervolg op

Vergeleken door/paraaf

Rappeldatum

Verzonden door/paraaf

Verzenddatum

Ondertekening door/paraaf

5.1.2.e

Verzendwijze

Medewerking van/paraaf

Na verzending retour aan



95.700325

Afschrift aan

Archief

DG-RLD; DVI; DLI;

HMZ; 5.1.2.e

MZ-Archief/95.558

Adres



Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst

Directie Luchtvaartinspectie

Aan

5.1.2.e /NVLS
5.1.2.e /LVB
5.1.2.e /LVB
5.1.2.e /KLM
5.1.2.e /KLM
5.1.2.e /CGS, Prov. NH
5.1.2.e /VROM
5.1.2.e /Vrom
5.1.2.e /RLD
5.1.2.e /RLD
5.1.2.e /RLD

Contactpersoon

5.1.2.e

Datum

20 juni 1995

Ons kenmerk

RLD/LI/95.700325

Onderwerp

Handhavingsvoorschrift Schiphol

Doorkiesnummer

5.1.2.e

Bijlage(n)

1

Uw kenmerk

--

Op 2 juni jl. heb ik u reeds per fax medegedeeld dat voor Schiphol een handhavingsvoorschrift is opgesteld conform artikel 30a van de Luchtvaartwet dat op 27 juni a.s. met u besproken zal worden ter voorbereiding van het formele overleg met de CGS d.d. 31 augustus a.s.

Hierbij doe ik u toekomen het concept-handhavingsvoorschrift voor Schiphol inclusief de daarbij behorende bijlagen. Aangezien de bijbehorende nota van toelichting op dit handhavingsvoorschrift via het Ministerie van VROM wordt toegezonden zal u dat per separate post bereiken.

De vergadering zal plaatsvinden bij de Luchtvaartinspectie in Zaal 401 van 9.30 uur tot uiterlijk 13.00 uur.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Afdeling Milieuzaken

Postadres Postbus 575, 2130 AN Hoofddorp
Bezoekadres Saturnusstraat 71, 2132 HB Hoofddorp

Telefoon 0250363131
Telefax 0250340741
Telex 74592 rldli nl.

Bereikbaar met de trein (Schiphollijn)

CONCEPT
HANDHAVINGSVOORSCHRIFT
SCHIPHOL

15 juni 1995

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen	4
Hoofdstuk 2. Verzameling van gegevens	6
Hoofdstuk 3. Toetsing van feitelijk gebruik aan gebruiksplan	7
§ 1. Algemeen	7
§ 2. Toetsing van de geluidscontour	7
§ 3. Toetsing punt K	9
§ 4. Toetsing toepassing preferentieel baangebruikssysteem . .	9
Hoofdstuk 4. Toezicht op naleving gebruiksvoorschriften	10
§ 1. Baanbeschikbaarstelling	10
§ 2. Tolerantiegebieden	10
§ 3. Circuitvluchten	11
Hoofdstuk 5. Slotbepalingen	12

CONCEPT

HANDHAVINGSVOORSCHRIFT

krachtens artikel 30a van de Luchtvaartwet

voor het Luchtvaartterrein Schiphol

De Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;

Gelet op artikel 30a van de Luchtvaartwet;

Gezien het advies van de Commissie Geluidhinder Schiphol van, kenmerk

BESLUIT:

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Artikel 1

In deze regeling wordt verstaan onder:

- a. aanwijzingsbesluitbesluit krachtens artikel 24, in samenhang met artikel 27, van de Luchtvaartwet waarbij de luchthaven Schiphol is aangewezen als luchtvaartterrein;
- b. CGS krachtens artikel 28 van de Luchtvaartwet ingestelde Commissie Geluidhinder Schiphol
- c. directeur directeur Luchtvaartinspectie van de Rijksluchtvaart dienst;
- d. exploitant N.V. Luchthaven Schiphol;
- e. FANOMOS-systeem Flighttrack and aircraft noise monitoring systeem;
- f. gebruiksplan het gebruiksplan als bedoeld in artikel 30b Luchtvaartwet
- g. gebruiksplanmarge ruimte tussen de zone en de bij het gebruiksplan behorende geluidscontour, bepaald als het verschil tussen de Ke-waarde, respectievelijk de LAeq dB(A) waarde, behorend bij de zone-berekening en de Ke waarde, respectievelijk de LAeq dB(A)-waarde, behorend bij de doorrekening van het gebruiksplan. Deze marge wordt per relevant netwerkpunt bepaald en vastgelegd en wordt bij de maandelijkse controle berekening gebruikt ter bepaling of er sprake is van een afwijking van een gebruiksplan als bedoeld in artikel 30b, vijfde lid, Luchtvaartwet. Deze gebruiksplanmarge wordt alleen bepaald bij het vaststellen van het gebruiksplan.
- h. Ke_{mc} ruimte tussen de zone en de maandelijkse controleberekening, bepaald als het verschil tussen de Ke-waarde, behorende bij de zone-berekeningen de Ke-waarde, behorende bij de maandelijkse controle-berekening. Deze waarde wordt per relevant netwerkpunt na afloop van iedere maand bepaald en vastgelegd;

($_{mc}$ = maandcontrole)

- i. $L_{Aeq} dB(A)_{mc}$ ruimte tussen de zone en de maandelijkse controleberekening, bepaald als het verschil tussen de $L_{Aeq} dB(A)$ -waarde, behorende bij de zone-berekening en de $L_{Aeq} dB(A)$ -waarde, behorende bij maandelijkse controle berekening. Deze waarde wordt per relevant netwerkpunt na afloop van iedere maand bepaald en vastgelegd;
- ($_{mc}$ = maandcontrole)
- j. Luchtvaartpolitie Korps Landelijke Politiediensten, Afdeling Bijzonder Taken, Luchtvaartpolitie;
- k. luchtvaartterrein luchtvaartterrein Schiphol
- l. LVB Luchtverkeersbeveiligingsorganisatie.
- m. maandelijkse controleberekening:
in elke maand uit te voeren berekening van de geluidsbelasting, uitgedrukt in zowel Ke als $L_{Aeq} dB(A)$, op basis van het feitelijk gebruik van het luchtvaartterrein tot en met de daaraan voorafgaande maand in het gebruiksplanjaar, aangevuld met het voorgenomen gebruik uit het gebruiksplan voor de resterende maanden van dat jaar;
- n. punt K een overzicht van de

vinden in de bij deze regeling behorende bijlage

- o. relevant netwerk-punt elk netwerk-punt liggend direct buiten de geluidszone op een afstand van minder dan 500 meter tot de zone voor Ke en minder dan 250 meter voor LAeq dB(A), dit conform de op grond van artikel 25g van de Luchtvaartwet vastgestelde regels. Een overzicht hiervan is te vinden in de bij deze regeling behorende bijlage A.
- p. Rijksluchtvaartdienst Directoraat Generaal Rijksluchtvaartdienst van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat;

Hoofdstuk 2. Verzameling van gegevens

Artikel 2

1. De directeur draagt er zorg voor dat de volgende gegevens door het FANOMOS-systeem worden opgeslagen en verwerkt:
 - a. de radar-gegevens zoals aangegeven in bijlage B, behorend bij deze regeling;
 - b. de vliegplan-gegevens zoals aangegeven in de onder a genoemde bijlage B.
2. De directeur draagt er zorg voor dat dagelijks een back-up van deze gegevens wordt gemaakt. Deze back-up wordt ten minste 5 jaar bewaard.

Artikel 3

Indien blijkt dat de gegevens, als bedoeld in artikel 17 van het aanwijzingsbesluit, niet elektronisch door de exploitant worden verstrekt aan het FANOMOS-systeem, vordert de directeur dat de exploitant deze gegevens alsnog verstrekt.

Artikel 4

Voor de bepaling van de geluidsbelasting die zal worden veroorzaakt door het in het gebruiksplan voorgenomen gebruik van het luchtvaartterrein zijn de gegevens nodig zoals vermeld in de bij deze regeling behorende bijlage C. Deze gegevens zullen in de vorm van maandelijkse elektronische gegevensbestanden van de exploitant worden verlangd.

Artikel 5

De geluidsbelasting per netwerkpunt in K_e en L_{Aeq} dB(A), berekend overeenkomstig de krachtens artikel 25g van de Luchtvaartwet vastgestelde regels, gebaseerd op de in artikel 4 bedoelde gegevens, wordt in het FANOMOS-systeem opgeslagen en verwerkt.

Artikel 6

De radiotelefonie gesprekken tussen de verkeersleiding en het stuurhutpersoneel worden 24 uur per dag geregistreerd en ten minste 90 dagen bewaard.

Hoofdstuk 3. Toetsing van feitelijk gebruik aan gebruiksplan

§ 1. Algemeen

Artikel 7

1. De directeur laat, in het geval dat de benodigde gegevens volgens artikel 4 direct elektronisch aan het FANOMOS-systeem worden geleverd, binnen **twee** weken na het verstrijken van iedere maand de maandelijkse controleberekeningen uitvoeren.
2. In het geval dat de gegevens uit artikel 4 niet elektronisch maar in andere vorm door de exploitant worden aangeleverd, laat de directeur binnen **vier** weken na het verstrijken van iedere maand de maandelijkse controleberekeningen uitvoeren.
3. In elk van de relevante netwerkpunten en punt K wordt de Ke_{mc} en de $LAeq\ dB(A)_{mc}$ bepaald.
4. De directeur rapporteert ten minste een maal per kwartaal aan de Minister van Verkeer en Waterstaat, in afschrift aan de Minister van VROM en de voorzitter van de CGS, omtrent de resultaten van de toetsing van het feitelijk gebruik aan het geprognostiseerde gebruik van het vastgestelde gebruiksplan aan de hand van de in het eerste lid bedoelde maandelijkse controleberekeningen

§ 2. Toetsing van de geluidscontour

Artikel 8

De directeur zal maandelijks, op basis van de berekeningsmethodiek overeenkomstig het berekeningsvoorschrift als bepaald in artikel 25g Luchtvaartwet, vaststellen of in enige maand van de periode van 12 aaneengesloten maanden waarop het gebruiksplan betrekking heeft de feitelijke geluidsbelasting zodanig is, dat overschrijding van de grenswaarden van de geluidsbelasting buiten de geluidszone dreigt te ontstaan.

Artikel 9

1. Indien blijkt dat de Ke_{mc} of de $LAeq\ dB(A)_{mc}$ in enige maand minder dan 50% van de gebruiksplanmarge bedraagt, stelt de directeur de Minister daarvan onmiddellijk in kennis. Een afschrift van deze mededeling gaat naar de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en naar de CGS.
2. De directeur bericht de exploitant dat een voorstel tot wijziging van het gebruiksplan aan de Minister van Verkeer en Waterstaat ter vaststelling moet worden voorgelegd indien wordt vastgesteld dat de Ke_{mc} of de $LAeq\ dB(A)_{mc}$ uit het eerste lid van dit artikel minder dan 50% van de gebruiksplanmarge bedraagt. Een voorstel tot wijziging van het Gebruiksplan dient vergezeld te worden van de contourenset voor Ke en $LAeq\ dB(A)$ waarin de voorgestelde wijzigingen zijn verwerkt.
3. Indien de exploitant binnen de wettelijke termijn van artikel 30b zesde lid geen gevolg heeft gegeven aan het gestelde in het tweede lid van dit artikel maakt de directeur rapport op en zendt dit naar de Luchtvaartpolitie en in afschrift naar de exploitant en de CGS. Tevens wordt de Minister van Verkeer en Waterstaat

hierover terstond geïnformeerd.

Artikel 10

Indien blijkt dat de grenswaarden van de geluidsbelasting buiten de geluidszones in enige maand bij ongewijzigde voortzetting van het geprognostiseerde gebruik kunnen worden overschreden, stelt de directeur de Minister van Verkeer en Waterstaat daarvan onmiddellijk in kennis. Een afschrift van deze mededeling gaat naar de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en naar de CGS.

Artikel 11

Indien blijkt dat de grenswaarden van de geluidsbelasting buiten de geluidszone zijn overschreden, stelt de directeur de Minister van Verkeer en Waterstaat daarvan onmiddellijk in kennis. Een afschrift van deze mededeling gaat naar de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en naar de CGS.

§ 3. Toetsing punt K

Artikel 12

De directeur zal maandelijks vaststellen, met toepassing van de berekeningsmethodiek als bepaald in artikel 25g Luchtvaartwet, of in enige maand van de periode van twaalf aaneengesloten maanden waarop het gebruiksplan betrekking heeft, de feitelijke geluidsbelasting zodanig is, dat overschrijding van de waarde van 49 Ke in punt K van de gemeente Aalsmeer dreigt te ontstaan.

Artikel 13

Indien blijkt dat de waarde van 49 Ke in punt K van de gemeente Aalsmeer in enige maand bij ongewijzigde voortzetting van het geprognoseerde gebruik kan worden overschreden, stelt de directeur de Minister van Verkeer en Waterstaat daarvan onmiddellijk in kennis. Een afschrift van deze mededeling gaat naar de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en naar de CGS.

Artikel 14

Indien blijkt dat de waarde van 49 Ke in punt K van de gemeente Aalsmeer is overschreden, stelt de directeur de Minister van Verkeer en Waterstaat daarvan onmiddellijk in kennis. Een afschrift van deze mededeling gaat naar de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en naar de CGS.

§ 4. Toetsing toepassing preferentieel baangebruikssysteem

Artikel 15

1. De directeur toetst steekproefsgewijs de toepassing van het preferentieel baangebruikssysteem zoals omschreven in het gebruiksplan.
2. Op verzoek van het klachtenburo van de CGS kan de directeur, indien de aard of omvang van de klachten daartoe aanleiding geeft, naast de in het eerste lid genoemde toetsing, een extra controle uitvoeren op de toepassing van het preferentieel baangebruikssysteem.

Artikel 16

Indien blijkt dat het preferentieel baangebruikssysteem niet is toegepast, onderzoekt de directeur de oorzaak daarvan en maakt hierover rapport op en stelt de Minister van Verkeer en Waterstaat daarvan onmiddellijk in kennis, en zendt een afschrift van dit rapport naar de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, de CGS, de exploitant en de LVB.

Hoofdstuk 4. Toezicht op naleving gebruiksvoorschriften

§ 1. Baanbeschikbaarstelling

Artikel 17

1. De directeur controleert voortdurend de naleving van de artikelen 8 en 14 van het aanwijzingsbesluit omtrent de baanbeschikbaarstelling.
2. Op verzoek van het klachtenburo van de CGS kan de directeur, indien de aard of omvang van de klachten daartoe aanleiding geeft, naast het in het eerste lid bedoelde toezicht, een extra controle uitvoeren op de baanbeschikbaarstelling.

Artikel 18

Indien blijkt dat de exploitant ten onrechte een baan beschikbaar gesteld heeft, maakt de directeur hierover rapport op en zendt dit naar de Luchtvaartpolitie en in afschrift naar de exploitant. Tevens stelt de directeur de Minister van Verkeer en Waterstaat daarvan onmiddellijk in kennis.

§ 2. Tolerantiegebieden

Artikel 19

1. De directeur controleert voortdurend op basis van de gegevens uit artikel 2, eerste lid, de naleving van de in de artikelen 9 en 15 bij het aanwijzingsbesluit bedoelde tolerantiegebieden door startende straalvliegtuigen.
2. Op verzoek van het klachtenburo van de CGS kan de directeur, indien de aard of omvang van de klachten daartoe aanleiding geeft, naast het in het eerste lid bedoelde toezicht, een extra controle uitvoeren op de naleving van de bij het aanwijzingsbesluit behorende tolerantiegebieden door startende straalvliegtuigen.

Artikel 20

1. Indien blijkt dat een straalvliegtuig tussen 23.00 en 06.00 uur plaatselijke tijd de grenzen heeft overschreden van het tolerantiegebied, behorend bij de te volgen standaard-instrument-vertrekprocedure, verricht de directeur onderzoek naar de oorzaak daarvan.
2. Indien blijkt dat een straalvliegtuig tussen 06.00 en 23.00 uur plaatselijke tijd de grenzen heeft overschreden van het tolerantiegebied, behorend bij de te volgen standaard-instrument-vertrekprocedure, kan de directeur onderzoek verrichten naar de oorzaak daarvan.
3. Indien uit het in het eerste of tweede lid bedoelde onderzoek blijkt dat de overschrijding van de grenzen van het tolerantiegebied plaatsvond zonder dat hiertoe een opdracht door de LVB was gegeven, wordt hiervan rapport opgemaakt. Dit rapport wordt toegezonden aan de Luchtvaartpolitie.

4. Indien de overschrijding van de grenzen van het tolerantiegebied tussen 23.00 en 06.00 uur plaatselijke tijd plaatsvond in opdracht van de LVB, maakt de directeur rapport op en zendt dit naar de LVB en in afschrift naar de exploitant en CGS.

§ 3. Circuitvluchten

Artikel 21

1. De directeur controleert of circuitvluchten als bedoeld in de artikelen 10 en 16 van het aanwijzingsbesluit plaatsvinden buiten de in het aanwijzingsbesluit gestelde periode.
2. Op verzoek van het klachtenburo van de CGS kan de directeur, indien de aard of omvang van de klachten daartoe aanleiding geeft, naast het in het eerste lid bedoelde toezicht, een extra controle uitvoeren op de uitvoering van circuitvluchten buiten de in het aanwijzingsbesluit gestelde periode.

Artikel 22

Indien blijkt dat buiten de toegestane periode zoals bepaald in artikel 10, eerste lid van het aanwijzingsbesluit circuitvluchten plaatsvinden of hebben plaatsgevonden, wordt rapport opgemaakt. Dit rapport wordt toegezonden aan de Luchtvaartpolitie.

Hoofdstuk 5. Slotbepalingen

Artikel 23

De directeur rapporteert driemaandelijks, gelijktijdig met het in artikel 7, vierde lid, en artikel 20, vierde lid, genoemde rapport, over het aantal overschrijdingen omtrent de baanbeschikbaarstelling, het uitvoeren van circuitvluchten buiten de toegestane periode en de eventuele afhandeling daarvan, met betrekking tot overtredingen van de voorschriften krachtens de aanwijzing als luchtvaartterrein en de overige maatregelen en voorschriften die van toepassing zijn.

Het rapport wordt uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat, de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en aan de CGS.

Artikel 24

Deze regeling is van overeenkomstige toepassing op de voorschriften van een krachtens artikel 25f van de Luchtvaartwet gegeven ontheffing.

Artikel 25

Deze regeling treedt in werking met ingang van ...

Artikel 26

Deze regeling wordt aangehaald als: Handhavingsvoorschrift Schiphol.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

Bijlage A bij het Handhavingsvoorschrift Schiphol

deze bijlage dient de lijst te bevatten van de relevante netwerkpunten plus de coördinaten van punt K

De gegevens zullen door het NLR door tussenkomst van het Buro geluidbewaking Schiphol beschikbaar worden gesteld ; streefdatum 1 juni.

Schiphol :	Zone 1995-2003, banenstelsel S4S2		
Eenheid :	35 Ke		
Berek.nr. :	950222094737		
controle :	01-06-1995		
Punt 1 begint in het noordelijkste punt. Met de			
klok mee volgen de punten 2 t/m 219.			
NR	X	Y	Ke
1	112000	496500	34,5
2	112000	496000	34,4
3	112500	495500	30,9
4	112500	495000	30,4
5	112500	494500	28,9
6	112500	494000	26,6
7	112000	493500	34,9
8	112000	493000	34,4
9	112000	492500	34,2
10	112000	492000	34,1
11	112000	491500	34,0
12	112000	491000	33,9
13	112000	490500	33,4
14	112000	490000	33,3
15	112000	489500	33,2
16	112000	489000	33,6
17	112500	488500	31,9
18	113000	489000	31,3
19	113500	489000	34,3
20	114000	489500	33,6

21	114500	490000	32,4
22	115000	489500	34,9
23	115000	489000	34,7
24	115000	488500	32,9
25	115000	488000	31,9
26	114500	487500	34,5
27	114500	487000	34,4
28	114000	486500	34,8
29	113500	486000	32,8
30	113000	485500	32,6
31	113000	485000	27,6
32	113000	484500	26,6
33	113000	484000	25,4
34	112500	483500	32,9
35	112500	483000	27,9
36	112500	482500	27,3
37	113000	482500	23,5
38	113500	482500	28,4
39	114000	482500	29,4
40	114500	482500	31,1
41	115000	482500	33,3
42	115500	483000	28,4
43	116000	483000	30,2
44	116500	483000	32,2
45	117000	483500	30,1
46	117500	483000	33,1
47	118000	482500	33,2
48	118500	482500	31,3
49	119000	482500	29,4
50	119500	482500	27,5

51	120000	482500	25,4
52	120500	482500	24,4
53	121000	482500	23,7
54	121500	482000	35,0
55	122000	482000	34,2
56	122500	482000	34,0
57	123000	482000	33,0
58	123500	482000	32,8
59	123500	481500	34,0
60	123000	481500	34,5
61	122500	481000	30,4
62	122000	481000	31,7
63	121500	481000	32,7
64	121000	481000	33,4
65	120500	481000	34,6
66	120000	480500	29,7
67	119500	480500	31,5
68	119000	480500	33,4
69	118500	480000	33,3
70	118000	480000	34,1
71	117500	480000	33,8
72	117000	480000	34,2
73	116500	479500	29,1
74	116000	479500	26,9
75	115500	479500	27,0
76	115000	479500	29,4
77	114500	479000	32,7
78	114500	478500	31,9
79	114500	478000	31,7
80	114500	477500	33,0

81	114500	477000	34,0
82	115000	476500	31,4
83	115000	476000	35,1
84	115500	476000	32,6
85	116000	475500	34,4
86	116500	475000	34,8
87	116500	474500	34,2
88	116000	474000	32,4
89	115500	474000	33,3
90	115000	474000	34,0
91	114500	474000	34,2
92	114000	474000	33,4
93	113500	474000	34,3
94	113500	473500	32,4
95	113500	473000	30,0
96	113500	472500	29,0
97	113500	472000	27,8
98	113000	472000	34,8
99	112500	472000	28,5
100	112500	472500	27,8
101	112500	473000	26,7
102	112500	473500	26,7
103	112500	474000	27,7
104	112500	474500	29,3
105	112500	475000	30,4
106	112500	475500	32,5
107	112500	476000	34,9
108	112000	476500	28,9
109	112000	477000	32,2
110	111500	477000	33,9

111	111000	476500	31,9
112	110500	476000	34,1
113	110000	475500	29,8
114	109500	475500	33,7
115	109000	475000	29,5
116	108500	475000	34,6
117	108000	474500	33,7
118	108000	474000	30,9
119	107500	473500	34,5
120	107500	473000	33,7
121	107000	472500	35,0
122	107000	472000	34,5
123	106500	471500	33,0
124	106000	471500	32,4
125	105500	472000	34,1
126	105000	472000	33,5
127	104500	472500	34,7
128	104000	472500	34,9
129	103500	472000	31,5
130	103000	472000	31,3
131	102500	472000	34,2
132	102000	471500	30,3
133	101500	471500	34,3
134	101000	471000	30,9
135	100500	471000	34,2
136	100000	470500	30,1
137	99500	470500	31,3
138	99000	470000	29,9
139	98500	470000	32,6
140	98000	469500	27,9

141	97500	469500	32,1
142	97000	469500	34,5
143	96500	469500	34,7
144	96500	470000	33,8
145	97000	470500	32,9
146	97500	471000	32,0
147	98000	471500	28,7
148	98500	471500	32,8
149	99000	472000	30,7
150	99500	472500	28,6
151	100000	472500	32,8
152	100500	473000	31,3
153	101000	473500	29,3
154	101500	473500	32,5
155	102000	474000	31,8
156	102500	474500	27,9
157	103000	474500	32,4
158	103500	475000	30,1
159	104000	475500	30,4
160	104500	476000	32,1
161	105000	476500	33,7
162	105500	477000	32,7
163	106000	477500	29,3
164	106500	477500	33,9
165	107000	478000	30,0
166	107500	478000	34,2
167	108000	478500	29,5
168	108500	479000	24,7
169	109000	479000	30,0
170	109500	479500	30,8

171	109500	480000	30,3
172	109500	480500	34,5
173	109000	480500	29,1
174	108000	481000	31,3
175	108500	481000	33,7
176	108000	481500	33,4
177	108000	482000	33,7
178	108500	482000	34,6
179	109000	482000	34,6
180	109000	482500	30,6
181	109000	483000	26,7
182	109000	483500	26,5
183	109000	484000	28,4
184	109000	484500	31,2
185	109000	485000	34,1
186	108500	485500	33,0
187	108000	486000	32,5
188	108000	486500	34,0
189	108000	487000	34,1
190	108000	487500	34,0
191	108000	488000	33,8
192	108000	488500	33,2
193	108000	489000	34,0
194	108000	489500	34,2
195	108000	490000	34,6
196	108000	490500	34,0
197	108000	491000	33,2
198	108500	491500	34,4
199	109000	491500	34,5
200	109500	491000	33,9

201	110000	490500	31,7
202	110000	490000	32,4
203	110000	489500	33,1
204	110000	489000	34,2
205	110500	489500	34,1
206	110500	490000	33,7
207	110500	490500	32,5
208	110500	491000	31,6
209	110500	491500	30,6
210	110500	492000	29,8
211	110500	492500	29,3
212	110500	493000	28,8
213	111000	493500	34,8
214	111000	494000	34,6
215	111000	494500	33,7
216	111000	495000	32,0
217	111000	495500	31,5
218	111500	496000	34,6
219	111500	496500	33,1
K	113150	475450	47,5

Schiphol :	Zone 1995-2003, banenstelsel S4S2		
Eenheid :	26 dB(A)		
Berek.nr. :	95022102030		
controle :	06 06 1995		
Punt 1 begint in het noordelijkste punt. Met de			
klok mee volgen de punten 2 t/m 407.			
NR	X	Y	dB(A)
1	111750	501250	25,9
2	112000	501000	25,9
3	112250	500750	25,6
4	112250	500500	25,7
5	112250	500250	25,8
6	112250	500000	25,8
7	112250	499750	25,8
8	112250	499500	25,8
9	112250	499250	25,8
10	112250	499000	25,8
11	112250	498750	25,8
12	112250	498500	25,7
13	112250	498250	25,6
14	112250	498000	25,5
15	112250	497750	25,5
16	112250	497500	25,4
17	112250	497250	25,3
18	112250	497000	25,3
19	112250	496750	25,2
20	112250	496500	25,1

21	112250	496250	25,1
22	112250	496000	25,0
23	112250	495750	25,0
24	112250	495500	25,0
25	112250	495250	24,9
26	112250	495000	24,8
27	112250	494750	24,8
28	112000	494500	26,0
29	112000	494250	26,0
30	112000	494000	25,9
31	112000	493750	25,9
32	112000	493500	25,9
33	112000	493250	25,8
34	112000	493000	25,7
35	112000	492750	25,7
36	112000	492500	25,6
37	112000	492250	25,6
38	112000	492000	25,5
39	112000	491750	25,4
40	112000	491500	25,3
41	112000	491250	25,2
42	112000	491000	25,1
43	112000	490750	25,0
44	112000	490500	24,9
45	112000	490250	24,8
46	112000	490000	24,7
47	112000	489750	24,6
48	112000	489500	24,4
49	112000	489250	24,2
50	112000	489000	24,1

51	112000	488750	24,0
52	112000	488500	23,9
53	112000	488250	23,8
54	112000	488000	23,7
55	112000	487750	23,7
56	112000	487500	23,7
57	112000	487250	23,9
58	112000	487000	24,1
59	112000	486750	24,6
60	112000	486500	25,2
61	112000	486250	26,0
62	112250	486000	24,9
63	112250	485750	25,9
64	112500	485500	24,5
65	112500	485250	25,2
66	112500	485000	25,8
67	112750	484750	23,6
68	112750	484500	23,7
69	112750	484250	23,7
70	112750	484000	23,5
71	112500	483750	25,8
72	112500	483500	25,3
73	112500	483250	24,6
74	112500	483000	23,9
75	112250	482750	25,8
76	112250	482500	25,0
77	112250	482250	24,4
78	112250	482000	24,4
79	112500	482000	23,0
80	112750	481750	25,6

81	113000	481750	25,6
82	113250	481750	25,7
83	113500	482000	21,8
84	113750	482000	22,4
85	114000	482000	23,1
86	114250	482000	23,9
87	114500	482000	24,9
88	114750	482000	25,9
89	115000	482250	22,9
90	115250	482250	23,5
91	115500	482250	24,1
92	115750	482250	24,6
93	116000	482250	24,9
94	116250	482250	24,9
95	116500	482250	24,8
96	116750	482250	24,6
97	117000	482250	24,3
98	117250	482250	23,9
99	117500	482000	25,8
100	117750	482000	25,3
101	118000	482000	24,8
102	118250	482000	24,4
103	118500	482000	23,9
104	118750	482000	23,5
105	119000	481750	25,8
106	119250	481750	25,7
107	119500	481750	25,7
108	119750	481750	25,0
109	120000	481500	25,9
110	119750	481250	24,8

111	119500	481250	25,4
112	119250	481250	25,6
113	119000	481250	25,9
114	118750	481000	24,4
115	118500	481000	25,0
116	118250	481000	25,6
117	118000	480750	24,6
118	117750	480750	25,0
119	117500	480750	25,4
120	117250	480750	25,8
121	117000	480500	24,0
122	116750	480500	24,1
123	116500	480500	24,3
124	116250	480500	24,5
125	116000	480500	24,7
126	115750	480500	24,6
127	115500	480500	24,6
128	115250	480500	24,7
129	115000	480250	22,5
130	114750	480000	25,8
131	114500	479750	21,4
132	114250	479500	23,1
133	114000	479250	25,1
134	114000	479000	23,0
135	113750	478750	23,4
136	113500	478750	26,0
137	113250	478500	24,9
138	113000	478250	24,1
139	112750	478250	25,7
140	112500	478000	24,8

141	112250	477750	24,4
142	112000	477500	24,7
143	111750	477250	25,4
144	111750	477000	24,1
145	111500	476750	25,1
146	111500	476500	24,1
147	111250	476250	25,1
148	111250	476000	24,4
149	111000	475750	25,5
150	111000	475500	24,8
151	110750	475250	25,8
152	110750	475000	25,5
153	110750	474750	25,4
154	110750	474500	25,1
155	110500	474250	25,8
156	110250	474250	26,0
157	110000	474500	25,5
158	110000	474750	25,7
159	109750	475000	25,3
160	109500	475000	25,2
161	109250	475000	25,5
162	109000	475000	26,0
163	108750	474750	25,9
164	108750	474500	25,4
165	108500	474250	25,9
166	108500	474000	25,8
167	108500	473750	26,0
168	108750	473500	25,6
169	108750	473250	25,9
170	109000	473000	25,9

171	109250	472750	26,0
172	109500	472750	25,9
173	109750	473000	25,6
174	110000	473250	25,8
175	110250	473500	25,9
176	110500	473250	25,6
177	110500	473000	25,6
178	110500	472750	25,6
179	110500	472500	25,8
180	110500	472250	26,0
181	110750	472000	25,5
182	110750	471750	25,6
183	110750	471500	25,8
184	110750	471250	25,7
185	110750	471000	25,7
186	110750	470750	25,9
187	111000	470500	25,6
188	111000	470250	25,7
189	110750	470000	26,0
190	110750	469750	25,9
191	110750	469500	25,8
192	110500	469250	25,9
193	110250	469250	26,0
194	110000	469250	26,1
195	109750	469250	25,8
196	109500	469250	25,6
197	109250	469500	25,7
198	109000	469750	25,8
199	108750	470000	26,0
200	108500	470000	25,7

201	108250	470250	26,0
202	108000	470250	25,6
203	107750	470500	25,8
204	107500	470500	25,4
205	107250	470750	25,7
206	107000	470750	25,3
207	106750	471000	25,6
208	106500	471250	25,8
209	106250	471250	25,5
210	106000	471500	25,8
211	105750	471500	25,6
212	105500	471750	25,9
213	105250	471750	25,6
214	105000	472000	25,9
215	104750	472000	25,5
216	104500	472250	25,8
217	104250	472250	25,6
218	104000	472500	26,0
219	103750	472500	25,9
220	103500	472500	25,9
221	103250	472250	25,3
222	103000	472250	25,5
223	102750	472250	25,8
224	102500	472000	25,3
225	102250	472000	25,7
226	102000	471750	25,2
227	101750	471750	25,7
228	101500	471500	25,1
229	101250	471500	25,7
230	101000	471250	25,1

231	100750	471250	25,7
232	100500	471000	25,1
233	100250	471000	25,8
234	100000	470750	25,2
235	99750	470750	25,8
236	99500	470500	25,2
237	99250	470500	25,8
238	99000	470250	25,3
239	98750	470250	25,8
240	98500	470000	25,3
241	98250	470000	25,8
242	98000	469750	25,2
243	97750	469750	25,7
244	97500	469500	25,2
245	97250	469500	25,6
246	97000	469500	26,0
247	96750	469250	25,4
248	96500	469250	25,6
249	96250	469250	25,8
250	96000	469500	25,9
251	96250	469750	25,9
252	96500	470000	26,0
253	96750	470250	25,9
254	97000	470500	25,7
255	97250	470750	25,5
256	97500	471000	25,2
257	97750	471250	24,9
258	98000	471250	25,5
259	98250	471500	25,1
260	98500	471500	25,9

261	98750	471750	25,5
262	99000	472000	25,1
263	99250	472000	25,8
264	99500	472250	25,4
265	99750	472500	25,0
266	100000	472500	25,7
267	100250	472750	25,3
268	100500	473000	24,8
269	100750	473000	25,6
270	101000	473250	25,0
271	101250	473500	24,5
272	101500	473500	25,4
273	101750	473750	24,8
274	102000	473750	25,7
275	102250	474000	25,2
276	102500	474250	24,6
277	102750	474250	25,7
278	103000	474500	25,3
279	103250	474750	24,9
280	103500	475000	24,7
281	103750	475250	24,7
282	104000	475500	24,8
283	104250	475750	25,1
284	104500	476000	25,5
285	104750	476250	25,8
286	105000	476500	25,8
287	105250	476750	25,7
288	105500	477000	25,4
289	105750	477250	24,9
290	106000	477250	25,8

291	106250	477500	25,2
292	106500	477750	24,5
293	106750	477750	25,4
294	107000	478000	24,6
295	107250	478000	25,6
296	107500	478250	24,6
297	107750	478250	25,7
298	108000	478500	24,6
299	108250	478500	25,8
300	108500	478750	24,5
301	108750	478750	25,7
302	109000	479000	24,4
303	109250	479250	23,8
304	109500	479250	25,4
305	109500	479500	24,5
306	109500	479750	24,1
307	109500	480000	23,9
308	109500	480250	23,9
309	109500	480500	23,9
310	109500	480750	24,2
311	109500	481000	24,8
312	109500	481250	25,1
313	109500	481500	24,8
314	109500	481750	24,5
315	109500	482000	24,5
316	109500	482250	24,6
317	109500	482500	24,9
318	109500	482750	25,5
319	109250	483000	23,7
320	109250	483250	24,5

321	109250	483500	25,3
322	109000	483750	24,3
323	109000	484000	25,4
324	108750	484250	24,6
325	108750	484500	25,7
326	108500	484750	24,9
327	108500	485000	25,9
328	108250	485250	25,1
329	108250	485500	26,0
330	108000	485750	25,3
331	108000	486000	26,0
332	107750	486250	25,2
333	107750	486500	25,9
334	107500	486750	25,1
335	107500	487000	25,6
336	107250	487250	24,7
337	107250	487500	25,1
338	107250	487750	25,4
339	107250	488000	25,7
340	107250	488250	25,9
341	107000	488500	24,7
342	107000	488750	24,8
343	107000	489000	24,9
344	107000	489250	24,9
345	107000	489500	24,9
346	107250	489750	26,1
347	107250	490000	26,0
348	107250	490250	25,9
349	107250	490500	25,7
350	107250	490750	25,6

351	107250	491000	25,5
352	107250	491250	25,4
353	107250	491500	25,3
354	107250	491750	25,1
355	107250	492000	25,0
356	107500	492250	26,0
357	107500	492500	25,8
358	107500	492750	25,7
359	107500	493000	25,6
360	107500	493250	25,5
361	107500	493500	25,4
362	107500	493750	25,3
363	107500	494000	25,2
364	107750	494250	26,0
365	107750	494500	25,9
366	107750	494750	25,7
367	107750	495000	25,6
368	107750	495250	25,5
369	107750	495500	25,4
370	107750	495750	25,3
371	108000	496000	26,0
372	108000	496250	25,8
373	108000	496500	25,7
374	108000	496750	25,6
375	108000	497000	25,5
376	108000	497250	25,4
377	108250	497500	25,9
378	108250	497750	25,8
379	108250	498000	25,6
380	108250	498250	25,5

381	108500	498500	26,0
382	108500	498750	25,8
383	108500	499000	25,6
384	108750	499250	26,0
385	108750	499500	25,8
386	108750	499750	25,6
387	109000	500000	25,8
388	109250	500250	26,0
389	109250	500500	25,8
390	109500	500750	25,9
391	109750	501000	25,9
392	110000	501000	25,9
393	110250	501000	25,9
394	110500	501000	25,9
395	110750	501000	25,9
396	111000	501000	25,9
397	111250	501250	25,9
398	111500	501250	26,0
gebied binnen contour: links			
399	112000	480500	25,9
400	112250	480500	25,2
400	112500	480500	25,3
401	112000	480250	25,9
gebied binnen contour: rechts			
402	113500	480500	25,6
403	113750	480500	24,4
404	114000	480500	23,7
405	114250	480500	23,4
406	114500	480500	24,2

Bijlage B bij het Handhavingsvoorschrift Schiphol

<u>Bron :</u>		<u>Informatie:</u>
radar	-	X Y positie van het vliegtuig
radar	-	hoogte (FL) van het vliegtuig
vliegplan	-	datum
vliegplan	-	tijd
vliegplan	-	SSR code
vliegplan	-	callsign
vliegplan	-	aircraft (4 letter ICAO code)
vliegplan	-	categorie (ICAO : light, medium, heavy)
vliegplan	-	maatschappij
vliegplan	-	baan
vliegplan	-	SID
vliegplan	-	bestemming
vliegplan	-	QNH
vliegplan	-	herkomst
vliegplan	-	lesvlucht ident.
vliegplan	-	IFR/VFR ident.

Bijlage C bij het Handhavingsvoorschrift Schiphol

Voor de bepaling van de geluidsbelasting die zal worden veroorzaakt door het in het gebruiksplan voorgenomen gebruik van het luchtvaartterrein zijn gegevens nodig omtrent:

- a. aantal starts en landingen;
- b. verdeling over de vliegtuigcategorieën overeenkomstig de krachtens artikel 25g, eerste lid, van de Luchtvaartwet vastgestelde regels;
- c. verdeling van starts over de afstands-/gewichtsklassen overeenkomstig de onder b bedoelde regels;
- d. verdeling over start- en landingsbanen;
- e. verdeling over de aan- en uitvliegroutes;
- f. verdeling over de volgende tijdsblokken, lokale tijd:
 - 1. 08.00 tot 20.00 uur;
 - 2. 20.00 tot 23.00 uur;
 - 3. 23.00 tot 06.00 uur;
 - 4. 06.00 tot 08.00 uur;inclusief de gemiddelde nachtstraffactor per baan voor elke van deze tijdsblokken en de gemiddelde nachtstraffactor per baan voor deze tijdsblokken gezamenlijk,

Deze gegevens dienen zodanig te worden aangeleverd dat het bepalen van een eenduidige invoer voor contourberekeningen mogelijk is.

**CONCEPT
TOELICHTING
HANDHAVINGSVOORSCHRIFT
SCHIPHOL**

Versie : Toelicht.010\19 juni 1995.

Algemeen.	3
Luchtvaartwet.	5
a. Overige eisen volgend uit de wet	5
b. Strafrechtelijke sancties.	6
c. Bestuursrechtelijke sancties.	6
d. De verhouding tussen bestuursrechtelijk/strafrechtelijk optreden.	7
e. De mandaatsregeling van de Minister V&W.	7
f. Welke belangrijkste overtredingen kunnen er plaatsvinden en hoe zal gehandeld worden door LI ?	8
g. Evaluatie.	9
De relatie van het handhavingsvoorschrift met het Aanwijzingsbesluit.	10
* De Luchtverkeersbeveiliging.	10
* De exploitant.	11
Welke directe taken volgen uit dit handhavingsvoorschrift voor de LI ?	12
Toelichting per hoofdstuk, paragraaf en artikel.	13
Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen.	13
Hoofdstuk 2. Verzameling van gegevens	13
Hoofdstuk 3. Toetsing van feitelijk gebruik aan Gebruiksplan	14
§ 1. Algemeen	16
§ 2. Toetsing van de geluidscontour	16
§ 3. Toetsing punt K	18
§ 4. Toetsing toepassing preferentieel baangebruikstelsel	19
Hoofdstuk 4. Toezicht op naleving gebruiksvoorschriften	20
§ 1. Baanbeschikbaarstelling	20
§ 2. Tolerantiegebieden	20
§ 3. Circuitvluchten.	20

Toelichting.

Algemeen.

Het handhavingsvoorschrift is een ministeriële regeling, die kan worden beschouwd als een instructie per luchtvaartterrein van de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van VROM aan de onder haar ressorterende Luchtvaartinspectie (LI), die deel uitmaakt van de Rijksluchtvaartdienst.

In het handhavingsvoorschrift is aangegeven hoe de Luchtvaartinspectie de wijze van toezicht uitoefent. Het directe verband tussen de toepassing van sancties in combinatie met de overtredingen als genoemd in de Luchtvaartwet (LVW) (art. 62), wordt hierin niet geregeld. Wel worden de toezichthoudende taken van de Luchtvaartinspectie in dit handhavingsvoorschrift omschreven. De Luchtvaartinspectie heeft daarnaast een taak op het terrein van de opsporing. In een afzonderlijke Richtlijn van het Openbaar Ministerie wordt die taak nader geregeld.

NB. Onder de vigeur van de huidige LVW heeft de LI behalve een toezichthoudende ook een opsporingstaak. Thans is een wetsvoorstel tot wijziging van de LVW in procedure. Dit wetsvoorstel voorziet onder meer in het schrappen van de opsporingstaak van de LI. De strafrechtelijke handhaving van de LVW dient dan opnieuw in beschouwing te worden genomen. Daarin is thans niet voorzien.

Gelet op Artikel 30a lid 2 van de LVW, bevat het handhavingsvoorschrift verder tenminste regels waarin het volgende is opgenomen:

- a de wijze waarop de benodigde gegevens voor het meten, rekenen en registreren van de geluidsbelasting worden *verzameld*.
- b de wijze waarop het feitelijk gebruik van het luchtvaartterrein wordt *getoetst* aan het voorgenomen gebruik als bedoeld in het vastgestelde gebruiksplan.
- c de wijze waarop kan worden vastgesteld dat het feitelijk gebruik *afwijkt* van de voorschriften gericht op het voorkomen of bestrijden van geluidshinder als bedoeld in de Aanwijzing.

De structuur en vorm van het handhavingsvoorschrift is hier dan ook uit afgeleid in die zin dat respectievelijk in hoofdstuk 2, 3 en 4,

- het *verzamelen* van gegevens
 - het *toetsen* van feitelijk gebruik aan het gebruiksplan
 - het *toezicht* op naleving gebruiksvoorschriften
- worden beschreven.

Het handhavingsvoorschrift is op basis van artikel 30a lid 3 LVW openbaar.

Het handhavingsvoorschrift wordt beschouwd als een besluit van algemene strekking, zijnde een algemeen verbindend voorschrift. Het handhavingsvoorschrift heeft niet ter visie te worden gelegd. Alvorens de vaststelling door de Minister van V&W kan plaatsvinden dient de Commissie Geluidhinder Schiphol conform art. 28 lid 2 LVW ten behoeve van de vaststelling te worden gehoord.

Het handhavingsvoorschrift heeft zowel een interne als externe functie d.w.z. :

- * het handhavingsvoorschrift maakt naar de buitenwereld toe inzichtelijk op welke wijze de handhaving wordt uitgeoefend.
- * voorts maakt het handhavingsvoorschrift binnen de Ministeries van V&W in en VROM duidelijk op welke wijze de Luchtvaartinspectie de handhaving dient uit te voeren.

Qua vorm is gekozen voor "de directeur" draagt zorg voor etc. en niet "de Luchtvaartinspectie" draagt zorg voor etc. De reden hiervoor is dat niet een instantie maar een persoon verantwoordelijk is voor de naleving van dit voorschrift.

Luchtvaartwet.

a. Overige eisen volgend uit de wet (artikel 30a lid 2).

De wettelijke tekst luidt aldus:

"Het handhavingsvoorschrift legt de hoofdlijnen vast van de wijze waarop toezicht plaatsvindt op de voor het gebruik van een luchtvaartterrein gestelde voorschriften als bedoeld in artikel 24 derde lid almede op andere voorschriften en maatregelen die gericht zijn op het voorkomen of bestrijden van geluidhinder."

In de concrete situatie betekent dit dat met de volgende voorschriften/maatregelen rekening moet worden gehouden:

1. de voorschriften in het Aanwijzingsbesluit o.m. gebaseerd op art. 24 lid 3 LVW.
2. de andere voorschriften die van toepassing zijn.
Er zijn in dit handhavingsvoorschrift geen bepalingen opgenomen die hierop betrekking hebben.
3. de maatregelen die van toepassing kunnen zijn.
Het betreft hier uitsluitend die maatregelen die niet in de Aanwijzing tot uitdrukking komen maar wel van toepassing zijn te weten :
 - * het beperken van het geluidsniveau in punt K gelegen in Aalsmeer tot maximaal 49 KE.
 - * het prefentieel baangebruikstelsel als opgenomen in het Gebruiksplan.

In tegenstelling tot de onder 1 en 3 genoemde voorschriften/maatregelen leiden de onder 2 genoemde voorschriften niet tot specifieke instructies richting Luchtvaartinspectie.

NB Het Aanwijzingsbesluit is inmiddels als voorontwerp gereed en op 4 april j.l. in het Bestuurlijk Overleg gebracht. Wijzigingen die hierna in het Aanwijzingsbesluit zullen worden aangebracht zullen doorwerken in het handhavingsvoorschrift. Dit betreft m.n. het recent vastgestelde beleid inzake de Studie nachtnormering nachtelijk vliegtuiglawaai zoals vastgelegd in de brief van 23 mei j.l. van beide Ministers aan de Tweede Kamer, waarover de Tweede Kamer zich nog moet uitspreken.

b. Strafrechtelijke sancties.

Het Openbaar Ministerie is belast met de opsporing en vervolging van strafbare feiten. Dit volgt uit artikel 4 Wet op de Rechtelijke Organisatie. De voorwaarden waaronder door de Luchtvaartinspectie wordt gerapporteerd aan de Luchtvaartpolitie of een proces-verbaal wordt opgemaakt, worden nader uitgewerkt in de Richtlijn Luchtvaartwet van het Openbaar Ministerie. Daarbij valt te denken aan de ernst van het feit en de hoogte van de boete, maar ook het al dan niet primair toepassen van bestuurlijke sancties spelen daarbij een rol.

De politie heeft algemene opsporingsbevoegdheid (waaronder overtredingen LVW). De Minister van V&W kan daarnaast op basis van de LVW (art. 71 lid 2) personen aanwijzen die met de opsporing van de bij of krachtens deze wet strafbare feiten zijn belast.

Voor de overige in artikel 62 strafbaar gestelde overtredingen t.w. bij overtredingen ingevolge art. 31, 32, 36, 37, 38 en 74 LVW is de LI niet belast met opsporing.

NB. In het kader van het project Uitvoeringsgericht werken in het kader van NMP A 103 is afgesproken dat het Stafburo van het OM de concept-regelgeving voor commentaar wordt voorgelegd. Deze aktie loopt. Met de Officier van Justitie te Haarlem waaronder Schiphol ressorteert heeft reeds overleg plaats gehad en deze heeft reeds een schriftelijke reactie gegeven. Het wetsvoorstel inzake het wijzigen van de Wet Luchtverkeer inzake opsporingsbevoegdheden voor de LI dat thans bij de Raad van State ligt voor advisering zal daarbij mede in beschouwing worden genomen. Het Stafbureau OM verwacht in januari 1996 de Richtlijn luchtvaartwetgeving af te ronden.

c. Bestuursrechtelijke sancties.

In de artikel 10 en 11 is vastgelegd dat respectievelijk in geval van dreigende dan wel feitelijke zone-overschrijding LI de Minister daarvan onmiddellijk in kennis stelt.

Een afschrift van deze mededeling wordt naar de Minister van VROM en de Commissie Geluidhinder Schiphol toegezonden.

Over de wijze van toepassing van bestuursdwang kán door de Luchtvaartinspectie worden geadviseerd aan de Minister van V en W. Binnen dit handhavingsvoorschrift is het uitbrengen van dit advies niet geregeld. Als er een advies wordt uitgebracht zal dit eveneens worden toegezonden aan genoemde partijen.

Wat betreft de concrete mogelijkheden inzake het bestuursrechtelijk optreden geeft de LVW de volgende mogelijkheden aan op basis van artikel 35 lid 1 en 2 :

- a. het tijdelijk sluiten van het luchtvaartterrein;
- b. het beperken van deze sluiting tot bepaalde soorten van luchtvaartuigen;
- c. het beperken van deze sluiting tot bepaalde vormen van luchtvaart;
- d. het beperken van deze sluiting tot bepaalde start- of landingsbanen;
- e. het beperken van deze sluiting tot bepaalde tijdsperioden;
- f. het onder met name vermelde redenen beperken van deze sluiting tot luchtvaartuigen in beheer of eigendom als vermeld in artikel 35 lid 2 Lvw;

Ook kan een dwangsom ingevolge art. 73c LVW worden opgelegd. Dit is alleen mogelijk als het belang van het milieu zich hiertegen niet verzet. Vanzelfsprekend zal gelet op het milieubelang overleg met de Minister van VROM hierover plaatsvinden.

d. De verhouding tussen bestuursrechtelijk/strafrechtelijk optreden.

Er is een nauwe samenhang tussen het bestuursrechtelijk en strafrechtelijke optreden en daarmee ook tussen de toezichthoudende en opsporings taken van de LI. Daarbij is evident dat er geen scherpe scheiding is aan te brengen tussen beide elementen van handhaving. Hieruit volgt dat een efficiënte en effectieve handhaving wordt bereikt door de toezichthoudende taken en de opsporingsactiviteiten door één instantie te laten uitvoeren: De Luchtvaartinspectie. Toch heeft in de praktijk van de afgelopen jaren de Luchtvaartinspectie niet of nauwelijks gebruik gemaakt van haar opsporingstaak.

Vooralsnog is binnen dit handhavingsvoorschrift gekozen voor het volgende.

Indien bij de uitoefening van toezichthoudende taken een overtreding van de Luchtvaartwet wordt geconstateerd zal naast een rapport ten behoeve van de toepassing van bestuurlijke sancties een rapport worden opgesteld en toegezonden aan de Luchtvaartpolitie. Het opstellen van proces-verbaal door de LI zelf is nu niet geregeld.

NB. Over het al of niet opmaken van pv door de LI zal in eerste instantie na afloop van het genoemde overleg met OM worden beslist.

Op dit moment vallen overtredingen ingevolge de LVW niet onder de Wet op de Economische delicten (WED), hetgeen betekent dat de gewone strafrechter dit moet behandelen en de sancties aanmerkelijk minder zwaar zijn dan in het kader van de WED.

Op grond van het vorenstaande zal bij overtredingen van de LVW een bestuurlijke reactie in het algemeen de voorkeur genieten. Deze biedt immers meer mogelijkheden, waaronder toepassing van de dwangsom. Daarnaast is het een geëigend middel voor dergelijke overtredingen. Wanneer andere middelen niet afdoende blijken te zijn zal pas strafrechtelijk worden opgetreden.

e. De mandaatsregeling van de Minister V&W.

De Minister heeft op grond van de betreffende mandaatregeling Verkeer en Waterstaat 1991 haar toezichthoudende bevoegdheid gemandateerd aan de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst. Vervolgens heeft de Directeur-Generaal zijn bevoegdheden in de mandaatsregeling van de Rijksluchtvaartdienst van 29 april 1992 overgedragen aan de Directeur Luchtvaartinspectie.

Een en ander betekent dat hierdoor de Directeur Luchtvaartinspectie toezicht uitoefent op de naleving van de voorschriften die krachtens de Luchtvaartwet zijn gesteld om overschrijding van de grenswaarden van de geluidsbelasting buiten de geluidszones te voorkomen. Bestuurlijk gezien is het van belang dat er duidelijkheid is over waar de bevoegdheden zijn neergelegd inzake het strafrechtelijk/bestuursrechtelijk optreden.

N.B. De centrale vraag is: Voor de uitvoering van welke taken kan de LI door de Minister worden gemandateerd? Het strafrechtelijk dan wel bestuursrechtelijk optreden vraagt om een zorgvuldige afweging die in principe door het bestuur d.w.z. de Minister in overleg met het Openbaar Ministerie moet worden gemaakt. Hieraan zijn echter vele praktische nadelen verbonden, vandaar dat tot de onderstaande mandatering aan de Luchtvaartinspectie is gekomen. Om een concreet beeld te verkrijgen van deze a.h.w. taakverdeling bij mogelijke overtredingen die spelen wordt de volgende vraag gesteld en beantwoord.

f **Welke belangrijkste overtredingen kunnen er plaatsvinden en hoe zal gehandeld worden door LI ?**

1. Overschrijding van de zone/contour door (niet) handelen van exploitant.

Er kan niet strafrechtelijk worden opgetreden, omdat zone-overschrijding niet strafbaar is. Uitsluitend bestuursrechtelijk optreden ligt hierbij voor de hand, hetgeen door de Minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) zelf zal plaatsvinden gezien het belang dat speelt.

2. Het niet tijdig indienen van een nieuw Gebruiksplan door de exploitant.

Hier kan zowel bestuursrechtelijk als strafrechtelijk worden opgetreden. De Luchtvaartinspectie informeert de Minister van V&W en maakt tegelijkertijd rapport op en zendt dit aan de Luchtvaartpolitie (art. 9 lid 3.).

3. Overtreding van de regels/afspraken inzake het baangebruik door de LVB.

De Luchtvaartinspectie informeert de Minister van V&W (art. 16). Tegen de LVB kan niet strafrechtelijk worden opgetreden, omdat in de LVW geen verbodsbepaling tot de LVB is gericht.

4. Overtreding van de regels/afspraken inzake baanbeschikbaarstelling door de exploitant.

Er kan zowel bestuursrechtelijk als strafrechtelijk worden opgetreden. De Luchtvaartinspectie informeert de Minister van V&W en maakt tegelijkertijd rapport op en zendt dit aan de Luchtvaartpolitie (art.18).

5. Overtredingen van de regels inzake startprocedures door gezagsvoerders en LVB.

Ingeval van de gezagsvoerders kan zowel bestuursrechtelijk als strafrechtelijk worden opgetreden.

Er kan zowel bestuursrechtelijk als strafrechtelijk worden opgetreden. De Luchtvaartinspectie informeert de Minister van V&W en maakt tegelijkertijd rapport op en zendt dit aan de Luchtvaartpolitie (art.20 lid 3).

Tegen de LVB kan niet strafrechtelijk worden opgetreden, omdat in de LVW geen verbodsbepaling tot de LVB is gericht.

De Luchtvaartinspectie informeert echter wel de Minister van V&W (art. 20 lid 4).

6. Overtreding van de regels inzake circuitvluchten door de gezagsvoerders.

Er kan zowel bestuursrechtelijk als strafrechtelijk worden opgetreden.

De Luchtvaartinspectie informeert de Minister van V&W en maakt tegelijkertijd rapport op en zendt dit aan de Luchtvaartpolitie (art.20 lid 3).

g. **Evaluatie.**

Jaarlijks vóór 1 april wordt door de Minister van V en W in overeenstemming met de Minister van VROM over de werking van het handhavingsvoorschrift een evaluatierapport uitgebracht, zoals gesteld in artikel 30b lid 4 van de wet. De Luchtvaartinspectie rapporteert hierover aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. In het rapport kunnen eventueel voorstellen worden gedaan ter verbetering van de werking van het handhavingsvoorschrift.

Daarnaast zal de eerste doorlichting van het handhavingssysteem plaatsvinden één jaar nadat de Aanwijzing is vastgesteld en zal tevens om de drie jaar een opdracht aan een onafhankelijke instantie worden gegeven om te evalueren. (zie tekst Toelichting aanwijzing 27/24 5.5 Evaluatie.)

N.B. Op welke wijze de afstemming met het Ministerie van VROM zal plaatsvinden moet nog vorm worden gegeven.

De relatie van het handhavingsvoorschrift met het Aanwijzingsbesluit.

*** De Luchtverkeersbeveiliging.**

Relatie Minister V&W-LVB-NVLS.

In de LVW is geen verbodsbepaling opgenomen die zich richt tot de LVB (zijnde sinds 1-1-1993 op basis van de Wet Luchtverkeer een zelfstandig bestuursorgaan). In ICAO-verband is vastgesteld dat de verantwoordelijkheid voor de luchtverkeersbeveiliging berust bij de Staat (zie Tweede Kamer, vergadering 1993-1994, 22570, nr. 12).

Dit komt ook in de Wet Luchtverkeer tot uiting met name bij artikel 50, waarin ingeval van buitengewone omstandigheden de Minister van V&W aanwijzingen kan geven aan de LVB-organisatie.

Tussen de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Luchtverkeersbeveiliging zullen nog afspraken worden gemaakt om tot een meer sluitend handhavingssysteem te komen. Deze afspraken zijn nodig om de huidige wettelijke handhavingssystematiek sluitend te maken, waarvoor ook afspraken over het Gebruikplan en aanvullende afspraken tussen exploitant en LVB noodzakelijk zijn. (Zie Toelichting bij de Aanwijzing/5.1)

De afspraak tussen Minister van V&W en LVB zal betrekking hebben op:

- * baangebruik.
- * gebruik van aan- en uitvliegroutes.
- * nachtroutes.

(zie Toelichting bij de Aanwijzing/5.3: Voorschriften ter voorkoming van overschrijding grenswaarde en ter beperking van geluidhinder.)

Er is reeds een samenwerkingsovereenkomst gesloten tussen de Rijksluchtvaartdienst en de LVB op 5 juli 1994, waarin de praktische samenwerking tussen beide diensten is geregeld.

De verantwoording van de LVB t.a.v. het milieu.

Ingevolge de Wet Luchtverkeer/artikel 1 moet onder luchtverkeersbeveiliging het volgende worden verstaan: Het geheel van maatregelen gericht op de bevordering van een veilig, ordelijk en vlot verloop van het luchtverkeer.

Dit betekent dat formeel "milieu" niet valt onder de LVB taak.

Ook in het concept reglement ex artikel 36 waarin de taak van de LVB is geëxpliciteerd is de milieu-zorg niet tot uitdrukking gebracht. De praktijk is wel dat enige aandacht besteed wordt aan het milieu. Er is een afdeling Luchthavenstrategie/Navigatie/Milieu die ook maandelijks een Bedrijfs intern milieu rapport (BIM) verzorgt. Daarentegen is het gewicht dat aan het milieu-aspect door de LVB wordt verbonden voor discussie vatbaar, hetgeen vooral tot uitdrukking komt bij de uitoefening van haar operationele taak.

In het kader van de handhaving is de LVB te beschouwen als één van de belangrijkste actoren in het kader van naleving van milieuregelgeving.

De inhoud van dit handhavingsvoorschrift.

In dit handhavingsvoorschrift wordt in relatie met de LVB het volgende gecontroleerd:

- * de toepassing van het baanprefentieel systeem. (artikel 14)
- * het overschrijden van de grenzen van de tolerantie-gebieden in relatie met instructies van de LVB om al dan niet af te wijken. (artikel 18)

De resultaten van deze controles worden gerapporteerd aan de Minister van Verkeer en Waterstaat, de Minister van VROM, de LVB zelf, de exploitant en het CGS.

Daarnaast wordt dit als zelfstandig onderdeel verwerkt in het drie-maandelijks rapport in gevolge artikel 16, dat naar de Minister van Verkeer en Waterstaat, de Minister van VROM en de CGS gaat.

Ook nu vindt overigens controle plaats door de Luchtvaartinspectie t.a.v. de Luchtverkeersbeveiliging, waaronder zowel de controle qua veiligheid als qua milieu.

NB. Dit vraagt om nadere uitwerking. Hieraan wordt gewerkt. De afspraken tussen de Minister van V en W en LVB zullen tevens de naleving moeten regelen. De Minister van VROM zal hiermee moeten instemmen. Ook de aanvaardbaarheid van afwijkende instructies in relatie met de tolerantie gebieden maakt deel uit van deze afspraak. Gezien de consequenties die e.e.a. heeft voor alle partijen zullen deze afspraken openbaar gemaakt moeten worden. Ook de afspraken in het kader van PASO geven hiertoe aanleiding.

*** De exploitant.**

De relatie met de LVB.

Over de vertragingen wordt door de LVB gerapporteerd aan de exploitant.

Er is een convenant gesloten tussen de NVLS en LVB d.d. 23 jan. 1995.

In het buitenland is de luchtverkeersbeveiligingstaak veelal onder gebracht bij de luchthavenexploitant.

De relatie met de Minister V&W.

Het is de taak van de overheid om er voor te zorgen dat de internationale verdragsverplichtingen niet zo groot worden dat om die reden door de exploitant niet aan de verplichting zone-overschrijding te voorkomen kan worden voldaan. (zie Toelichting bij de Aanwijzing/blz. 37)

NB. Het nakomen van afspraken door de Minister van V en W in relatie met de primaire verantwoordelijkheid van de exploitant voor eventuele zone overschrijding behoeft nog nadere aandacht. Hetzelfde geldt t.a.v. die zaken die geregeld moeten/kunnen worden in de Aanwijzing zoals het toelaten van vliegtuigen afhankelijk van geluidsproductie, nachtsituatie, landingen e.d. Zodra hierover voorschriften worden opgenomen kan dit gevolgen hebben voor het Handhavingsvoorschrift. Ook bestaat eventueel de mogelijkheid dat de LI een zekere controle uitoefent op de genoemde internationale verdragsverplichtingen door hierover de Minister vooraf te adviseren in relatie met de geldende zone. Dit zou dan alsnog in dit handhavingsvoorschrift moeten worden opgenomen.

Welke directe taken volgen uit dit handhavingsvoorschrift voor de LI ?

Qua controle:

1. Het maandelijks laten berekenen van de feitelijke geluidsbelastingscontour 35 KE en LAeq 26 dB(A) (artikel 7);
2. Het maandelijks vaststellen of overschrijding van de grenswaarden van de geluidsbelasting buiten de geluidszone respectievelijk t.p.v. punt K dreigt te ontstaan (art. 8 en 12.);
3. Het steekproefsgewijze controleren van de toepassing van het baanpreferentieel systeem (artikel 15);
4. Het voortdurend controleren van de baanbeschikbaarstelling (artikel 17)
5. Het dagelijks controleren van de naleving van de tolerantiegebieden (artikel 19);
6. Het controleren of buiten de in de aanwijzing gestelde periode circuitvluchten plaatsvinden (artikel 21);
7. Het controleren van de naleving van de eventuele voorwaarden verbonden aan de ontheffing ingevolge artikel 25f Lvw (art. 24);
8. Het controleren op verzoek van het klachtenburo van de CGS.

Qua rapportages:

1. Het per drie maanden rapporteren over het feitelijk gebruik in combinatie met het geprognosticeerd gebruik (zie artikelen 7 lid 4)
2. Het rapporteren over de toepassing van het preferentieel baangebruikssysteem en het overschrijden van de grenzen van de tolerantiegebieden (zie resp. art. 16 en art. 20 de leden 3 en 4).

Qua meldingen aan de Luchtvaartpolitie die eventueel procesverbaal op kan maken in de volgende situaties:

1. niet tijdig indienen van een nieuw Gebruiksplan. (artikel 9 tweede lid) (artikel 62 Lvw stelt art. 30b zesde lid strafbaar);
2. het ten onrechte beschikbaarstellen van een baan door de exploitant. (artikel 18);
3. het door de gezagvoerder ten onrechte vliegen buiten de tolerantie-gebieden (artikel 20 lid 3);
4. het door de gezagvoerder buiten de toegestane uren uitvoeren van circuitvluchten (artikel 22).

Qua aanschrijvingen:

Het aanschrijven van:

1. de exploitant i.v.m. het overschrijden van de Ke/LAeq marge waardoor een nieuw Gebruiksplan moet worden ingediend (artikel 9 lid 2);
2. de exploitant i.v.m. dreigende zone-overschrijding (artikel 9 lid 2);
3. de exploitant i.v.m. het verstrekken van aanvullende gegevens (artikel 4).

Qua beheer:

Gegevens FANOMOS inclusief backup-systeem beheren.

N.B. Het is de vraag of dit onderdeel Taken LI in deze Toelichting moet staan of in een aparte begeleidende brief.

Toelichting per hoofdstuk, paragraaf en artikel.

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen.

Hoofdstuk 2. Verzameling van gegevens

Artikel 2

De aanlevering van de gegevens die door de exploitant op basis van artikel 17 van het Aanwijzingsbesluit moeten worden aangeleverd, vindt op elektronische manier plaats. Dit betekent dat deze gegevens "on-line" worden ingevoerd in het FANOMOS-systeem. Van deze gegevens wordt dagelijks een back-up gemaakt, waarmee de mogelijkheid wordt gecreëerd, dat tot 5 jaar na dato de gegevens nog kunnen worden gebruikt.

Door middel van een kwaliteitsborging van het rapportage-systeem kan van de gegevens t.b.v. de handhaving afkomstig van andere instanties dan de overheid direct gebruik gemaakt worden. Periodieke validering van de informatiestroom blijft noodzakelijk.

NB. Het aanleveren van gegevens van het geluidmeetnet, heeft eveneens nog aandacht zodra over het meetvoorschrift is beslist. Ook is het wellicht zinvol om in dit onderdeel te beschrijven hoe "een storing" wordt opgevangen.

Artikel 3

Behalve de exploitant zal ook de LVB de nodige gegevens moeten verschaffen om LI de toezichthoudende taak te kunnen laten uitvoeren. (Op basis van art. 73b LVW is dit ook afdwingbaar).

Artikel 4

Volgens artikel 30b lid 2 moet een Gebruiksplan een voorstel omvatten, waarop het luchtvaartterrein zal worden gebruikt over een vastgestelde periode van 12 achtereenvolgende maanden en bevat voorts tenminste alle gegevens, die nodig zijn om de geprognosticeerde geluidsbelasting over die periode te kunnen vaststellen. Nu is volledige controle echter alleen mogelijk als ook de invoergegevens behorende bij de contour beschikbaar worden gesteld. De bij deze invoergegevens behorende geluidscontouren (35 Ke en LAeq 26 dB(A) zullen door de exploitant eveneens dienen te worden berekend en geleverd. In bijlage C van het Handhavingsvoorschrift zijn de door de exploitant te leveren gegevens exact weergegeven.

Artikel 5

Ten behoeve van de constatering of de contouren bij het vast te stellen Gebruiksplan passen binnen de zones worden de geluidssbelastingswaarden in relevante netwerkpunten gebruikt. Gecontroleerd wordt of in een of meer relevante netwerkpunten de Ke-waarden en LAeq dB(A) waarden behorend bij de Gebruiksplan contour groter zijn dan de Ke-waarden of LAeq dB(A) waarden behorend bij de zoneberekening (bijlage A). Indien dat het geval is, kan het Gebruiksplan niet worden vastgesteld.

Hoofdstuk 3. Toetsing van feitelijk gebruik aan Gebruiksplan

Het toezicht wordt uitgeoefend op basis van informatie die de exploitant moet aanleveren. Op die manier is het voor de Luchtvaartinspectie mogelijk om per maand te kunnen constateren of van contour- en/of zone-overschrijding sprake is. Voor wat betreft de vraag wanneer exact van contour/zone-overschrijding sprake is, is gekozen voor het systeem als weergegeven in art. 9 lid 1 van het handhavingsvoorschrift. Ook in de toelichting behorende bij dit artikel wordt e.e.a. nog toegelicht.

De geluidszones (t.w. de 35 Ke en de Laeq 26 db(A)) hangen samen met de Aanwijzing. De Gebruiksplan-contouren moet zich altijd binnen de zone bevinden. Het Gebruiksplan is te beschouwen als een preventief instrument ter voorkoming van zone-overschrijding.

De volgende situaties kunnen zich voordoen:

1. de feitelijke situatie is overeenkomstig de contour behorende bij het Gebruiksplan.

Aktie: Geen.

2. de contour behorende bij het Gebruiksplan dreigt te worden overschreden.

Akties:

- * De directeur deelt deze bevinding aan de exploitant mede en verzoekt op grond van het feit dat het gebruik gaat afwijken ten opzicht van het vastgestelde gebruiksplan (artikel 30b, vijfde lid, Luchtvaartwet) dat binnen circa twee weken een voorstel tot wijziging van het Gebruiksplan ter vaststelling bij de Minister van Verkeer en Waterstaat moet worden ingediend. (zie artikel 9 lid 2) Na indiening van het Gebruiksplan geldt (overeenkomstig art. 30b lid 6 Luchtvaartwet) een periode van uiterlijk 4 weken alvorens het nieuwe Gebruiksplan van kracht is.
- * Indien niet tijdig een nieuw Gebruiksplan is ingediend door de exploitant wordt door de directeur gerapporteerd aan de Luchtvaartpolitie (zie artikel 9 lid 3).
- * Bovendien zal de directeur de Minister van Verkeer en Waterstaat onmiddellijk in kennis stellen.

3. de geluidszone dreigt te worden overschreden, waarbij ook sprake moet zijn van overschrijding van de Gebruiksplan-contour.

Akties:

- * De directeur deelt deze bevinding aan de exploitant mede en verzoekt op grond van het feit dat het gebruik gaat afwijken ten opzicht van het vastgestelde gebruiksplan (artikel 30b, vijfde lid, Luchtvaartwet) dat binnen circa twee weken een voorstel tot wijziging van het Gebruiksplan ter vaststelling bij de Minister van Verkeer en Waterstaat moet worden ingediend. (zie artikel 9 lid 2) Na indiening van het Gebruiksplan geldt (overeenkomstig art. 30b lid 6 Luchtvaartwet) een periode van uiterlijk 4 weken alvorens het nieuwe Gebruiksplan van kracht is.
- * Indien niet tijdig een nieuw Gebruiksplan is ingediend door de exploitant

wordt door de directeur gerapporteerd aan de Luchtvaartpolitie (zie artikel 9 lid 3).

- * Bovendien zal de directeur de Minister van Verkeer en Waterstaat onmiddellijk in kennis stellen.
- * Over de wijze van toepassing van bestuursdwang kán door de Luchtvaartin-spectie geadviseerd aan de Minister van V en W (zie verder art. 10 en Toelichting Luchtvaartwet /Bestuurlijke sancties).

4. de geluidszone is overschreden.

Akties:

- * De directeur zal de Minister van Verkeer en Waterstaat onmiddellijk in kennis stellen.
- * Over de wijze van toepassing van bestuursdwang kán door de Luchtvaartin-spectie geadviseerd aan de Minister van V en W.(zie verder art. 11 en Toelichting Luchtvaartwet /Bestuurlijke sancties.)

Omdat in het handhavingsvoorschrift slechts die zaken kunnen worden geregeld die in geldende regels vastliggen worden de binnencontouren niet gecontroleerd.

In de Nota van Toelichting bij de LVW staat namelijk dat hiervoor een afzonderlijk handhavingssysteem komt, dat zal worden vastgelegd in nadere regelgeving ingevolge de LVW. Zodra deze nieuwe regelgeving gereed is, hetgeen nog dit jaar mogelijk is, zal de toetsing van de binnencontouren een plaats kunnen krijgen in dit handhavingsvoorschrift.

§ 1. Algemeen

Artikel 7.

Er wordt uitgegaan van een zelfregulerend systeem, hetgeen inhoudt dat allereerst de exploitant de controle op de zone uitoefent. Daarbij behoort ook rapportage inzake al of niet zone-overschrijding door de exploitant.

NB. Hierbij is het volgende van belang:

1. FANOMOS moet eerst nog worden aangepast om op deze wijze de geluidszone te kunnen handhaven in die zin dat prognoses nu nog niet te verwerken zijn naar een contour. Ook zal via FANOMOS het nog mogelijk gemaakt moeten worden om de LAeq-contour te controleren. Eind 1995 moet e.e.a. uitgaande van de planing gereed zijn.
2. Deze aanpassing van FANOMOS is in feite weer afhankelijk van een Ministerieel Besluit inzake het Rekenvoorschrift ingevolge artikel 25g Lvw. Dit Rekenvoorschrift moet worden aangepast en wijkt dan ook af van de wijze waarop thans via FANOMOS gerekend wordt. (Het eindconcept voor de LAeq en het 3e concept voor de Ke-berekening is inmiddels gereed.)
3. Het maken van onderscheid tussen enerzijds invoergegevens die variabel zijn anderzijds model-gegevens die behoren bij het Rekenmodel is daarbij verhelderend.

§ 2. Toetsing van de geluidscontour

Er is een duidelijke samenhang tussen de artikelen 8 t/m 11. Het overschrijden van de grenswaarden wordt in artikel 8 geregeld; de noodzaak tot indienen van een voorstel tot wijziging van het Gebruiksplan wordt in art. 9 geregeld; artikel 10 regelt de procedure in geval van dreigende zone-overschrijding; artikel 11 regelt de procedure in geval van feitelijke zone-overschrijding.

Artikel 8.

Wanneer er sprake is van een zone-overschrijding ?

In dit artikel wordt het antwoord op deze vraag gegeven.

Zone-overschrijding wordt van jaar tot jaar nagegaan op basis van feitelijk gebruik. Er kan uiteraard nooit van zone-overschrijding sprake zijn op basis van geprognosticeerd gebruik. De feitelijk opgetreden geluidsbelasting die per maand wordt gesommeerd moet meer zijn dan de zone. Aan het eind van het jaar d.w.z. gedurende de laatste maanden kan zodoende pas van zone-overschrijding sprake zijn.

Ter verdere toelichting nog het volgende:

- * De afzonderlijke parameters die ten grondslag liggen aan de zone-berekening (aantal vliegtuigbewegingen, vliegtuigtypes, tijdstip van binnenkomst e.d.) zullen dus niet afzonderlijk worden gecontroleerd/gehandhaafd.
- * Het feitelijk verloop van de geluidsbelasting aan de geluidszones door middel van maandelijkse bepaling van de voortschrijdende geluidsbelasting, waarvan in de PKB-deel 3 Kabinetsstandpunt hoofdstuk VI sprake is, vormt dus géén maatstaf t.a.v. zone-overschrijding.

Artikel 9 lid 1.

De noodzaak om een zekere marge aan te houden tussen zone en contour is aanwezig.

1. Op die manier wordt voorkomen dat voor afwijking van de prognose van het Gebruiksplan, hoe klein dan ook, een nieuw Gebruiksplan moet worden ingediend.
2. Daarbij komt dat er altijd onvoorziene omstandigheden zijn zoals het weer waardoor de ligging van de contour niet volledig voorspelbaar is.
3. In het handavingsvoorschrift is dit probleem als volgt opgelost:
 - * Er wordt gewerkt met een z.g. gebruiksplan-marge, waaronder wordt verstaan de ruimte tussen de zone en de bij het Gebruiksplan behorende geluidscontour.
 - * Het gaat hierbij om het verschil uitgedrukt in K_e en L_{Aeq} dB(A) tussen de zone en het Gebruiksplan.
 - * Als nu deze Gebruiksplanmarge die maandelijks wordt getoetst voor meer dan 50% is opgesoupeerd, is een nieuw Gebruiksplan noodzakelijk.

De keuze van 50% is niet gebaseerd op onderzoek naar gevoeligheden of iets dergelijks. Bij de evaluatie zal moeten worden nagegaan of hiervan bijv. 75% moet worden gemaakt of dat het 25% kan worden.

NB. Met de NVLS moet nog nader overleg worden gevoerd om de omvang van de marge vast te stellen in dit handavingsvoorschrift. Op 27 juni a.s. zal dit overleg plaatsvinden.

Artikel 9 lid 2.

Vooropgesteld dat maatregelen ter voorkoming van zone-overschrijding altijd kunnen worden genomen. Wellicht moet het Gebruiksplan in verband hiermee worden aangepast, afhankelijk van de vraag of de te nemen maatregelen passen binnen het verwachte gebruik.

In geval van een significante afwijking van het Gebruiksplan zal de exploitant zo spoedig mogelijk tot de indiening van een voorstel tot wijziging van het Gebruiksplan worden aangespoord. Uitgegaan is van de eerdergenoemde indicatieve termijn van twee weken.

Dit nieuwe Gebruiksplan dient om de maatregelen die noodzakelijk zijn ter voorkoming van zone-overschrijding te kunnen treffen. Als geen Gebruiksplan wordt ingediend geldt conform de wet het laatst vastgestelde Gebruiksplan. Het niet tijdig indienen van een nieuw Gebruiksplan levert ingevolge art. 62 Lvw een strafbaar feit op.

§ 3. Toetsing punt K

De volgende situaties kunnen zich voordoen:

1. **de feitelijke situatie is overeenkomstig de contour behorende bij het Gebruiksplan.**
Aktie: Geen.
2. **de waarde t.p.v. punt K dreigt te worden overschreden, waarbij al of niet sprake is van overschrijding van de contour.**
Aktie:
 - * Er vindt melding hiervan plaats door LI richting Minister met afschriften aan de Minister van VROM en CGS (artikel 13).
3. **de waarde is overschreden t.p.v. punt K.**
Aktie:
 - * Er vindt melding hiervan plaats door LI richting Minister met afschriften aan de Minister van VROM en CGS (artikel 14).

Opmerking. Het betreft hier een bestuurlijke afspraak om de geluidsbelasting van 49 Ke t.p.v. punt K niet te overschrijden. Van het toepassen van wettelijke maatregelen/sancties als weergegeven bij het overschrijden van contour en zone kan in dit geval geen sprake zijn. Wel kunnen bepaalde maatregelen worden getroffen door de Minister van Verkeer en Waterstaat, waarbij het indienen van een voorstel tot wijziging van het Gebruiksplan eveneens kan worden verlangd. Verwezen wordt verder naar het Aanwijzingsbesluit blz. 17 van de Toelichting.

§ 4. Toetsing toepassing preferentieel baangebruikstelsel

De baantoewijzing, waar de LVB verantwoordelijk voor is, is niet in de Aanwijzing geregeld, maar wel in dit handhavingsvoorschrift. De artikelen 15 en 16 inzake de toepassing van het "baanpreferentieel stelsel" moeten eveneens in samenhang met elkaar worden gelezen.

De LI controleert het toepassen van het Preferentieel baangebruik stelsel steekproefsgewijze. De LI brengt rapporteert hierover aan de Minister van Verkeer en Waterstaat indien afwijkingen worden geconstateerd; bovendien brengt zij hierover periodiek rapport uit.

Artikel 15.

Systematische toetsing.

De criteria waarop getoetst kan worden of het PBS op een juiste wijze wordt toegepast zijn op dit moment nog niet volledig bekend. De LVB heeft momenteel een instrument in ontwikkeling dat het theoretisch baangebruik moet bepalen. Na gereed komen van dit stelsel kan een controle worden toegepast op de naleving van het PBS. De samenwerkingsovereenkomst die tussen de RLD en LVB is gesloten op 5 juli 1994 voorziet hier niet in. Op dit moment is niet bekend of de LI hierover de beschikking krijgt c.q. dit ook apprecieert. Ook van de maandelijksse BIM-rapportages kan gebruik worden gemaakt.

Incidentele toetsing.

Het accent van de controle zal worden gelegd op de wijzingen van het gebruik van de banen naar trendbreuk en of er sprake is van plausibel baangebruik. Aanleiding kan ook zijn het aantal klachten over het gebruik van een bepaalde baan.

Afwijking van PBS.

Indien voortgezet gebruik van het PBS leidt tot lokale zone-overschrijding is de NVLS bevoegd hiervan af te wijken. E.e.a. is vastgelegd in een overeenkomst tussen NVLS en LVB van 23 jan. 1995.

Artikel 15 lid 2, artikel 17 lid 2, artikel 19 lid 2 en artikel 21 lid 2.

Er wordt vanuit gegaan dat alleen in gevallen waarbij sprake is van 'n groot aantal klachten door het Klachtenbureau een beroep wordt gedaan op de LI. De samenwerking tussen CGS/klachtenbureau en de LI/Sectie Handhaving ligt vast in een brief van 7 april 1993, waarbij ook zelfstandig in beperkte mate door het Klachtenbureau informatie uit FANOMOS kan worden opgevraagd.

Artikel 16.

Over de afwijkingen wordt zowel van geval tot geval als per kwartaal gerapporteerd.

Hoofdstuk 4. Toezicht op naleving gebruiksvoorschriften

§ 1. Baanbeschikbaarstelling

De baanbeschikbaarstelling, waar de exploitant verantwoordelijk voor is, is in de aanwijzing geregeld en zodoende ook in dit handhavingsvoorschrift. Er is uiteraard wel een nauwe samenhang met de eerdergenoemde baantoewijzing waar de LVB verantwoordelijk voor is.

§ 2. Tolerantiegebieden

Bij het starten wordt gebruik gemaakt van de standaard instrument vertrekprocedures. Bij deze vertrekprocedures worden d.m.v. de Aanwijzing nu ook tolerantie-gebieden vastgesteld, waarbinnen alle straalvliegtuigen zullen moeten kunnen vliegen, ter voorkoming van overlast. Het bij starten buiten deze gebieden vliegen is strafbaar. Door de LVB kunnen wel afwijkende instructies worden gegeven, hetgeen overdag vooral tijdens de spits-uren ook het geval is. Voor landingen zijn in de Aanwijzingsbeschikking geen voorschriften opgenomen.

Artikel 19.

Door de LI wordt nagegaan of de afwijking al of niet gebaseerd is op een afwijkende instructie van de LVB. Indien dit het geval is, is de gezagsvoerder niet in overtreding. Het buiten de tolerantie-gebieden vliegen door straalvliegtuigen levert een strafbaar feit op conform art. 62 LVW. Zodoende wordt hierover gerapporteerd aan de Luchtvaartpolitie. De dagelijkse controle behoeft feitelijk overigens niet altijd ook dagelijks plaats te vinden, omdat via het FANOMOS-systeem de registratie van de vliegprocedures wordt vastgelegd en zodoende achteraf controle mogelijk is, hetgeen met name voor de weekends geldt.

§ 3. Circuitvluchten.

Artikel 21.

Het betreft hier de periode van 07.00 uur tot 22.00 uur van maandag t/m vrijdag, officiële feestdagen uitgesloten. De exploitant moet ingevolge artikel 16 lid 2 van de Aanwijzing oveigens nog een regeling opstellen ter beperking van de geluidhinder door vliegtuigen met betrekking tot duur en frequentie van deze vluchten.

Schiphol



N.V. Luchthaven Schiphol
Postbus 7501
1118 ZG Schiphol Airport
Telefoon (020) 601 91 11
Telefax (020) 604 14 75
Handelsregister Haarlem nr. 29174

ABN-AMRO Bank N.V.
nr. 54.56.10.478
nr. 48.67.49.304
ING Bank
nr. 69.76.60.729
Postbank 637106

Directoraat Generaal Rijksluchtvaartdienst
Directie Luchtvaartinspectie
5.1.2.e
Postbus 575
2130 AN HOOFFDORP

Doorkiesnummer Nummer Bijlage Uw schrijven d.d.
5.1.2.e 26875/jn 1
Behandeld door
Mw. 5.1.2.e

Schiphol d.d.
11 augustus 1995

Betreft: Rapportage gebruiksplan 2^e kwartaal 1995

Geachte heer 5.1.2.e,

Bijgaand treft u, ter informatie aan, onze rapportage inzake het Gebruiksplan 1995 van Amsterdam Airport Schiphol over het 2^e kwartaal 1995.

Vertrouwende u hiermede van dienst te zijn geweest.

Hoogachtend,
AMSTERDAM AIRPORT SCHIPHOL
BE A 18

5.1.2.e
5.1.2.e

Luchtvaartinspectie				
Class.nr.	B250 B255			
Ter behandeling van	240.1			
Datum	14 AUG. 1995			
5.1.	5.1.2.e	5.1.2.e	5.1.2.e	5.1.2.e
LT	5.1.2.e	5.1.2.e	5.1.2.e	5.1.2.e
14/8	5.1.2.e	5.1.2.e	5.1.2.e	5.1.2.e
14/8	5.1.2.e	5.1.2.e	5.1.2.e	5.1.2.e

Rapportage Gebruiksplan

2^e kwartaal 1995

1. Inleiding

Ook voor 1995 is door Amsterdam Airport Schiphol een gebruiksplan opgesteld. In het gebruiksplan wordt, aan de hand van de te verwachten verkeersomvang en de geplande werkzaamheden aan start- en landingsbanen, rijbanen en voorzieningen, het gebruik van de luchthaven in het voorliggende jaar aangegeven.

Het gebruiksplan is gebaseerd op geprognostiseerde gegevens. Door fluctuaties in de marktontwikkeling zoals onvoorziene groei, internationale ontwikkelingen en fusies tussen luchtvaartmaatschappijen, kan een afwijking ontstaan ten opzichte van hetgeen vooraf werd geprognostiseerd.

De verdeling van het vliegverkeer over de start- en landingsbanen is gebaseerd op historische statistische weersgegevens. De actuele weersituatie kan sterk afwijken van het statistische bepaalde gemiddelde weer. De mate van afwijking ten gevolge van weersfluctuaties kan meer dan 20% bedragen. Ook onderhoud aan start- en landingsbanen bepalen sterk het uiteindelijk haangebruik.

2. Verkeersprognose
2.1 Verkeersvolume

In het gebruiksplan is voor het jaar 1995 een verkeersvolume voorspeld van 284.000. Voor het tweede kwartaal was een totaal van 72.500 vliegtuigbewegingen voorspeld.

In de praktijk hebben in het tweede kwartaal 73.309 vliegtuigbewegingen plaatsgevonden; hetgeen een afwijking van + 1.1 % betekent ten opzichte van het geprognostiseerde verkeersvolume.

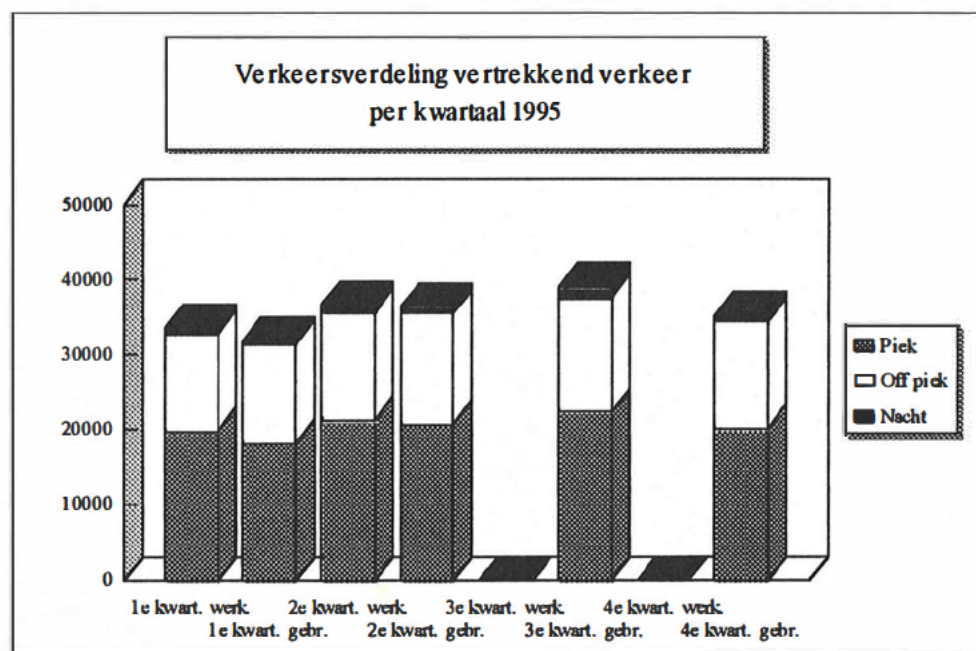
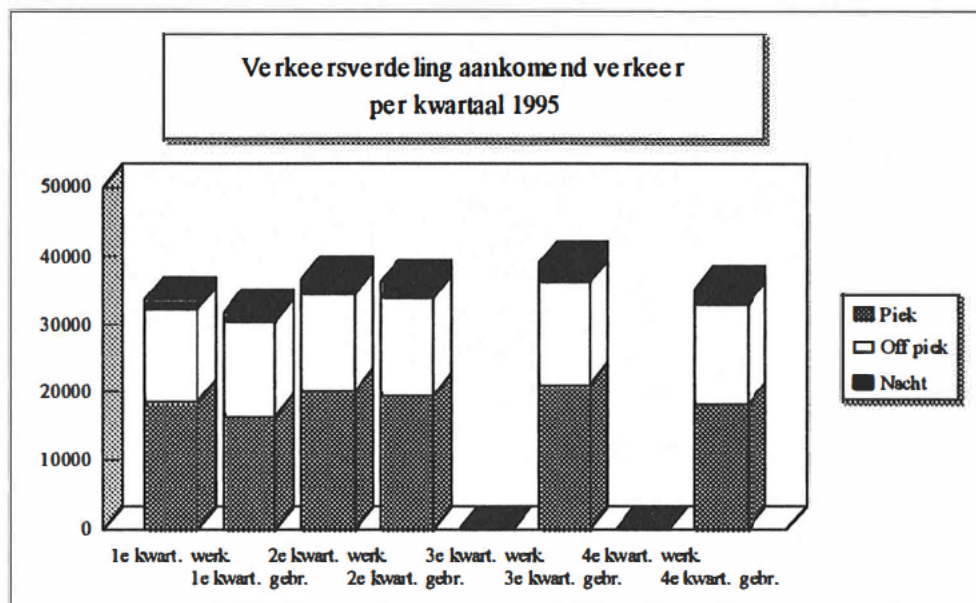
Voor de nachtperiode (23.00 - 06.00) is in het gebruiksplan voor 1995 een verkeersvolume voorspeld van 11.650 met in het tweede kwartaal een totaal van 3.050 vliegtuigbewegingen. In werkelijkheid hebben er in het tweede kwartaal 3.236 vliegtuigbewegingen plaatsgevonden gedurende de nachtperiode. Ten opzichte van het gebruiksplan is dit een afwijking van 6.1%

Verkeersontwikkeling handelsverkeer 2^e kwartaal 1995

	Totaal aantal bewegingen	Gedurende de nacht	Cumulatief totaal 1995	Cumulatief nachtperiode
Gebruiksplan	72.500	3.050	135.900	4.550
Werkelijk	73.306	3.236	140.326	5.116

Gebruiksplan					
Maanden	% bew.	Tot.bew.	Piek	Off piek	Nacht
jan - mrt	22%	63400	34500	27400	1500
* starten		31700	18050	13350	300
			57%	42%	1%
* landen		31700	16450	14050	1200
			52%	44%	4%
apr - jun	26%	72500	40250	29200	3050
* starten		36350	20650	14900	800
			57%	41%	2%
* landen		36150	19600	14300	2250
			54%	40%	6%
jul - sep	27%	77900	43200	30550	4150
* starten		39000	22200	15400	1400
			57%	39%	4%
* landen		38900	21000	15150	2750
			54%	39%	7%
okt - dec	25%	70200	38250	28950	3000
* starten		35150	20050	14300	800
			57%	41%	2%
* landen		35050	18200	14650	2200
			52%	42%	6%
Totaal	100%	284000	156200	116100	11700
* starten		142200	80950	57950	3300
			57%	41%	2%
* landen		141800	75250	58150	8400
			53%	41%	6%
Werkelijk					
Maanden	% bew.	Tot.bew.	Piek	Off piek	Nacht
jan - mrt		67020	38416	26724	1880
* starten		33507	19827	13122	558
			59%	39%	2%
* landen		33513	18589	13602	1322
			55%	41%	4%
apr - jun		73306	41331	28739	3236
* starten		36656	21132	14470	1054
			58%	39%	3%
* landen		36650	20199	14269	2182
			55%	39%	6%
jul - sep		0	0	0	0
* starten		0	0	0	0
* landen		0	0	0	0
okt - dec		0	0	0	0
* starten		0	0	0	0
* landen		0	0	0	0
Totaal		140326	79747	55463	5116
* starten		70163	40959	27592	1612
			58%	39%	2%
* landen		70163	38788	27871	3504
			55%	40%	5%

Uit de tabel blijkt dat in het tweede kwartaal het aantal starts in de piekperiode 2.3% hoger is dan verwacht werd. Het aandeel in het totaal aantal starts is vrijwel gelijk aan de afgegeven prognose (+ 309 bewegingen = 0.8%). Het aantal landingen in de piekperiode ligt 3.0% boven de prognose. Het aandeel in het totaal aantal landingen ligt iets boven de prognose en wel met 1.4% (+ 500 bewegingen).

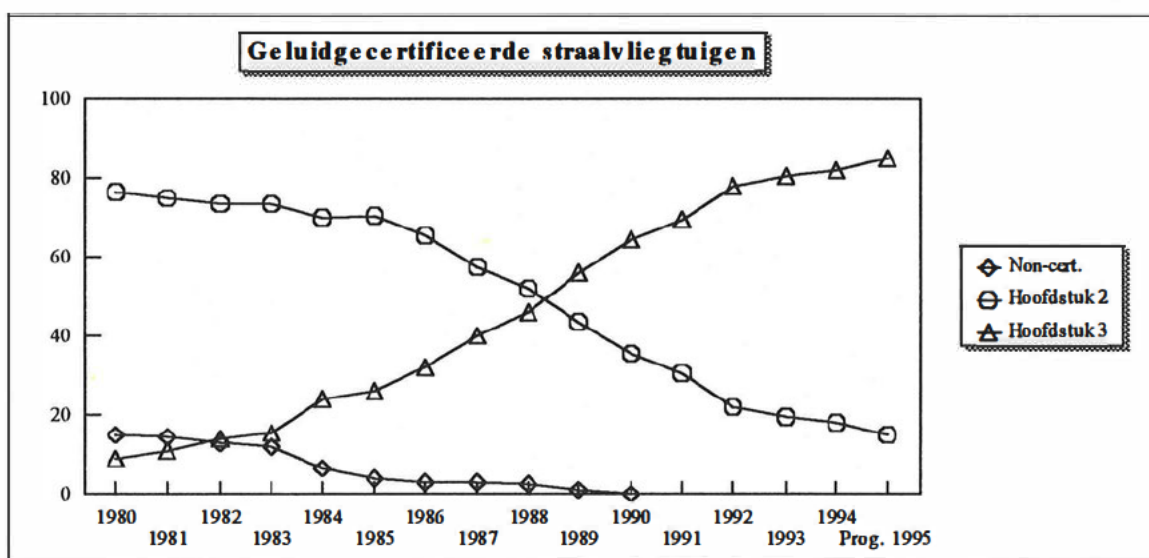


2.2 Vliegtuigtypen

Naar verwachting zal, evenals voorgaande jaren, het aandeel vliegtuigen dat volgens de geluid classificatie van ICAO hoofdstuk 3 gecertificeerd is, verder toenemen. Het aandeel zogenaamde hoofdstuk 2 vliegtuigen zal afnemen, hetgeen een positieve invloed heeft op de geluidsbelasting van de omgeving van de luchthaven.

In de grafiek is de ontwikkeling van de geluidgecertificeerde vliegtuigen gedurende de afgelopen jaren aangegeven. Internationaal is afgesproken dat in het jaar 2002 vliegtuigen die volgens de ICAO geluid-classificatie hoofdstuk 2 gecertificeerd zijn, niet meer in de E.G. lidstaten mogen opereren.

	Gebr. plan	Kwart. 1	Kwart. 2	Kwart. 3	Kwart. 4	Cumulatief geheel 1995
Hfdst. 2	15%	18%	15%			17%
Hfdst. 3	85%	82%	85%			83%



Cat.	Voorbeeld vliegtuig	Gebruiksplan	Kwartaal II 1995	Cumulatief geheel 1995
1	Cessna, Saab 340	13%	13%	13%
2	Bae-ATP, Fokker 50	10%	11%	11%
3/2	Boeing 737-200, DC 9	10%	9%	10%
3/3	Bae-146, Fokker 100	12%	11%	11%
4/2	Boeing 727-100/200, DC9-50	2%	2%	2%
4/3	Airbus A320, Boeing 737-300/400	31%	31%	31%
5/2	DC8, Hercules	1%	1%	1%
5/3	Airbus A310, Boeing 757	9%	9%	8%
6/2	Boeing 747-100, DC 10, Tristar 100/200	2%	2%	2%
6/3	Boeing 747-200/300/400, Airbus A330/340	10%	11%	11%

3. Baanbeschikbaarheid

Het totale baangebruik van de luchthaven wordt mede bepaald door de beschikbaarheid van start- en landingsbanen. Indien een hoog preferente baan (b.v. de Kaagbaan) niet beschikbaar is vanwege onderhoud, dan moet het verkeer afgehandeld worden op een baan die een lagere preferentie heeft. In het gebruiksplan zijn de perioden aangegeven waarin de banen niet beschikbaar zijn wegens onderhoud en/of werkzaamheden.

Baan	Naam	Buitendienst gepland	Buitendienst werkelijk
01L - 19R	Zwanenburgbaan	25 mei t/m 26 juli	25 mei t/m 26 juli
01R - 19L	Aalsmeerbaan		
04 - 22		8 - 19 mei 1995	8 - 19 mei 1995
06 - 24	Kaagbaan	24 - 26 april ivm P.O.	24 - 26 april
09 - 27	Buitenveldertbaan	1 - 2 mei ivm P.O.	1 - 2 mei ivm P.O.

4. Baangebruik

Het gebruik van start- en landingsbanen wordt met name bepaald door het geluidspreferentieel baangebruikssysteem en de heersende windomstandigheden. Deze windomstandigheden bepalen welke beschikbare baancombinatie gebruikt moet worden. Indien bij een baancombinatie de dwars en/of rugwindcriteria overschreden worden, dan wordt de eerstvolgende baancombinatie uit het preferentieel baangebruikssysteem gehanteerd.

De verdeling van het vliegverkeer over de start- en landingsbanen wordt gebaseerd op het historische statistische weersgegevens. Hierbij tellen eveneens als randvoorwaarden het preferentieel baangebruikssysteem en de windcriteria.

De actuele weersituatie kan sterk afwijken van het statistisch bepaalde gemiddelde weer. Ook onderhoud aan start- en landingsbanen bepalen sterk het uiteindelijk baangebruik.

Rapportage gebruiksplan 1995
2e kwartaal 1995

	Gebruiksplan									
	jan - mrt		apr - jun		jul - sep		okt - dec		Totaal	
	%	Bew	%	Bew	%	Bew	%	Bew	%	Bew
Starten										
24	39%	12,400	35%	12,400	35%	13,650	39%	13,700	37%	52,150
01L	31%	9,800	16%	5,800	36%	14,000	31%	10,900	29%	40,500
19L	10%	3,200	11%	4,000	8%	3,100	10%	3,500	10%	13,800
09	13%	4,100	25%	9,000	14%	5,400	13%	4,550	16%	23,050
27	5%	1,600	8%	2,900	5%	2,000	5%	1,750	6%	8,250
04/06	1%	300	3%	1,150	2%	800	1%	350	2%	2,600
22	1%	300	1%	300	0%	0	0%	0	0%	600
19R	0%	0	0%	0	0%	0	1%	350	0%	350
01R	0%	0	1%	300	0%	0	0%	0	0%	300
Sub.tot	100%	31,700	100%	35,850	100%	38,950	100%	35,100	100%	141,600
Landen										
06	33%	10,450	43%	15,600	40%	15,600	33%	11,500	37%	53,150
19R	34%	10,800	11%	4,000	23%	9,000	34%	11,950	25%	35,750
27	17%	5,400	29%	10,500	22%	8,600	17%	5,950	21%	30,450
01R	8%	2,550	10%	3,650	9%	3,500	8%	2,800	9%	12,500
22/24	7%	2,200	6%	2,200	5%	1,950	7%	2,450	6%	8,800
09	1%	300	1%	300	1%	300	1%	300	1%	1,200
01L	0%	0	0%	0	0%	0	0%	150	0%	150
04	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0
Sub.tot	100%	31,700	100%	36,250	100%	38,950	100%	35,100	100%	142,000
Totaal	63,400		72,100		77,900		70,200		283,600	
	Werkelijk									
	jan - mrt		apr - jun		jul - sep		okt - dec		Totaal	
	%	Bew	%	Bew	%	Bew	%	Bew	%	Bew
Starten										
24	61%	20,337	39%	14,361					49%	34,698
01L	18%	5,995	30%	10,928					24%	16,923
19L	14%	4,621	6%	2,262					10%	6,883
09	5%	1,673	17%	6,406					12%	8,079
27	2%	594	5%	1,826					3%	2,420
04/06	1%	229	2%	849					2%	1,078
22	0%	53	0%	12					0%	65
19R	0%	3	0%	5					0%	8
01R	0%	2	0%	7					0%	9
Sub.tot	100%	33,507	100%	36,656	0		0		100%	70,163
Landen										
06	14%	4,661	41%	15,014					28%	19,675
19R	43%	14,280	11%	3,992					26%	18,272
27	31%	10,466	33%	11,931					32%	22,397
01R	6%	2,064	13%	4,917					10%	6,981
22/24	6%	2,017	2%	643					4%	2,660
09	0%	1	0%	88					0%	89
01L	0%	23	0%	51					0%	74
04	0%	1	0%	14					0%	15
19L	0%	0	0%	0					0%	0
Sub.tot	100%	33,513	100%	36,650	0		0		100%	70,163
Totaal	67,020		73,306		0		0		140,326	

5. Afstandsklassen

Het startgewicht van een vliegtuig is van grote invloed op het geluidniveau van dat vliegtuig. Dit startgewicht wordt mede bepaald door de af te leggen afstand.

De verdeling over de afstandsklassen in het 2^e kwartaal van 1995 is als volgt:

Klasse	Afstandsbereik	Gebruiksplan 1995	Kwartaal II 1995	Cumulatief geheel 1995
0	0 - 750 km	49%	48%	49%
1	750 - 1.500 km	21%	21%	21%
2	1.500 - 3.000 km	13%	17%	15%
3	> 3.000 km	14%	14%	15%

6. Lesvluchten

In het tweede kwartaal van 1995 was het aantal door home-carriers uitgevoerde lesvluchten 226. T/m juni 1995 ligt het aantal lesvluchten nu op 400. Voor het gehele jaar 1995 is een aantal van 1.200 lesvluchten geprognostiseerd.

7. Proefdraaien

In het gebruiksplan 1995 is een totaal van 600 proefdraaisessies geprognostiseerd, waarvan 85% op de afgeschermdde proefdraaiplaats en 15% op niet afgeschermdde locaties op het luchthaventerrein.

In het tweede kwartaal hebben 185 proefdraaisessies plaatsgevonden; 177 (96%) sessies vonden plaats op de afgeschermdde proefdraaiplaats. T/m juni hebben er 371 proefdraaisessies plaatsgevonden, waarvan 96% op de afgeschermdde proefdraaiplaats.

8. Conclusie

Het verkeersvolume is dit kwartaal 1% hoger dan verwacht werd; cumulatief ligt het aantal bewegingen in het handelsverkeer 3.2% boven de prognose. Voor het aantal nachtvluchten zijn deze percentages respectievelijk + 6.1% en + 12.4%.

Ook de verdeling over de dag wijkt enigszins af van het gebruiksplan; het aantal bewegingen in de piek ligt 2.7% boven de prognose en het aantal bewegingen buiten de piek ligt 1.6% onder de prognose hetgeen voornamelijk wordt veroorzaakt door het feit dat het aantal starts buiten de piek 3% onder de prognose blijft.

Het gerealiseerde baangebruik wijkt vrij sterk af van het geprognostiseerde baangebruik. Met name het gebruik van baan 01L ligt 88% boven het geprognostiseerde gebruik. Dit wordt met name veroorzaakt door een intensief gebruik van baan 01L in april (6.048 starts). Voor landend verkeer geldt dat de banen 01R (+35%) en 27 (+14%) een veel groter aantal landingen hebben verwerkt dan in het gebruiksplan werd aangegeven.

Het aantal lesvluchten ligt ook in het 2e kwartaal onder het niveau van 1994 (- 38%) en cumulatief valt een afname te constateren van 34%.

Het aantal proefdraaisessies ligt dit kwartaal 2% boven het niveau van 1994; cumulatief is het aantal proefdraaisessies met 10% toegenomen ten opzichte van 1994. In 1994 lag het totaal aantal sessies uiteindelijk 18% boven het geprognostiseerde aantal van 600 proefdraaisessies; ook voor 1995 is de prognose voor het gehele jaar 600.



Amsterdam Airport Schiphol

Directoraat Generaal Rijksluchtvaartdienst
 Directie Luchtvaartinspectie
5.1.2.e
 Postbus 575
 2130 AN HOOFFDORP

Doorkiesnummer 5.1.2.e	Nummer 27553/fjn	Bijlage 1	Uw schrijven d.d.	Schiphol d.d. 8 november 1995
Telefaxnummer 5.1.2.e	Behandeld door Dhr. 5.1.2.e			

Betreft: Rapportage Gebruiksplan 3de kwartaal 1995.

Geachte heer **5.1.2.e**

Bijgaand treft u, ter informatie aan, onze rapportage inzake het Gebruiksplan 1995 van Amsterdam Airport Schiphol over het 3de kwartaal 1995.

Vertrouwende u hiermede van dienst te zijn geweest.

Hoogachtend,
 AMSTERDAM AIRPORT SCHIPHOL
 BE AIRSIDE

5.1.2.e

Luchtvaartinspectie			
Class.nr.	B249.1		
Ter behandeling van:	Ophang		
Datum	13 NOV. 1995		
DUI	5.1.2.e	5.1.2.e	5.1.2.e
5.1.2.e	5.1.2.e	5.1.2.e	5.1.2.e
27/11	4/12		

Rapportage Gebruiksplan

3^e kwartaal 1995

Inhoud	Pagina
1 Inleiding	2
2 Verkeersprognose	2
2.1 Verkeersvolume	2
2.2 Vliegtuigtypen	5
3 Baanbeschikbaarheid	6
4 Baangebruik	6
5 Afstandsklassen	8
6 Lesvluchten	8
7 Proefdraaien	8
8 Conclusie	8

1. Inleiding

Ook voor 1995 is door Amsterdam Airport Schiphol een gebruiksplan opgesteld. In het gebruiksplan wordt, aan de hand van de te verwachten verkeersomvang en de geplande werkzaamheden aan start- en landingsbanen, rijbanen en voorzieningen, het gebruik van de luchthaven in het voorliggende jaar aangegeven.

Het gebruiksplan is gebaseerd op geprognoseerde gegevens. Door fluctuaties in de marktontwikkeling zoals onvoorziene groei, internationale ontwikkelingen en fusies tussen luchtvaartmaatschappijen, kan een afwijking ontstaan ten opzichte van hetgeen vooraf werd geprognoseerd.

De verdeling van het vliegverkeer over de start- en landingsbanen is gebaseerd op historische statistische weersgegevens. De actuele weersituatie kan sterk afwijken van het statistische bepaalde gemiddelde weer. De mate van afwijking ten gevolge van weersfluctuaties kan meer dan 20% bedragen. Ook onderhoud aan start- en landingsbanen bepalen sterk het uiteindelijk baangebruik.

2. Verkeersprognose

2.1 Verkeersvolume

In het gebruiksplan is voor het jaar 1995 een verkeersvolume voorspeld van 284.000. Voor het derde kwartaal was een totaal van 77.900 vliegtuigbewegingen voorspeld. In de praktijk hebben in het derde kwartaal 77.640 vliegtuigbewegingen plaatsgevonden; hetgeen een afwijking van - 1.3 % betekent ten opzichte van het geprognoseerde verkeersvolume.

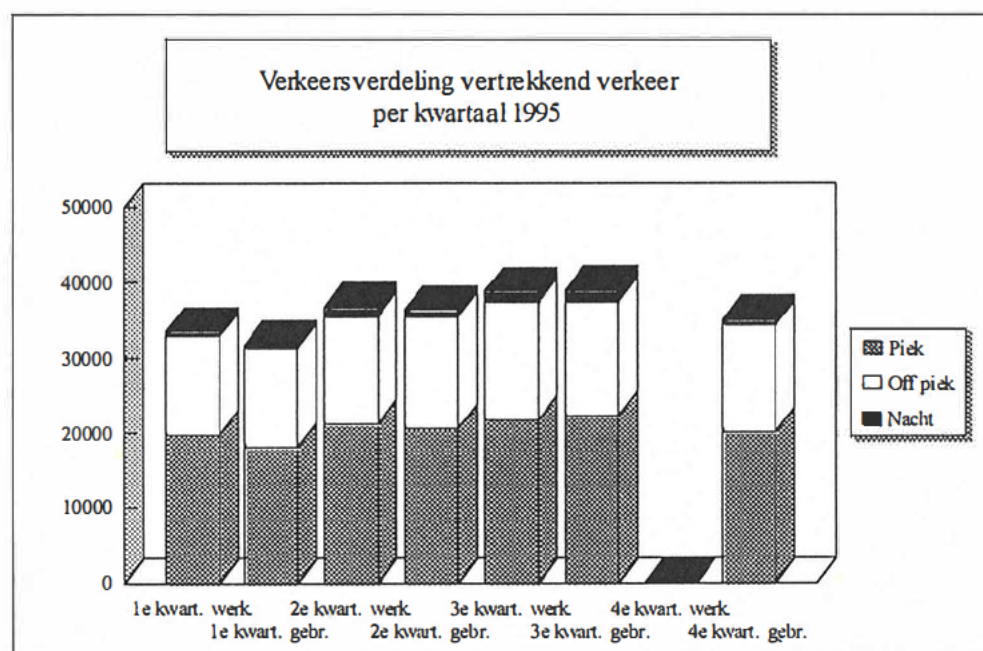
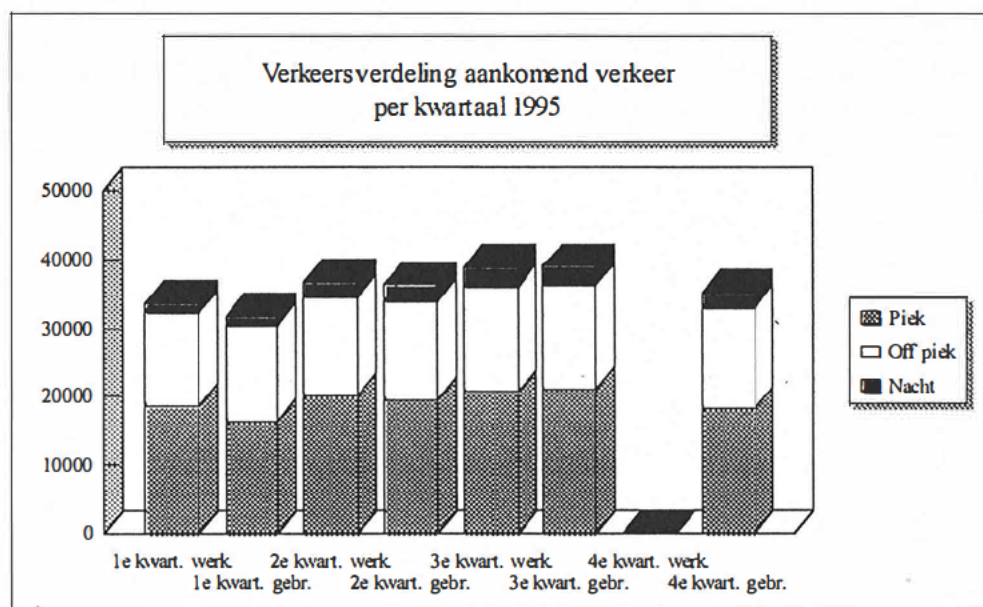
Voor de nachtperiode (23.00 - 06.00) is in het gebruiksplan voor 1995 een verkeersvolume voorspeld van 11.700 met in het derde kwartaal een totaal van 4.150 vliegtuigbewegingen. In werkelijkheid hebben er in het derde kwartaal 4.203 vliegtuigbewegingen plaatsgevonden gedurende de nachtperiode. Ten opzichte van het gebruiksplan is dit een afwijking van +1.3%

Verkeersontwikkeling handelsverkeer 3^e kwartaal 1995

	Totaal aantal	Gedurende de nacht	Cumulatief totaal 1995	Cumulatief nachtperiode
Gebruiksplan	77.900	4.150	213.800	8.700
Werkelijk	77.640	4.203	217.966	9.319

Gebruiksplan					
Maanden	% bew.	Tot.bew.	Piek	Off.piek	Nacht
jan - mrt	22%	63400	34500	27400	1500
* starten		31700	18050	13350	300
			57%	42%	1%
* landen		31700	16450	14050	1200
			52%	44%	4%
apr - jun	26%	72500	40250	29200	3050
* starten		36350	20650	14900	800
			57%	41%	2%
* landen		36150	19600	14300	2250
			54%	40%	6%
jul - sep	27%	77900	43200	30550	4150
* starten		39000	22200	15400	1400
			57%	39%	4%
* landen		38900	21000	15150	2750
			54%	39%	7%
okt - dec	25%	70200	38250	28950	3000
* starten		35150	20050	14300	800
			57%	41%	2%
* landen		35050	18200	14650	2200
			52%	42%	6%
Totaal	100%	284000	156200	116100	11700
* starten		142200	80950	57950	3300
			57%	41%	2%
* landen		141800	75250	58150	8400
			53%	41%	6%
Werkelijk					
Maanden	% bew.	Tot.bew.	Piek	Off.piek	Nacht
jan - mrt		67020	38416	26724	1880
* starten		33507	19827	13122	558
			59%	39%	2%
* landen		33513	18589	13602	1322
			55%	41%	4%
apr - jun		73306	41331	28739	3236
* starten		36656	21132	14470	1054
			58%	39%	3%
* landen		36650	20199	14269	2182
			55%	39%	6%
jul - sep		77640	42243	31194	4203
* starten		38820	21651	15751	1418
			56%	41%	4%
* landen		38820	20592	15443	2785
			53%	40%	7%
okt - dec		0	0	0	0
* starten		0	0	0	0
* landen		0	0	0	0
Totaal		217966	121990	86657	9319
* starten		108983	62610	43343	3030
			57%	40%	3%
* landen		108983	59380	43314	6289
			54%	40%	6%

Uit de tabel blijkt dat in het derde kwartaal het aantal starts in de piekperiode 2.5% lager is dan verwacht werd. Het totaal aantal starts ligt iets beneden de afgegeven prognose (- 180 bewegingen = - 0.5%). Het aantal landingen in de piekperiode ligt 2.0% beneden de prognose. Het aandeel in het totaal aantal landingen is vrijwel gelijk aan de prognose (- 80 bewegingen = - 0.2%).

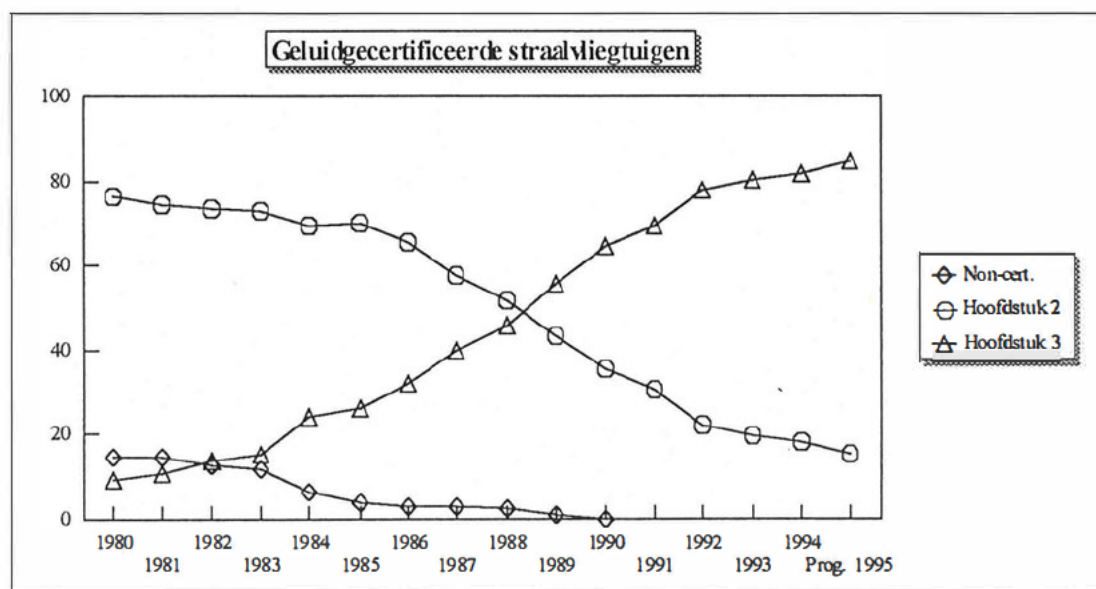


2.2 Vliegtuigtypen

Naar verwachting zal, evenals voorgaande jaren, het aandeel vliegtuigen dat volgens de geluid classificatie van ICAO hoofdstuk 3 gecertificeerd is, verder toenemen. Het aandeel zogenaamde hoofdstuk 2 vliegtuigen zal afnemen, hetgeen een positieve invloed heeft op de geluidsbelasting van de omgeving van de luchthaven.

In de grafiek is de ontwikkeling van de geluidgecertificeerde vliegtuigen gedurende de afgelopen jaren aangegeven. Internationaal is afgesproken dat in het jaar 2002 vliegtuigen die volgens de ICAO geluid-classificatie hoofdstuk 2 gecertificeerd zijn, niet meer in de E.G. lidstaten mogen opereren.

	Gebr. plan	Kwart. 1	Kwart. 2	Kwart. 3	Kwart. 4	Cumulatief 1995
Hfdst. 2	15%	18%	15%	14%		16%
Hfdst. 3	85%	82%	85%	86%		84%



Cat.	Voorbeeld vliegtuig	Gebruiksplan	Kwartaal III 1995	Cumulatief geheel 1995
1	Cessna, Saab 340	13%	12%	13%
2	Bae-ATP, Fokker 50	10%	11%	11%
3/2	Boeing 737-200, DC 9	10%	8%	9%
3/3	Bae-146, Fokker 100	12%	11%	11%
4/2	Boeing 727-100/200, DC9-50	2%	2%	2%
4/3	Airbus A320, Boeing 737-300/400	31%	32%	31%
5/2	DC8, Hercules	1%	1%	1%
5/3	Airbus A310, Boeing 757	9%	9%	8%
6/2	Boeing 747-100, DC 10, Tristar 100/200	2%	2%	2%
6/3	Boeing 747-200/300/400, Airbus	10%	12%	12%

3. Baanbeschikbaarheid

Het totale baangebruik van de luchthaven wordt mede bepaald door de beschikbaarheid van start- en landingsbanen. Indien een hoog preferente baan (b.v. de Kaagbaan) niet beschikbaar is vanwege onderhoud, dan moet het verkeer afgehandeld worden op een baan die een lagere preferentie heeft. In het gebruiksplan zijn de perioden aangegeven waarin de banen niet beschikbaar zijn wegens onderhoud en/of werkzaamheden.

Baan	Naam	Gepland	Buitendienst werkelijk
01L - 19R	Zwanenburgbaan	25 mei t/m 26 juli	25 mei t/m 26 juli i.v.m. DWZ
01R - 19L	Aalsmeerbaan	4 t/m 15 september	4 t/m 15 sep. PO/diversen
04 - 22		13 t/m 29 augustus	13 t/m 29 aug. ivm PO/AFS/div.
06 - 24	Kaagbaan		
09 - 27	Buitenveldertbaan		

4. Baangebruik

Het gebruik van start- en landingsbanen wordt met name bepaald door het geluidspreferentieel baangebruikstelsel en de heersende windomstandigheden. Deze windomstandigheden bepalen welke beschikbare baancombinatie gebruikt moet worden. Indien bij een baancombinatie de dwars en/of rugwindcriteria overschreden worden, dan wordt de eerstvolgende baancombinatie uit het preferentieel baangebruikstelsel gehanteerd.

De verdeling van het vliegverkeer over de start- en landingsbanen wordt gebaseerd op het historische statistische weersgegevens. Hierbij tellen eveneens als randvoorwaarden het preferentieel baangebruikstelsel en de windcriteria. De actuele weersituatie kan sterk afwijken van het statistisch bepaalde gemiddelde weer. Ook onderhoud aan start- en landingsbanen bepalen sterk het uiteindelijk baangebruik.

	Gebruiksplan									
	jan - mrt		apr - jun		jul - sep		okt - dec		Totaal	
	%	Bew	%	Bew	%	Bew	%	Bew	%	Bew
Starten										
24	39%	12,400	35%	12,400	35%	13,650	39%	13,700	37%	52,150
01L	31%	9,800	16%	5,800	36%	14,000	31%	10,900	29%	40,500
19L	10%	3,200	11%	4,000	8%	3,100	10%	3,500	10%	13,800
09	13%	4,100	25%	9,000	14%	5,400	13%	4,550	16%	23,050
27	5%	1,600	8%	2,900	5%	2,000	5%	1,750	6%	8,250
04/06	1%	300	3%	1,150	2%	800	1%	350	2%	2,600
22	1%	300	1%	300	0%	0	0%	0	0%	600
19R	0%	0	0%	0	0%	0	1%	350	0%	350
01R	0%	0	1%	300	0%	0	0%	0	0%	300
Subtot	100%	31,700	100%	35,850	100%	38,950	100%	35,100	100%	141,600
Landen										
06	33%	10,450	43%	15,600	40%	15,600	33%	11,500	37%	53,150
19R	34%	10,800	11%	4,000	23%	9,000	34%	11,950	25%	35,750
27	17%	5,400	29%	10,500	22%	8,600	17%	5,950	21%	30,450
01R	8%	2,550	10%	3,650	9%	3,500	8%	2,800	9%	12,500
22/24	7%	2,200	6%	2,200	5%	1,950	7%	2,450	6%	8,800
09	1%	300	1%	300	1%	300	1%	300	1%	1,200
01L	0%	0	0%	0	0%	0	0%	150	0%	150
04	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0
Subtot	100%	31,700	100%	36,250	100%	38,950	100%	35,100	100%	142,000
Totaal		63,400		72,100		77,900		70,200		283,600
	Werkelijk									
	jan - mrt		apr - jun		jul - sep		okt - dec		Totaal	
	%	Bew	%	Bew	%	Bew	%	Bew	%	Bew
Starten										
24	61%	20,337	39%	14,361	36%	13,805			45%	48,503
01L	18%	5,995	30%	10,928	35%	13,567			28%	30,490
19L	14%	4,621	6%	2,262	6%	2,298			8%	9,181
09	5%	1,673	17%	6,406	19%	7,482			14%	15,561
27	2%	594	5%	1,826	2%	926			3%	3,346
04/06	1%	229	2%	849	2%	734			2%	1,812
22	0%	53	0%	12	0%	7			0%	72
19R	0%	3	0%	5	0%	0			0%	8
01R	0%	2	0%	7	0%	1			0%	10
Subtot	100%	33,507	100%	36,656	100%	38,820		0	100%	108,983
Landen										
06	14%	4,661	41%	15,014	44%	16,965			34%	36,640
19R	43%	14,280	11%	3,992	13%	5,140			21%	23,412
27	31%	10,466	33%	11,931	29%	11,368			31%	33,765
01R	6%	2,064	13%	4,917	12%	4,654			11%	11,635
22/24	6%	2,017	2%	643	2%	623			3%	3,283
09	0%	1	0%	88	0%	68			0%	157
01L	0%	23	0%	51	0%	0			0%	74
04	0%	1	0%	14	0%	2			0%	17
19L	0%	0	0%	0	0%	0			0%	0
Subtot	100%	33,513	100%	36,650	100%	38,820		0	100%	108,983
Totaal		67,020		73,306		77,640		0		217,966

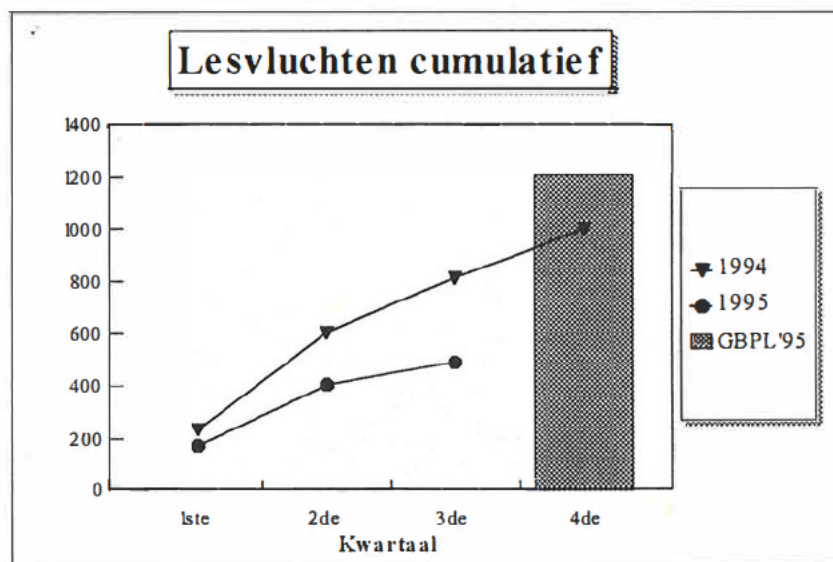
5. Afstandsklassen

Het startgewicht van een vliegtuig is van grote invloed op het geluidniveau van dat vliegtuig. Dit startgewicht wordt mede bepaald door de af te leggen afstand. De verdeling over de afstandsklassen in het 3^e kwartaal van 1995 is als volgt:

Klasse	Afstandsbereik	Gebruiksplan 1995	Kwartaal III 1995	Cumulatief geheel 1995
0	0 - 750 km	49%	46%	48%
1	750 - 1.500 km	21%	20%	21%
2	1.500 - 3.000 km	16%	19%	16%
3	> 3.000 km	14%	15%	15%

6. Lesvluchten

In het derde kwartaal van 1995 was het aantal door home-carriers uitgevoerde lesvluchten 92. T/m september 1995 ligt het aantal lesvluchten nu op 492. Voor het gehele jaar 1995 is een aantal van 1.200 lesvluchten geprognostiseerd. Het aantal lesvluchten ligt ook in het 3^e kwartaal onder het niveau van 1994 (- 64%) en cumulatief is dit een afname van 42%. Reden voor deze scherpe afname is het stijgend gebruik van flight simulators en de verplaatsing van lessen naar andere vliegvelden.



7. Proefdraaien

In het gebruiksplan 1995 is een totaal van 600 proefdraaisessies geprognostiseerd, waarvan 85% op de afgeschermdde proefdraaiplaats en 15% op niet afgeschermdde locaties op het luchthaventerrein.

In het derde kwartaal hebben 174 proefdraaisessies plaatsgevonden; 168 (97%) sessies vonden plaats op de afgeschermdde proefdraaiplaats. T/m september hebben er 545 proefdraaisessies plaatsgevonden, waarvan 97% op de afgeschermdde proefdraaiplaats.

8. Conclusie

Het verkeersvolume is dit kwartaal vrijwel gelijk aan de prognose (afwijking is - 0.5%); cumulatief ligt het aantal bewegingen in het handelsverkeer 1.9% boven de prognose. Voor het aantal nachtvluchten zijn deze percentages respectievelijk + 1.3% en + 7.1%.

De verdeling over de dag wijkt eveneens enigszins af van het gebruiksplan; In tegenstelling tot vorige kwartaal ligt het aantal bewegingen in de piek 2.2% beneden de prognose (2e kwart. +3.2%) en het aantal bewegingen buiten de piek ligt 2.1% boven de prognose (2e kwart. -1.6%).

Het gerealiseerde baangebruik komt in het derde kwartaal dicht bij het geprognostiseerde baangebruik na de sterke fluctuaties van het vorige kwartaal. Baan 01L is weer normaal in gebruik voor het startend verkeer met een afwijking naar beneden van nog geen 3% (vorige kwartaal +88%). Sterke afwijkingen t.o.v de prognose zijn er nog op starten 19L (-802 starts = -15.9%), 09 (+2082 starts = +38.6%) en 27 (- 1074 starts = - 53.7%) en voor landingen zijn dit 27 (+ 2768 = +32.2%), 19R (- 3860 landingen = - 42.9%) en 22/24 (-1327 landingen - 68.1%).

Het aantal lesvluchten ligt ook in het 3e kwartaal onder het niveau van 1994 (- 64%) en cumulatief is dit een afname van 42%.

Het aantal proefdraaisessies is vrijwel gelijk aan het niveau van 1994 (-0.6%); cumulatief is het aantal proefdraaisessies met 9% toegenomen ten opzichte van 1994. In 1994 lag het totaal aantal sessies uiteindelijk 18% boven het geprognostiseerde aantal van 600 proefdraaisessies; ook voor 1995 is de prognose voor het gehele jaar 600. Naar alle waarschijnlijkheid zal deze worden overschreden met circa 20%.