

Luchtruimschendingen

De luchtverkeersleiding LVNL controleert het luchtverkeersgebied van Schiphol. Als een vliegtuig of drone dit gebied zonder toestemming binnenvliegt, is er sprake van een luchtruimschending (airspace infringement). De LVNL meldt deze voorvallen aan ABL. De general aviation (kleine luchtvaart) en drones veroorzaken een groot deel van de luchtruimschendingen.

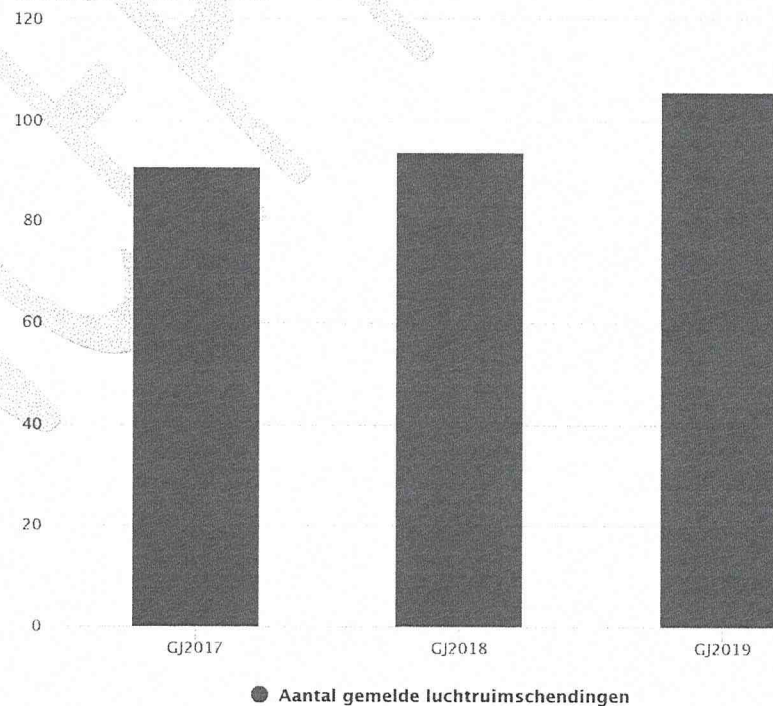
Het aantal luchtruimschendingen is seizoensgebonden, vanwege de grotere aantallen vliegbewegingen in de zomer door de kleine luchtvaart. Veelvoorkomende oorzaken zijn een verkeerde interpretatie van de kaart of de omgeving, onvoldoende bewustzijn van de vlieger, afleiding en onvoldoende vluchtvoorbereiding.

Het aantal luchtruimschendingen dat de luchtverkeersleiding meldt, stijgt licht tot ruim 100 in gebruiksjaar 2019.



Aantal gemelde luchtruimschendingen van het luchtverkeersgebied van Schiphol

Bron: ABL
Gebruiksjaar 2017 t/m 2019



Drones

Vliegen met drones is een relatief nieuw en sterk groeiend fenomeen. Het gebruik van professionele drones voor beroepsdoeleinden blijft toenemen, tot een totaal van ruim 1.900 in Nederland geregistreerde drones (januari 2019). Dit aantal is naar verwachting klein, vergeleken met het aantal recreatieve drones dat in Nederland in omloop is.

Drones in het luchtverkeersgebied van Schiphol kunnen tot verstoring van het luchtverkeer en tot botsingsgevaar met vliegtuigen leiden. Er is regelgeving die drones gescheiden moet houden van het overige vliegverkeer, om incidenten en ongevallen te voorkomen. De ILT verstrekt vergunningen voor het beroepsmatig gebruik van drones en houdt hier toezicht op. De nationale politie voert de strafrechtelijke handhaving uit van recreatieve drones, die zich niet mogen ophouden in het luchtverkeersgebied.

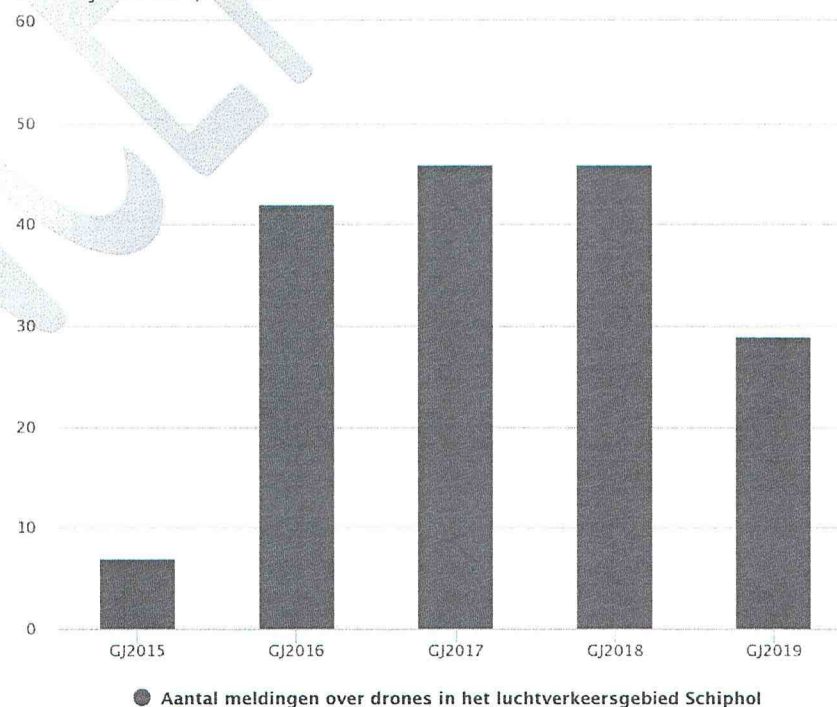
In gebruiksjaar 2016 stijgt het aantal meldingen aan ABL over de aanwezigheid van drones in het luchtverkeersgebied van Schiphol sterk ten opzichte van 2015. Na een kleine toename in 2017 en stabilisatie in 2018, neemt het aantal meldingen in 2019 weer af. De meldingen gaan over waarnemingen van piloten of luchtverkeersleiding over drones boven of nabij landingsbanen, of tijdens de landings- of start- en klimfase van het vliegtuig. In een klein deel van de meldingen is er kans op een botsing met een vliegtuig. In alle gevallen gaat het om recreatieve drones, er zijn geen incidenten rondom Schiphol bekend met drones die beroepsmatig gebruikt worden.

Een deel van de hier in opgenomen meldingen overlapt met de door de luchtverkeersleiding gemelde [luchtruimschendingen](#) door drones.

Het ABL brengt in september 2019 een [signaalrapportage](#) over drones in Nederland uit.

Aantal meldingen over drones in het luchtverkeersgebied Schiphol

Bron: ABL
Gebruiksjaaren 2015 t/m 2019



Ordeverstoringe passagiers

Passagiers die de orde verstoren in vliegtuigen ('unruly passengers'), kunnen een gevaar vormen voor de veiligheid van het vliegtuig. Meestal is het gevaar indirect, zoals het hinderen van medepassagiers of het afleiden van het (cabine)personeel waardoor zij hun taken niet goed kunnen uitvoeren. De gevolgen kunnen ook ernstig zijn. Bijvoorbeeld brandgevaar doordat iemand rookt in het toilet of het verwonden van passagiers en bemanningsleden. Zulke voorvallen of incidenten bij Nederlandse luchtvaartmaatschappijen ontvangt het ABL.

Het aantal gemelde voorvallen met ordeverstoringe passagiers laat in 2019 een stijging zien ten opzichte van de jaren ervoor.

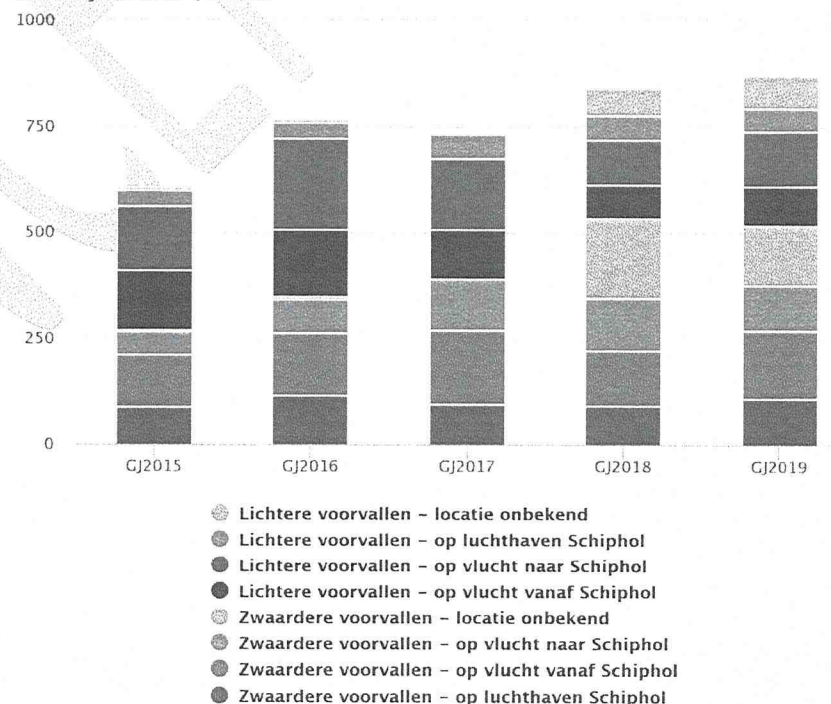
Vanaf 2017 is er vooral een stijging in het aantal zwaardere voorvallen die plaatsvinden op de luchthaven, tijdens of na het boarden. Dit zijn meldingen van voorvallen waarbij sprake is van agressie, waarbij de politie of marechaussee wordt ingeschakeld, en/of waarin de gezagvoerder een officiële waarschuwing uitdeelt.

Het ABL brengt in 2019 een [signaalrapportage](#) over ordeverstoringe passagiers uit.

De ILT ziet toe op de training van cabine- en cockpitpersoneel in relatie tot misdragingen van passagiers bij Nederlandse luchtvaartmaatschappijen.

Aantal gemelde voorvallen met ordeverstoringe passagiers

Bron: ABL
Gebruiks jaren 2015 t/m 2019



Veilig en gezond leven

Voor omwonenden van Schiphol zijn de veiligheids- en gezondheidsrisico's van groot belang. De ILT houdt samen met andere inspectiediensten toezicht op naleving van wet- en regelgeving op het gebied van externe veiligheid, geluid en uitstoot van schadelijke stoffen. Met het programma Veilig en duurzaam Schiphol onderzoekt de ILT feiten rondom externe veiligheid, geluid en uitstoot en hoe deze zich onderling verhouden.

Veilig en gezond leven.....	34
Externe veiligheid.....	35
Totale risicogewicht	37
Bouwbeperkingen rond Schiphol vanwege externe veiligheid	38
Geluid	39
Regels voor baangebruik.....	41
Vierde-baan-regel	42
Nachtvluchten buiten luchtverkeerswegen	43
Nachtvluchten met een dagslot	44
Totale volume geluidsbelasting (TVG)	45
Handhavingspunten geluidsbelasting	46
Bouwbeperkingen rond Schiphol vanwege geluid.....	47
Ernstige geluidshinder en slaapverstoring.....	48
Uitstoot	49
Uitstoot per vliegtuigbeweging.....	51
Totale uitstoot.....	52
Totale uitstoot per bron	53
Concentraties stikstofoxiden rond Schiphol	54

Externe veiligheid

Het externe veiligheidsrisico is het veiligheidsrisico waaraan omwonenden door luchtvaart aan worden blootgesteld. Het risico wordt enerzijds bepaald door de ongevalskansen die samenhangen met het type vliegtuig. Anderzijds is het aantal mensen dat – in bepaalde zones rond Schiphol - aan die kans wordt blootgesteld bepalend voor de grootte van het risico. Een norm op het (TRG) en in bepaalde gebieden (LIB-vlakken) reguleren het risico.

concept

Externe veiligheidsrisico omgeving Schiphol is toegenomen

Het externe veiligheidsrisico is het veiligheidsrisico waar omwonenden door luchtvaart aan worden blootgesteld. Bouwbeperkingen in bepaalde gebieden (LIB-vlakken) en een norm op het totale risicogewicht (TRG) reguleren het risico. De TRG-norm is zo ruim dat deze niet sturend is voor het verlagen van de externe veiligheidsrisico's. Ook met sterke groei van het luchtverkeer, kan aan deze norm makkelijk worden voldaan. Dit terwijl er wel steeds meer werknemers, omwonenden en andere kwetsbare groepen langdurig verblijven binnen de vastgelegde beperkingen- en afwegingsgebieden voor externe veiligheid. Het risico (de potentiële schade) wordt dus groter.

Het TRG is kortgezegd de som van het aantal vliegtuigbewegingen maal de ongevalskans per vlucht, voor een beperkt aantal typen ongevallen die in de buurt van de start- of landingsbaan kunnen plaatsvinden. In de berekening van het TRG en in de gestelde norm wordt de ontwikkeling van het aantal omwonenden niet meegenomen. In het gebied waar gemeenten de bevoegdheid hebben om het externe veiligheidsrisico af te wegen (de LIB5-zone), bevinden zich bijna 100.000 woningen. In de afgelopen 5 jaar zijn er ongeveer 7.000 woningen bijgebouwd.

Totale risicogewicht

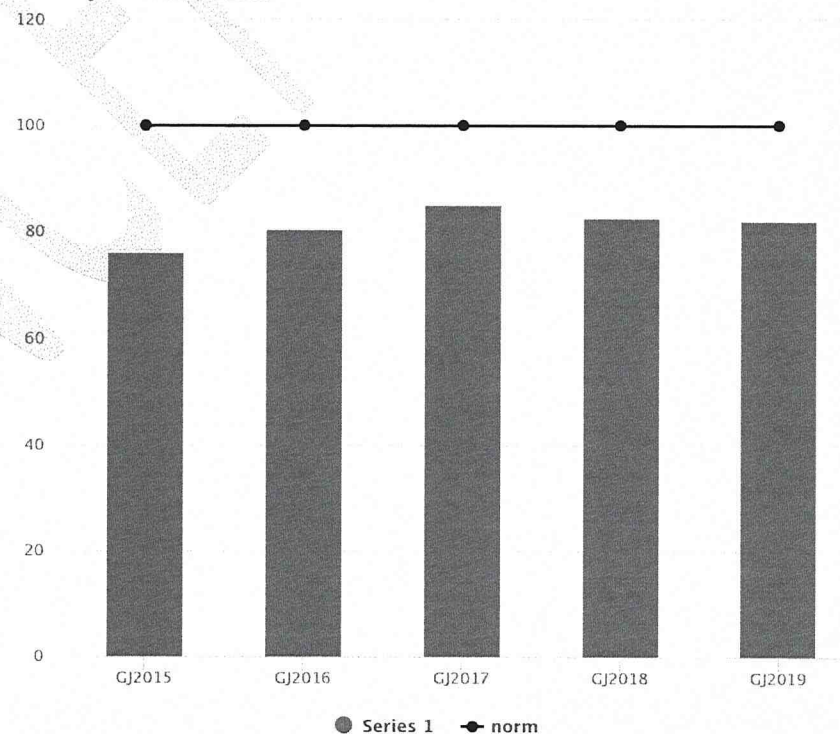
In het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol (LVB) is een norm vastgelegd voor het TRG. In het kader van toezicht op de externe veiligheid, toetst de ILT of Schiphol hieraan voldoet. In de figuur is de norm 100.

Het TRG is kortgezegd de som van het aantal vliegtuigbewegingen maal de ongevalskans per vlucht, voor een beperkt aantal typen ongevallen die in de buurt van de start- of landingsbaan kunnen plaatsvinden. In de berekening van het TRG en in de gestelde norm wordt de ontwikkeling van het aantal omwonenden niet meegenomen.

Het berekende TRG blijft bij het huidig aantal vliegtuigbewegingen ruim onder de norm voor het TRG. Het TRG stijgt de laatste jaren wel door de toename van het aantal vliegtuigbewegingen. In vergelijking met gebruiksjaar 2018 is in 2019 een lichte daling te zien, bij een vrijwel gelijk gebleven verkeersvolume. Waarschijnlijk komt dit door uitfasering van oudere vliegtuigtypen met hogere ongevalskansen.

Totale risicogewicht als percentage van de norm

Bron: ILT
Gebruiksjaaren 2015 t/m 2019



Bouwbeperkingen rond Schiphol vanwege externe veiligheid

Het Luchthavenindelingbesluit (LIB) geeft voor Schiphol ruimtelijk zones aan waar bouwbeperkingen gelden om de externe veiligheidsrisico's door het vliegverkeer te beperken.

De LIB1-zone (sloopzone) is niet bestemd voor woningen. De LIB1-zone is het gebied waarbinnen het plaatsgebonden risico groter is dan 1×10^{-5} . Volgens de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG) van het Kadaster bevinden zich in deze zone 15 woningen en 26 andere objecten. In de afgelopen 5 jaar is hier niet bijgebouwd. De woningen in de LIB1-zone mogen niet zonder toestemming van de eigenaar gesloopt worden.

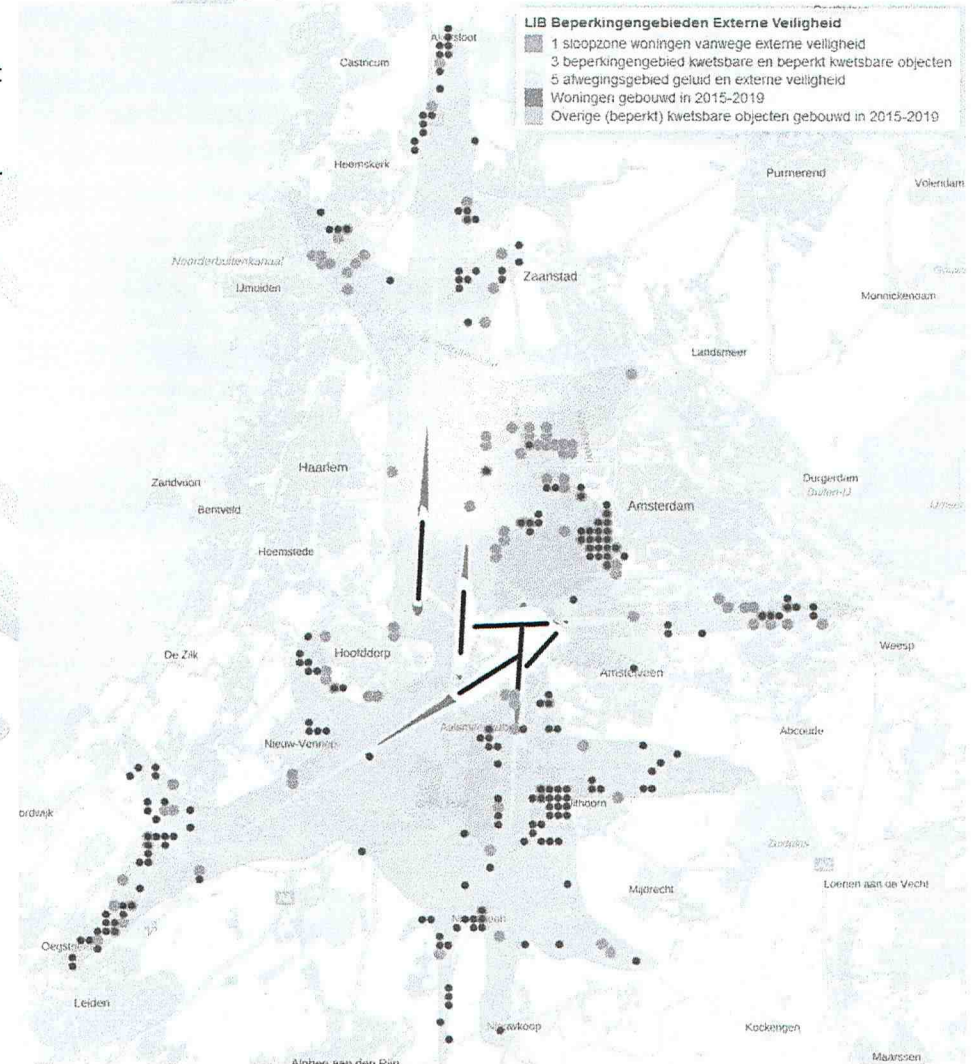
In de LIB3 zone (beperkingenzone) mogen geen woningen worden gebouwd, maar zijn nieuwe bedrijfslocaties – met een beperkt aantal werknemers - toegestaan. Volgens het BAG bevinden zich in deze zone 981 woningen en 509 andere kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten. De nieuwste woningen zijn in 2015 gebouwd. In de periode 2015 tot en met 2019 zijn 95 andere (beperkt) kwetsbare objecten gebouwd, waarvan 1 met een bijeenkomstfunctie en 72 met een industriefunctie.

In de LIB5-zone (afwegingenzone) maakt de gemeente de afweging tussen het externe veiligheidsrisico en geluidshinder. Buiten bestaand stedelijk gebied zijn geen nieuwe woningbouwlocaties toegestaan. Gemeenten moeten voor specifieke gevallen bij de ILT een verklaring van geen bezwaar aanvragen. In de LIB5-zone bevinden zich bijna 100.000 woningen, waarvan ongeveer 22.000 woningen sinds 2003 zijn bijgebouwd. In de laatste 5 jaar zijn dat er ruim 7.000.

In 2018 zijn voor bouwen in LIB3 of LIB5 geen verklaringen van geen bezwaar aangevraagd. In 2019 zijn voorsnog 2 VVGB aangevraagd en in behandeling voor bouwen in LIB3 en 1 voor bouwen in LIB5.

LIB beperkingengebieden Externe veiligheid met woningen en andere (beperkt) kwetsbare objecten gebouwd in de periode 2015 tot en met 2019

Bron: LIB Schiphol Bijlage 3, Kadaster



Geluid

De hoeveelheid geluidsbelasting die door de luchtvaart wordt veroorzaakt en de hinder die omwonenden daarvan ondervinden wordt op verschillende manier beperkt en beoordeeld.

Zo zijn er regels voor baangebruik om geluidshinder te beperken. Er zijn specifieke regels voor het gebruik van een vierde baan. In de moeten vliegtuigen zich houden aan de voorgeschreven luchtverkeerswegen. Geluidsbelasting wordt berekend in zogenoemde handhavingspunten. En er wordt een Totaal Volume Geluid (TVG) berekend dat aan een norm moet voldoen.

Daarnaast zijn er zones rond Schiphol waarbinnen de maximale geluidsbelasting gelden voor het bouwen van woningen en andere geluidgevoelige objecten om het aantal aanvullende maatregelen te beperken.

Geluidsbelasting Schiphol lokaal toegenomen

De groei van het aantal vliegtuigbewegingen in de afgelopen 5 jaar leidt tot meer drukte op de zogenoemde secundaire banen als Aalsmeerbaan en Zwanenburgbaan. Om geluidsbelasting voor omwonenden te beperken is het de bedoeling dat de luchtverkeersleiding deze secundaire banen zo min mogelijk gebruikt. De drukte op deze banen komt vooral doordat de luchtverkeersleiding de toegenomen vliegtuigbewegingen niet kan wegzetten op de primaire banen (Kaagbaan en Polderbaan). 2 andere redenen zijn veranderende weersomstandigheden en onderhoud bij de primaire banen.

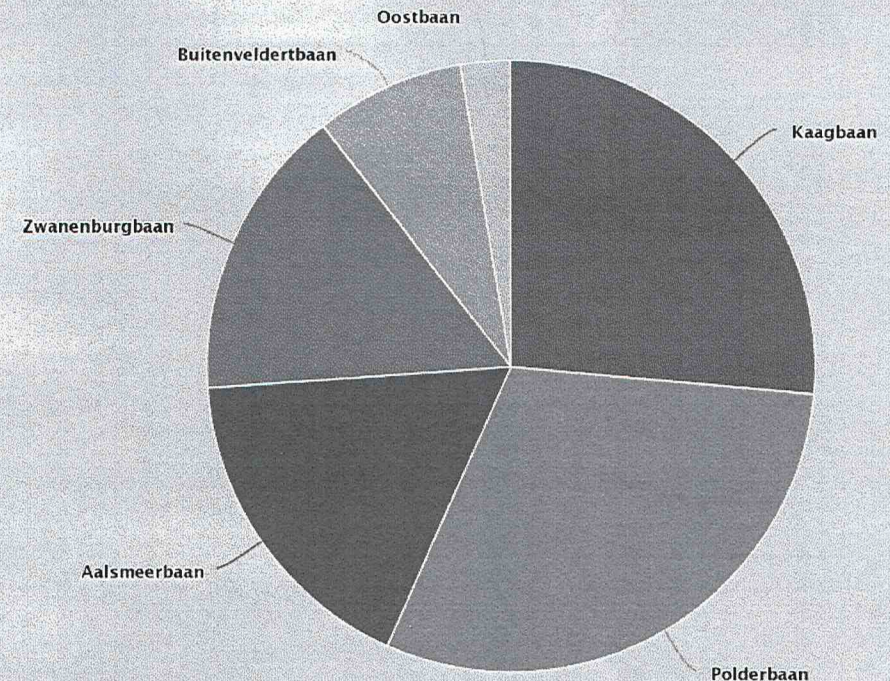
De geluidsbelasting rond de secundaire banen neemt dus toe. Dit heeft als gevolg dat meer omwonenden last hebben van het vliegverkeer, omdat de bevolkingsdichtheid rond de secundaire banen groter is dan de bevolkingsdichtheid rond de primaire banen. Bovendien neemt het aantal woningen in de relevante zones toe.

De ILT concludeert dat sinds 2014 er meerdere handhavingpunten zijn waarin de grenswaarden voor het geluid worden overschreden. Dit gebeurt met name in punten bij de secundaire banen Aalsmeerbaan en de Buitenveldertbaan.

Schiphol blijft wel binnen de TVG-norm die geldt voor de totale geluidsproductie door alle vliegtuigen samen. Deze norm is vastgelegd in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol en kent aparte grenswaarden voor het vliegtuiggeluid gedurende het gehele etmaal en gedurende de nacht. De TVG-norm is ruim en heeft daarom een beperkt sturende werking.

Verdeling van vliegtuigbewegingen over de banen in gebruiksjaar 2019

Bron: ILT
Gebruiksjaar 2019



Regels voor baangebruik

In het LVB staat welke banen overdag en in de nacht mogen worden gebruikt. De luchtverkeersleiding bepaalt op basis van het verkeersaanbod hoeveel banen nodig zijn en verdeelt de starts en landingen over de banen die gebruikt mogen worden. Dit gebeurt volgens afgesproken tabellen van meer en minder preferente baancombinaties om de geluidshinder zoveel mogelijk te beperken. In de nacht gelden strengere regels voor het baangebruik dan overdag en worden in principe alleen de Kaagbaan en Polderbaan gebruikt. De ILT controleert of deze strengere regels worden nageleefd. De regels voor het baangebruik zijn in 2019 niet overtreden.

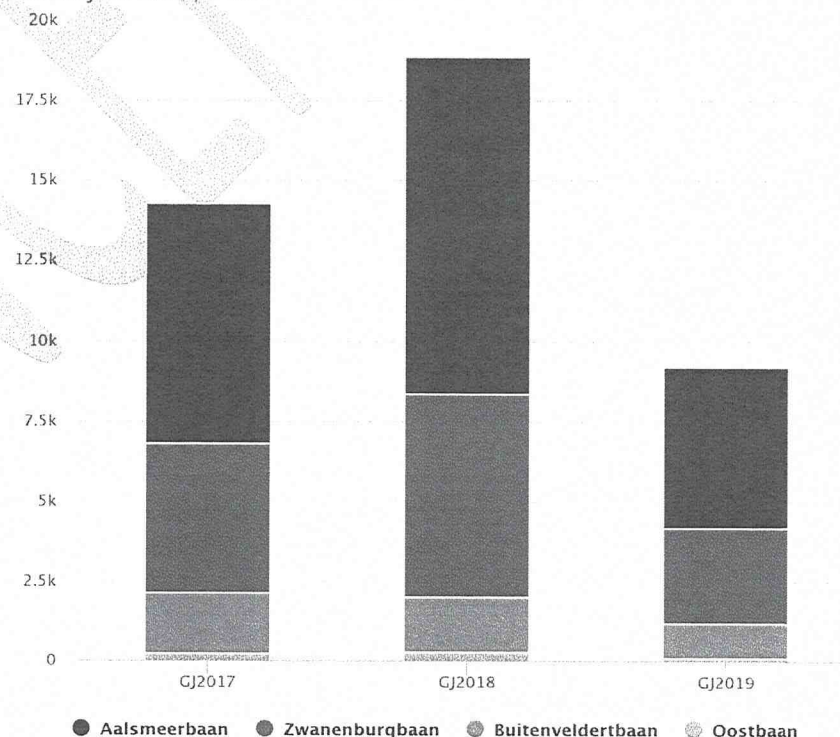
Er is een nieuw normen- en handhavingstelsel Schiphol (NNHS) in ontwikkeling, met daarin, als aanvulling op de bestaande regels voor baangebruik, regels voor strikt geluidpreferentieel baangebruik. Deze nieuwe regels zijn nog niet wettelijk vastgelegd, maar worden in de praktijk wel al toegepast omdat ze bijdragen aan een verdere vermindering van de geluidshinder. Eén van deze nieuwe regels, waar de meeste aandacht naar uitgaat, is de vierde-baan-regel

Deze vierde-baan-regel moet ervoor zorgen dat zo min mogelijk gebruik wordt gemaakt van een vierde baan om de geluidsoverlast te beperken. In principe worden maximaal 3 banen tegelijkertijd gebruikt. Om grote drukte te kunnen opvangen, mogen per gebruiksjaar gemiddeld maximaal 40 vliegtuigbewegingen per dag op een vierde baan plaatsvinden. Daarnaast mogen per dag niet meer dan 80 vliegtuigbewegingen op een vierde baan plaatsvinden.

In gebruiksjaar 2017 en 2018 zijn er respectievelijk ruim 14.000 en ruim 18.000 vliegtuigbewegingen op een vierde baan geweest. In gebruiksjaar 2019 is dat aantal ten opzichte van gebruiksjaar 2018 gehalveerd naar ruim 9.000. De Aalsmeerbaan wordt het vaakst ingezet als vierde baan.

Aantal bewegingen op een vierde baan

Bron: ILT
Gebruiksjaaren 2017 t/m 2019



Vierde-baan-regel

Op basis van de (nog niet wettelijk vastgelegde) vierde-baan-regel mogen per gebruiksjaar gemiddeld niet meer dan 40 vliegtuigbewegingen per dag plaatsvinden. Daarnaast mogen per dag niet meer dan 80 vliegtuigbewegingen op een 4^e baan plaatsvinden. Er zijn uitzonderingsvoorwaarden waarbij de vierde-baan-regel niet van toepassing is, zoals in geval van baanonderhoud of uitzonderlijke weersomstandigheden.

Het aantal dagen met meer dan 80 vliegtuigbewegingen op de 4^e baan, ongeacht of er uitzonderingsvoorwaarden van toepassing zijn, is voor de gebruiksjaren 2017 t/m 2019 respectievelijk 76, 91 en 10.

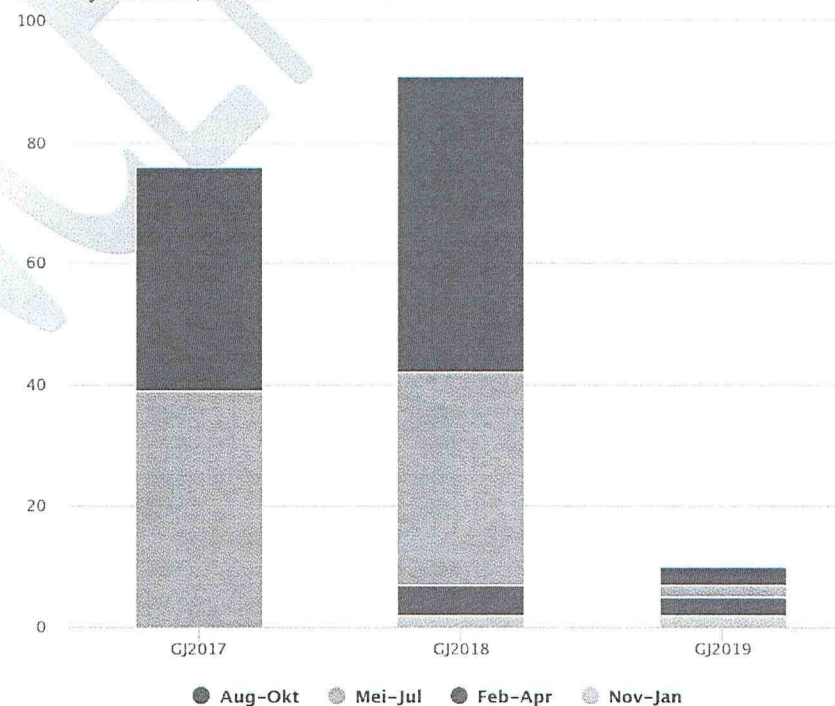
Het gemiddelde aantal vliegtuigbewegingen per dag op de 4^e baan is voor de gebruiksjaren 2017 t/m 2019 respectievelijk 39, 52 en 25.

Schiphol, de luchtverkeersleiding en KLM hebben samen een aantal maatregelen in gang gezet om het gebruik van de 4^e baan te verminderen. De ILT heeft deze maatregelen beoordeeld. Deze maatregelen hebben een gunstig effect op het gemiddeld aantal vliegtuigbewegingen per dag op de 4^e baan en het aantal dagen met meer dan 80 vliegtuigbewegingen.

Omdat de vierde-baan-regel nog niet van kracht is, kan de ILT er niet op handhaven. De ILT constateert dat in gebruiksjaar 2019 de norm voor het gemiddelde aantal vliegtuigen per dag niet overschreden wordt en dat na toepassing van de uitzonderingsvoorwaarden op 3 dagen de norm van maximaal 80 vliegtuigbewegingen per dag is overschreden.

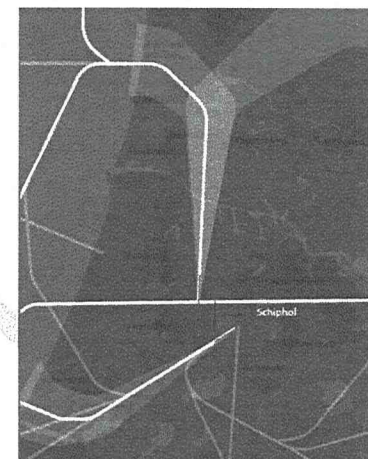
Aantal dagen met meer dan 80 bewegingen op een vierde baan

Bron: ILT
Gebruiksjaren 2017 t/m 2019



Nachtluchten buiten luchtverkeerswegen

Om de geluidshinder te beperken, moeten vliegtuigen binnen de aangewezen luchtverkeerswegen blijven. De figuur laat als voorbeeld de luchtverkeerswegen zien voor vliegtuigbewegingen in de nacht van en naar de Kaagbaan en Polderbaan. Als vliegtuigen buiten deze luchtverkeerswegen komen, is er meer geluid in gebieden waar dat niet voorzien is. Afwijkingen kunnen een goede reden hebben, zoals weersomstandigheden of baanonderhoud. Ook kan de afwijking het gevolg zijn van een instructie van de luchtverkeersleiding. De ILT controleert vooral afwijkingen van nachtluchten en onderzoekt die als dat nodig is. De ILT stelt bovendien vast of de afwijking is 'veroorzaakt' door de gezagvoerder van het vliegtuig of door de luchtverkeersleiding.



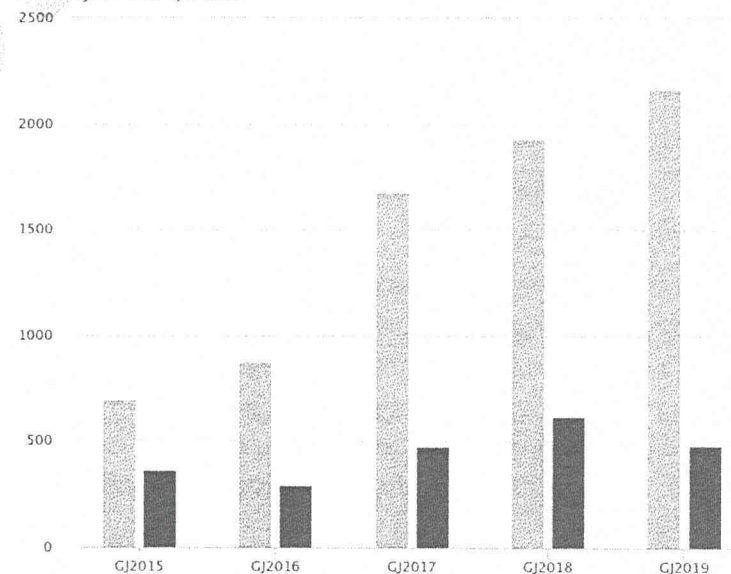
Sinds het gebruiksjaar 2015 neemt het aantal afwijkingen van de luchtverkeerswegen voor de nacht sterk toe. Het gaat hier vooral om afwijkingen die de luchtverkeersleiding veroorzaakt in de randen van de dag (tussen 22.30 en 23.00 uur en tussen 06.00 en 06.30 uur) en vanuit veiligheidsbelang.

Volgens de wet heeft de luchtverkeersleiding de mogelijkheid om in deze randen van de dag, vliegtuigen de luchtverkeerswegen voor de nacht te laten vliegen. Omdat dat minder geluidshinder voor de omwonenden van Schiphol geeft. De luchtverkeersleiding probeert dat zoveel mogelijk te doen. Als het door het verkeersaanbod nodig is, gebruikt de luchtverkeersleiding de procedures voor de dag. Omdat de luchtverkeersleiding streeft naar het gebruik van de luchtverkeerswegen voor de nacht, registreert zij deze vluchten als afwijkingen in de nacht. De ILT rekent de luchtverkeersleiding deze afwijkingen niet aan, omdat de luchtverkeerswegen voor de nacht alleen tussen 23.00 en 06.00 uur verplicht zijn.

In gebruiksjaar 2019 wijken ongeveer 2200 naderende en 500 vertrekkende vluchten af van de luchtverkeerswegen in de nacht. Voor 4 vluchten blijkt dat gezagvoerders ten onrechte afwijken. In verband met deze overtredingen geeft de ILT 4 luchtvaartmaatschappijen een waarschuwing.

Aantal horizontale afwijkingen in de nacht van naderende en vertrekkende straalvliegtuigen

Bron: ILT
Gebruiksjaaren 2015 t/m 2019



Nachtluchten met een dagslot

Schiphol is een slotgecoördineerde luchthaven. Een slot is in de luchtvaart een internationale term voor de tijdsperiode waarbinnen een vliegtuig mag opstijgen of landen op een luchthaven. Luchtvaartmaatschappijen mogen dus alleen gebruikmaken van Schiphol, als zij een slot hebben gekregen om op een bepaald tijdstip te starten of te landen. Een onafhankelijke slotcoördinator wijst de slots volgens Europese regels toe aan de luchtvaartmaatschappijen. Luchtvaartmaatschappijen mogen alleen een start of landing in de nacht uitvoeren als zij een nachtslot hebben, tenzij er overmacht is. Als er sprake is van slotmisbruik, treedt de ILT handhavend op. Het aantal nachtluchten zonder nachtslot en zonder geldige reden blijft beperkt. Ondanks dat heeft de ILT veel aandacht hiervoor, zowel in preventieve als handhavende zin. De ILT hoopt dat hierdoor het aantal nachtslotovertradingen laag blijft.

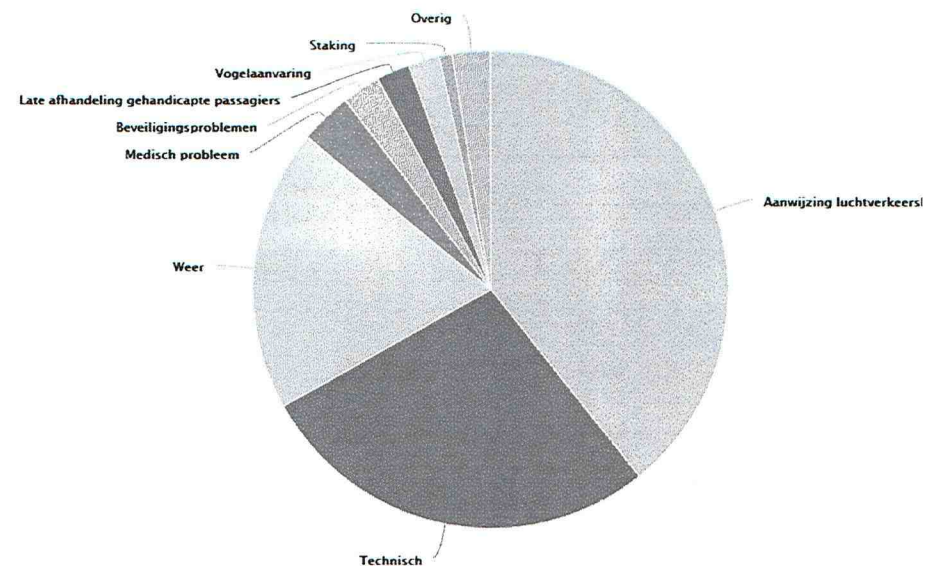
In het zomerseizoen vinden meer nachtluchten met dagslots plaats, dan in de winter. In het zomerseizoen van gebruiksjaar 2019 gaat het om 2.200 vluchten van de bijna 21.000 nachtluchten (11%).

De ILT analyseert alle nachtluchten met een dagslot in de zomer van 2019. Voor 57% van deze vluchten geldt een algemene uitzonderingsvoorwaarde, zoals een storing in de brandstofvoorziening op het luchtvaartterrein, die veel vluchten van verschillende luchtvaartmaatschappijen treft. Voor nog eens 42% van deze vluchten zijn factoren buiten de invloed/schuld van luchtvaartmaatschappijen de oorzaak. De meest voorkomende en gegronde redenen voor overmacht zijn: aanwijzingen van de (Europese) luchtverkeersleiding, technische problemen aan het vliegtuig en bijzondere weersomstandigheden.

In de zomerperiode van 2019 is bij 20 nachtluchten met een dagslot (1%) sprake van slotmisbruik. De ILT voert met 6 luchtvaartmaatschappijen gesprekken en geeft 4 luchtvaartmaatschappijen een waarschuwing. Bij 3 luchtvaartmaatschappijen leidt dit tot verbetering van de naleving. Bij 5 luchtvaartmaatschappijen lopen de acties nog. 2 luchtvaartmaatschappijen zijn niet meer actief op Schiphol.

Gegronde redenen voor overmacht bij nachtluchten met een dagslot

Bron: ILT
Zomerseizoen 2019 (31 maart - 26 oktober)



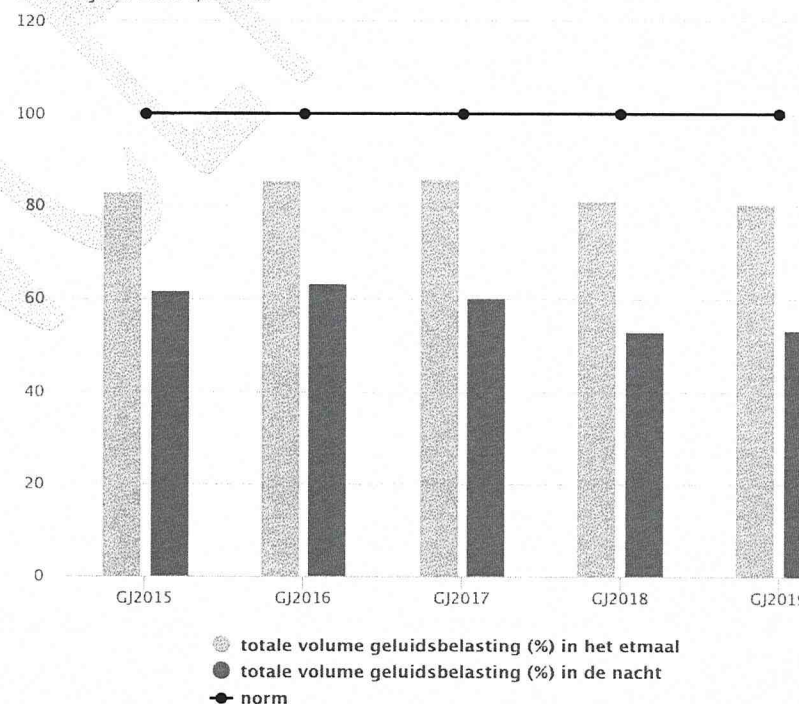
Totale volume geluidsbelasting (TVG)

De totale geluidsproductie door alle vliegtuigen samen wordt uitgedrukt in het Totale Volume Geluidsbelasting (TVG). Het LVB stelt hiervoor een norm. Deze norm kent aparte grenswaarden voor het vliegtuiggeluid tijdens het gehele etmaal en tijdens de nacht. De ILT stelt vast dat de norm in het gebruiksjaar 2019 niet overschreden is. Dit geldt ook voor vorige gebruiksjaaren.

Er is in gebruiksjaar 2019 een lichte daling in het TVG tijdens het etmaal bij een vrijwel gelijk gebleven verkeersvolume. Mogelijk komt dit door vlootvernieuwingen met stillere vliegtuigen.

Totale volume geluidsbelasting gehele etmaal en nacht als percentage van de norm

Bron: ILT
Gebruiksjaaren 2015 t/m 2019



Handhavingspunten geluidsbelasting

Er zijn handhavingspunten in de omgeving van Schiphol. Voor elk van deze punten wordt de hoeveelheid geluid berekend. Geluid in de nacht weegt hierin zwaarder. De ILT toetst de berekende waarde aan de maximaal toegestane hoeveelheid geluid (de grenswaarde) zoals die voor het betreffende gebruiksjaar geldt. Er zijn grenswaarden voor het gehele etmaal en voor de nacht (periode van 23.00 tot 07.00 uur).

Sinds het gebruiksjaar 2014 zijn er meerdere handhavingspunten waarin de grenswaarden voor het etmaal worden overschreden. Dit gebeurt met name in punten in de buurt van de secundaire banen: de Aalsmeerbaan, de Buitenveldertbaan en de Schiphol-Oostbaan.

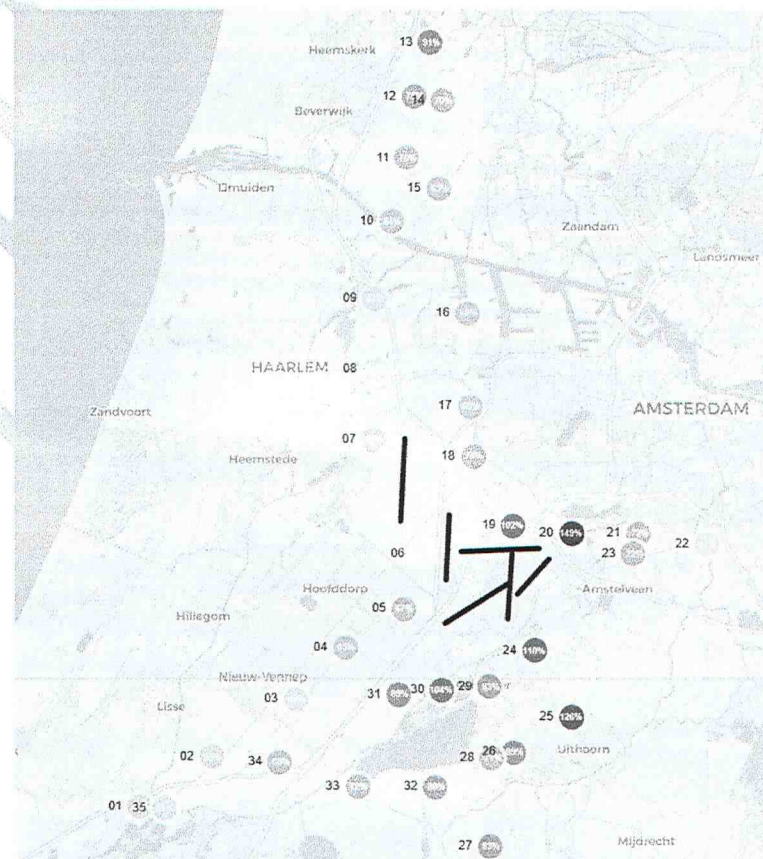
De kaart voor het gebruiksjaar 2019 laat zien met welk percentage de grenswaarde voor het etmaal in de handhavingspunten 19, 20, 24, 25 en 30, overschreden is. De grootste overschrijding is 49% in punt 20.

Uit de gegevens over eerdere gebruiksjaaren blijkt dat de geluidbelasting in deze handhavingspunten bij de secundaire banen sterker groeit dan in de buurt van de primaire banen. Dit komt door de groei van de luchtvaart. Want zodra de maximale capaciteit van de primaire banen bereikt is, zet de luchtverkeersleiding de secundaire banen als tweede start- of landingsbaan in om het aanbod van het vliegverkeer te kunnen verwerken. Als het aantal vliegbewegingen groeit, zal eerder en vaker een secundaire baan moeten worden bijgezet.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft een nieuw stelsel voor geluid ontwikkeld, het nieuwe normen- en handhavingstelsel Schiphol (NNHS). De sector vliegt al volgens de regels van het NNHS. Zolang het NNHS nog niet van kracht is, vormt het huidige stelsel met de grenswaarden voor de handhavingspunten het uitgangspunt. Bij een overschrijding van een grenswaarde in een handhavingspunt kan de ILT geen maatregel aan de luchtvaartsector opleggen, als blijkt dat de overschrijding het gevolg is van de toepassing van de regels uit het NNHS (anticiperend handhaven). Deze manier van werken blijft gelden totdat het nieuwe stelsel van kracht is.

Percentage van de grenswaarde in de handhavingspunten in het gehele etmaal in gebruiksjaar 2019

Bron: ILT
Gebruiksjaar 2019



Bouwbeperkingen rond Schiphol vanwege geluid

Het LIB geeft voor Schiphol ruimtelijke zones aan waar bouwbeperkingen gelden, om ervoor te zorgen dat zo min mogelijk mensen hinder hebben van geluid door vliegverkeer. Dit zijn de zones LIB2 (sloopzone woningen vanwege geluid), LIB4 (beperkingengebied vanwege geluid) en LIB5 (afwegingsgebied geluid).

In de LIB2-zone mogen geen nieuwe woningen worden gebouwd. Hier staan 5 woningen die niet zonder toestemming van de eigenaar gesloopt kunnen worden.

De LIB4-zone is het gebied waarbinnen beperkte bouw mogelijk is voor wonen of andere functies. In deze zone bevinden zich ruim 22.000 woningen en 345 andere geluidgevoelige objecten, zoals ziekenhuizen, verzorgingstehuizen, scholen of kinderdagverblijven.

In 2019 worden hier 18 woningen en 1 ander geluidgevoelig object bijgebouwd.

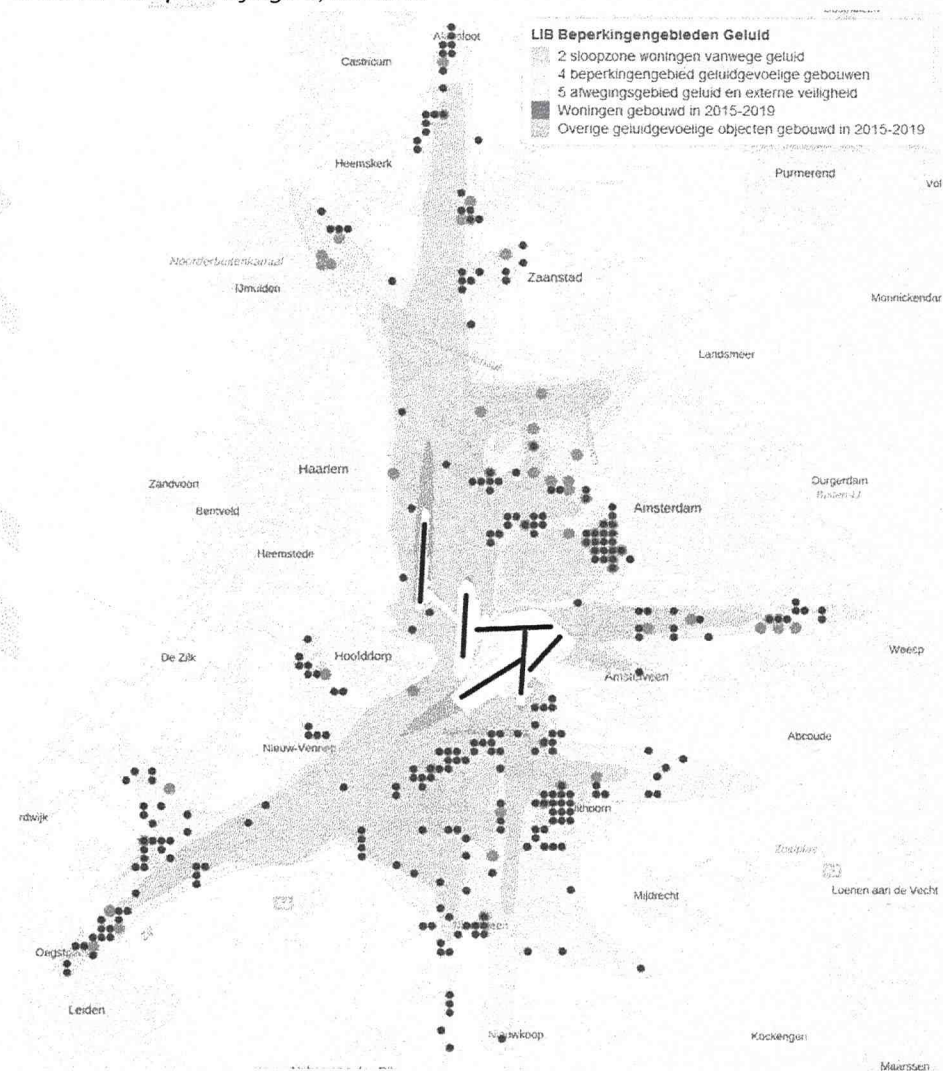
In de LIB5-zone bevinden zich bijna 100.000 woningen en 158 andere geluidgevoelige objecten. Na 2003, het jaar waarin het LIB werd vastgesteld, zijn hier bijna 22.000 woningen bijgebouwd.

Voor woningbouwprojecten in LIB4 boven de 25 woningen, moet bij de ILT een verklaring van geen bezwaar worden aangevraagd. Voor projecten onder de 25 woningen in de LIB4-zone en in de LIB5-zone maken gemeenten hun eigen afwegingen.

In 2018 zijn hiervoor geen verklaringen van geen bezwaar aangevraagd. In 2019 is voornamelijk 1 VVGB aangevraagd en in behandeling voor bouwen in LIB4 en 1 in LIB5.

LIB beperkingengebieden Geluid met woningen en andere geluidgevoelige objecten gebouwd in de periode 2015 tot en met 2019

Bron: LIB Schiphol Bijlage 3, Kadaster



Ernstige geluidshinder en slaapverstoring

Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en de luchthaven Schiphol (AAS) brengen in kaart hoeveel omwonenden van Schiphol mogelijk ernstige geluidshinder en slaapverstoring ondervinden. Voor ernstige geluidshinder wordt gerekend met het gebied waar vliegtuigen gemiddeld per jaar 48 decibel geluid veroorzaken. Voor ernstige slaapverstoring is dat het gebied waar nachtvluchten gemiddeld per jaar 40 decibel geluid veroorzaken. AAS rekent met het aantal woningen en omwonenden in 2005 als referentiepunt. Het PBL publiceert deze cijfers zowel voor de situatie in 2005 als voor de situatie waarin de groei in aantal woningen en omwonenden wordt meegenomen.

Het PBL heeft de indicatoren berekend tot en met 2016 (blauwe en groene lijnen in de grafiek). AAS geeft in haar Evaluatie gebruiksprognose 2018 informatie tot en met 2018 (paarse lijnen in de grafiek).

Zowel de indicator voor ernstige geluidshinder als voor slaapverstoring laten een stijging zien.

In 2016 is het berekende aantal ernstig gehinderden, zonder toename van woningen en omwonenden, ongeveer 138.000. In 2018 is dat ongeveer 150.000. Deze getallen zijn gebaseerd op de situatie in 2005.

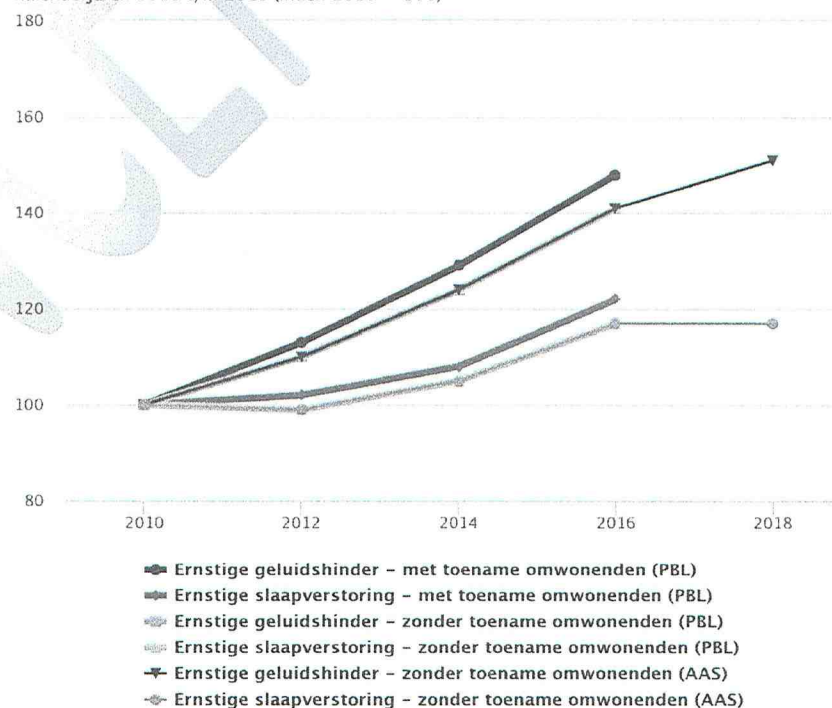
Voor 2016 berekent het PBL dat, als de toename van omwonenden is meegenomen, het aantal mensen dat mogelijk ernstige geluidshinder ervaart, bijna 50% hoger is dan in 2010.

Het aantal ernstig geluidgehinderden mét toename van omwonenden is in 2016 ongeveer 10% hoger dan zónder toename van omwonenden.

Voor ernstige slaapverstoring is er een groei van ruim 20% ten opzichte van 2010 en is het verschil tussen mét en zónder toename van woningen en omwonenden in 2016 ongeveer 5%.

Ontwikkeling van ernstige geluidshinder en slaapverstoring

Bron: PBL/AAS
Kalenderjaren 2010 t/m 2018 (Index 2010 = 100)



Uitstoot

Omwonenden rond Schiphol worden blootgesteld aan de uitstoot van schadelijke stoffen door vliegtuigen en grondvoertuigen. Bij de verbranding van kerosine en diesel komen schadelijke stoffen als koolstofdioxide (CO₂), stikstofoxiden (NO_x), fijnstof (PM10 en PM2,5) en zwaveldioxide (SO₂) vrij.

Koolstofdioxide houdt de warmtestraling van de aarde vast, de zogenoemde broeikaswerking, waardoor opwarming van de aarde plaatsvindt. Stikstofoxide is schadelijk voor de luchtwegen en draagt bij aan de vorming van ozon en fijnstof. Fijnstof en zwaveldioxide zijn schadelijk voor de luchtwegen. Vluchtige organische stoffen (VOS) kunnen stankoverlast veroorzaken en reageren onder invloed van zonlicht tot ozon (O₃), dat op leefniveau schadelijk is voor de gezondheid.

De hoeveelheid uitstoot wordt bepaald door het type motoren van de verschillende bronnen die schadelijke stoffen uitstoten. Een deel van de uitstoot – met name NO_x en fijnstof - slaat vervolgens neer in concentraties in de regio en is een maat voor de luchtkwaliteit rond Schiphol. De gezondheidsschade hangt mede af van de hoeveelheid mensen die in deze regio verblijven.

Er zijn normen voor de uitstoot per vliegtuigbeweging, niet voor de totale uitstoot. De uitstoot op en rond Schiphol wordt veroorzaakt door verschillende bronnen. De uitstoot van NO_x en hoe deze neerslaat in concentraties is een belangrijke component voor de lokale luchtkwaliteit.

Luchtvaart zorgt voor meer luchtverontreiniging in omgeving Schiphol

Bij de verbranding van kerosine en diesel komen schadelijke stoffen als koolstofdioxide (CO₂), stikstofoxiden (NO_x), fijnstof (PM) en zwaveldioxide (SO₂) vrij. Koolstofdioxide houdt de warmtestraling van de aarde vast, de zogenoemde broeikaswerking, waardoor opwarming van de aarde plaatsvindt. Stikstofoxide is schadelijk voor de luchtwegen en draagt bij aan de vorming van ozon en fijnstof. Fijnstof en zwaveldioxide zijn schadelijk voor de luchtwegen. Vluchtige organische stoffen (VOS) kunnen stankoverlast veroorzaken en reageren onder invloed van zonlicht tot ozon (O₃), dat op leefniveau schadelijk is voor de gezondheid.

In de afgelopen jaren groeit de uitstoot van schadelijke stoffen mee met het aantal vliegtuigbewegingen. De hoeveelheid uitstoot is stabiel (en zelfs licht gedaald) vanaf het moment dat het aantal vliegtuigbewegingen ook stabiel werd. De lichte daling komt waarschijnlijk door een toename van schonere motoren van vliegtuigen.

De huidige normen voor uitstoot die voor luchtvaart gelden, zeggen alleen iets over de uitstoot per vliegtuigbeweging. Dit geeft inzicht in hoeveel schoner vliegtuigen worden.

Er is geen norm voor de totale uitstoot van schadelijke stoffen door vliegtuigen van en naar Schiphol.

Uitstoot per vliegtuigbeweging

In het LVB is voor een vliegtuigbeweging de maximale uitstoot (gram/ton) vastgelegd voor een aantal stoffen. Dit zijn stikstofoxiden (NO_x), fijnstof (PM10), zwaveldioxide (SO₂), vluchtige organische stoffen (VOS) en koolstofoxide (CO). De ILT ziet erop toe dat aan deze normen wordt voldaan. Met het programma Veilig en duurzaam Schiphol wil de ILT behalve feiten over vliegveiligheid en geluid, ook feiten over uitstoot presenteren.

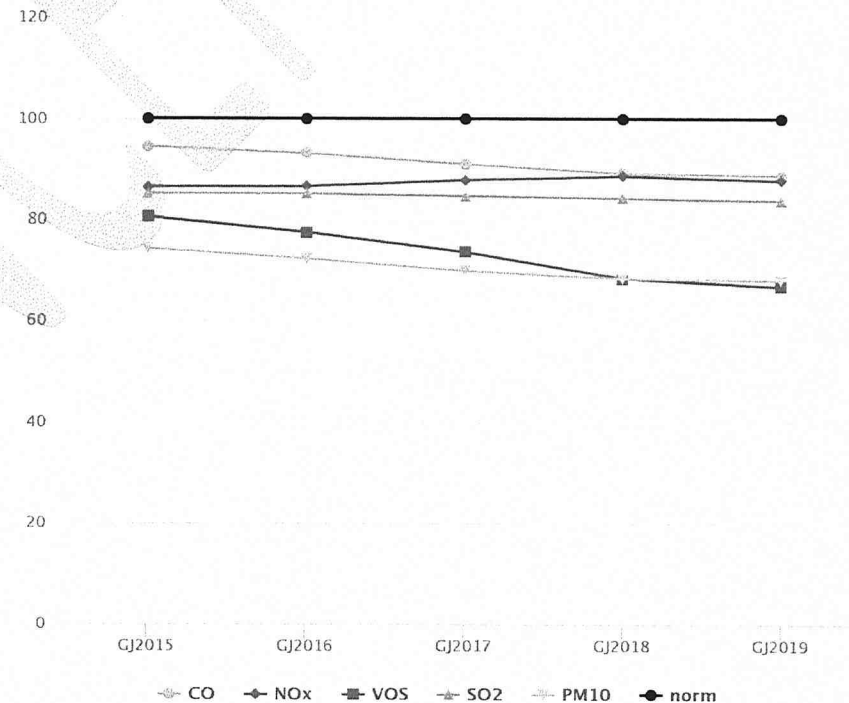
De uitstoot van NO_x, PM10, SO₂, VOS en CO per vliegtuigbeweging blijft binnen de normen van het LVB.

In de figuur zijn de normen voor de uitstoot per vliegtuigbeweging allemaal 100.

De uitstoot van NO_x per vliegtuigbeweging stijgt niet meer en van SO₂, CO en PM10 per vliegtuigbeweging daalt niet meer.

Uitstoot van schadelijke stoffen per vliegtuigbeweging als percentage van de norm

Bron: ILT
Gebruiks jaren 2015 t/m 2019



Totale uitstoot

Het RIVM verzamelt informatie over de totale uitstoot van vliegtuigbewegingen op Schiphol van CO₂, CO, NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}, SO₂ en VOS. Voor de totale uitstoot bestaat er geen norm waarop de ILT handhaaft.

In de figuur is de totale uitstoot van een stof in het jaar 2014 gebruikt als referentie en gesteld op 100.

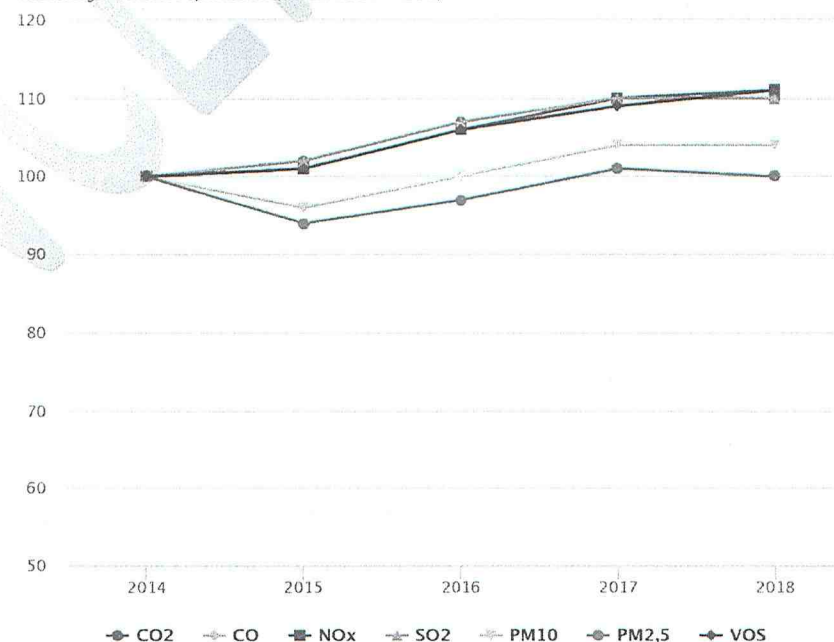
De totale uitstoot van CO₂, CO, SO₂, NO_x en VOS stijgt ten opzichte van 2014 met ongeveer 10% en houdt vrijwel gelijke tred met de toename van het aantal vliegtuigbewegingen. De uitstoot van PM₁₀ stijgt licht en de uitstoot van PM_{2,5} blijft vrijwel gelijk.

De stabilisatie van uitstoot in het afgelopen jaar hangt waarschijnlijk samen met het maximum aantal vliegtuigbewegingen (500.000) dat net als vorig jaar vrijwel bereikt wordt.

De uitstoot van NO_x en CO₂ door de luchtvaart op Schiphol heeft in vergelijking met de uitstoot van andere stoffen (vooralsnog) de grootste maatschappelijke impact op luchtkwaliteit en klimaat.

Ontwikkeling van uitstoot koolstofdioxide (CO₂), koolstofoxide (CO), stikstofdioxide (NO₂), fijnstof (PM₁₀, PM_{2,5}), zwaveldioxide (SO₂) en vluchtige organische stoffen (VOS)

Bron: RIVM
Kalenderjaren 2014 t/m 2018 (Index 2014 = 100)



Totale uitstoot per bron

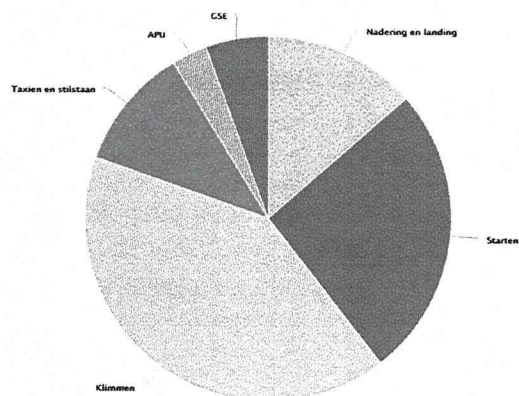
De totale uitstoot op en rond Schiphol wordt veroorzaakt door verschillende bronnen. Om groei van bepaalde uitstoot tegen te gaan, moet de bron worden aangepakt. Bij het starten, klimmen en landen van vliegtuigen komt vooral uitstoot van NO_x, SO₂ en CO₂ vrij. Hierbij wordt de bijdrage van vliegtuigen meegerekend tot aan, of vanaf, een hoogte van 3000 voet, ongeveer 1000 meter. Bij stilstaande of taxiënde vliegtuigen komt veel CO, VOS, CO₂ en SO₂ vrij.

De uitstoot van grondgerelateerde processen, zoals het gebruik van de staartmotor bij stilstand (APU) en het gebruik van grondmaterieel (GSE), is over het algemeen laag, behalve voor fijnstof.

Zie hieronder de relatieve bijdrage van de verschillende bronnen aan de uitstoot van NO_x, SO₂, en CO₂, in 2018. De bijdrage van bronnen aan de uitstoot van PM10, PM2,5 en VOS staan bij [Uitstoot schadelijke stoffen op het platform](#).

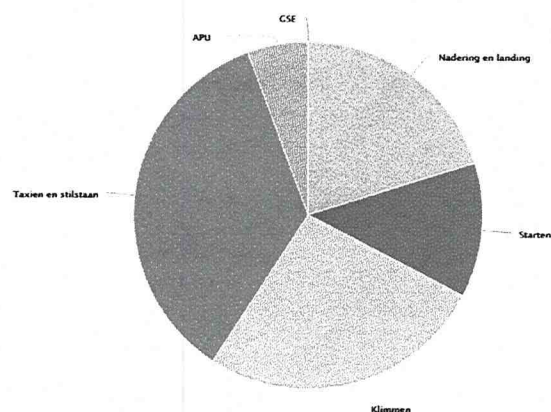
Verdeling van uitstoot NO_x op Schiphol in 2018 naar bron

Bron: RIVM
Kalenderjaar 2018



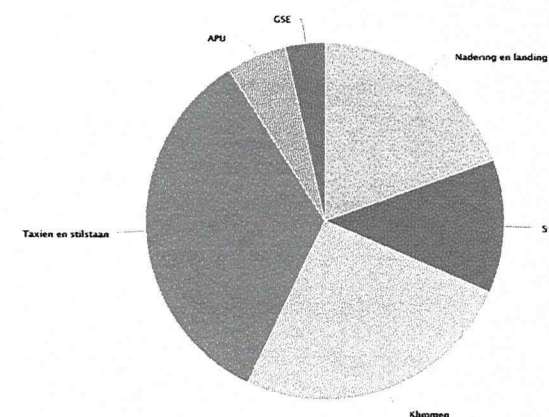
Verdeling van uitstoot SO₂ op Schiphol in 2018 naar bron

Bron: RIVM
Kalenderjaar 2018



Verdeling van uitstoot CO₂ op Schiphol in 2018 naar bron

Bron: RIVM
Kalenderjaar 2018



Concentraties stikstofoxiden rond Schiphol

De totale uitstoot van stikstofoxiden (NO_x) door het luchtverkeer van Schiphol stijgt de afgelopen jaren gelijk met de groei van het luchtverkeer: ongeveer 10%. Vliegtuigen veroorzaken vooral tijdens het landen, starten en klimmen uitstoot van NO_x . Maatregelen die CO_2 verlagen, kunnen een tegengesteld effect hebben op de uitstoot van NO_x . De uitstoot van verontreinigende stoffen en hoe deze neerslaan in lokale concentraties bepalen samen de luchtkwaliteit. Daarbij is NO_x een belangrijke component. Langdurige blootstelling aan NO_x concentraties leidt tot irritaties aan de luchtwegen.

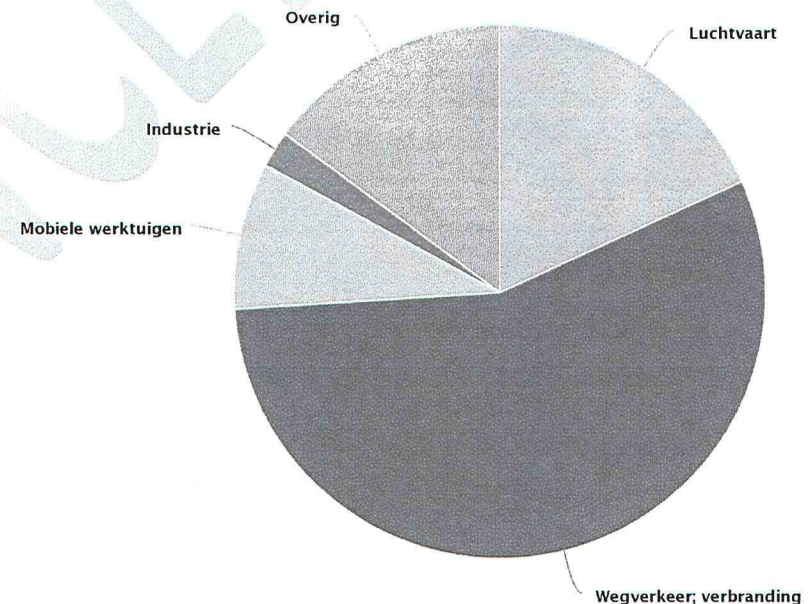
In de regio Amstelland-Meerlanden, waarin Schiphol ligt, is de bijdrage in 2015 van Schiphol/luchtvaart aan de NO_x -concentraties ongeveer 18% (RIVM, 2017). Alleen het aandeel door wegverkeer is hoger. In het grootste deel van provincie Noord-Holland liggen de concentraties momenteel rond de $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$. In de omgeving van Amsterdam en Schiphol liggen ze $10\text{-}20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ hoger.

Het RIVM verwacht dat het relatieve aandeel van luchtvaart in de concentraties NO_x in de regio zal toenemen. Mogelijk wordt het aandeel zelfs hoger dan dat 'wegverkeer' heeft.

De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) hanteert een maximale concentratiewaarde voor NO_2 die gelijk is aan de Europese grenswaarde ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$). De WHO werkt op dit moment aan een herziening. Net als voor fijnstof is ook voor NO_2 geen absoluut veilige grens aan te geven. Voor het berekenen van gezondheidseffecten adviseert de WHO in ieder geval de blootstelling van jaargemiddelde concentraties boven de $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ mee te nemen.

Bijdrage aan NO_x -concentratie per bron in Regio Schiphol (Amstelland-Meerlanden)

Bron: RIVM
Kalenderjaar 2015



Veilig en gezond werken

Op Schiphol zijn veel bedrijven actief. Verschillende inspecties en instanties houden toezicht op de activiteiten van deze bedrijven. Ze doen dat voor de veiligheid en gezondheid van de ruim 60.000 mensen die er werken, de passagiers op de luchthaven en met het oog op de effecten op het milieu. Een veilige en gezonde werkomgeving heeft ook een positieve invloed op de vliegveiligheid.

De informatie waar ILT naar kijkt gaat over onder meer risicovolle bedrijven, de uitstoot van schadelijke stoffen op het platform, ongewone milieu voorvallen en arbeidsongevallen.

Veilig en gezond werken	55
Externe veiligheid risicovolle bedrijven	56
Uitstoot schadelijke stoffen op het platform	57
Toezicht op gebruik vaste stroomaansluitingen	58
Ongewone milieuvoorvallen	59
Arbeidsongevallen	60

Externe veiligheid risicovolle bedrijven

Voor bedrijven die grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen opslaan, is het Besluit risico's zware ongevallen (BRZO 2015) van toepassing. Op Schiphol zijn meerdere BRZO-bedrijven actief, bijvoorbeeld bedrijven die kerosine opslaan of distribueren, of onderhoud plegen aan vliegtuigen.

Zowel werknemers als passagiers kunnen worden blootgesteld aan de effecten van een eventueel ongeval. Het bevoegd gezag (gemeente of provincie) beoordeelt en weegt deze risico's af in de milieuvergunning en het bestemmingsplan.

Voor de BRZO-bedrijven op Schiphol voeren de Omgevingsdienst ODNZKG, veiligheidsregio, ISZW en waterkwaliteitsbeheerder het toezicht uit namens de provincie Noord-Holland.

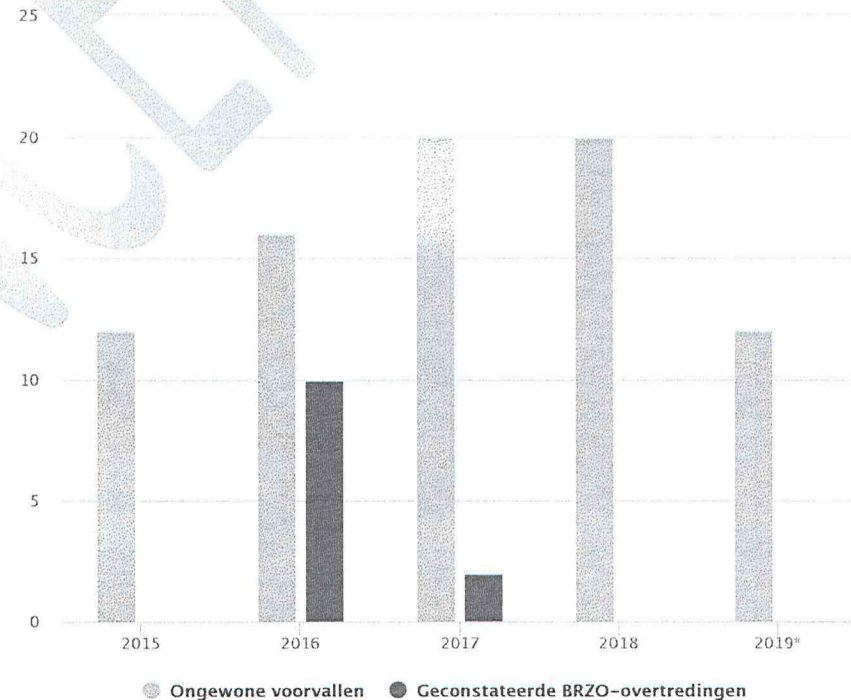
Het aantal gemelde ongewone voorvallen is ongeveer 15 tot 20 per jaar. Het aantal geconstateerde overtredingen daalt in de afgelopen jaren. Voor het laatst zijn overtredingen geconstateerd in 2017.

In de omgevingsvergunning van een BRZO-bedrijf is het plaatsgebonden- en het groepsrisico vastgelegd. Voor het plaatsgebonden risico geldt een norm. Voor het groepsrisico geldt een oriëntatiewaarde waar BRZO-bedrijven met onderbouwing van kunnen afwijken. ILT adviseert het bevoegd gezag bij de vergunningverlening.

Het plaatsgebonden risico (PR) geeft aan hoe groot de kans per jaar is dat 1 persoon die zich onafgebroken en onbeschermd op di plaats bevindt, overlijdt. Het overlijden is een rechtstreeks gevolg van een calamiteit met een gevaarlijke stof. In het risicocontourgebied rondom de risicovolle bedrijven op Schiphol, bevinden zich geen kwetsbare objecten (zoals woningen, scholen en ziekenhuizen).

Aantal geconstateerde overtredingen en gemelde ongewone voorvallen bij BRZO-bedrijven

Bron: ODNZKG
Kalenderjaren 2015 t/m oktober 2019



Uitstoot schadelijke stoffen op het platform

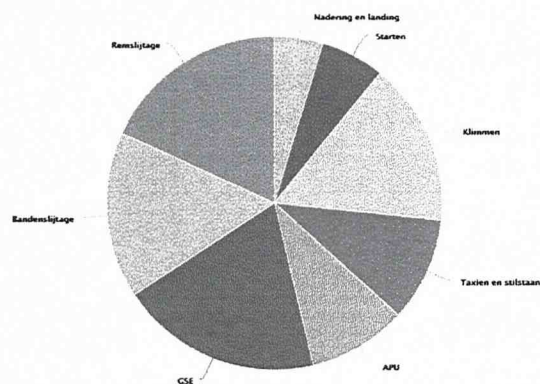
De uitstoot van luchtverontreinigende stoffen op het platform waar de vliegtuigen aan de gate staan, komen vooral door grondvoertuigen (GSE), staartmotoren van vliegtuigen (APU) en stilstaand en taxiënd verkeer.

De uitstoot door APU en GSE is over het algemeen laag, vergeleken met de andere bronnen op Schiphol. De bijdrage aan de fijnstof (PM10 en PM2,5) uitstoot is relatief hoog. APU en GSE veroorzaken, in combinatie met banden- en remslijtage, 63% van de totale PM10 emissies op Schiphol. De bijdragen van deze bronnen aan de uitstoot van PM10, PM2,5 en VOS staan in de diagrammen, voor het jaar 2018. De bijdragen van de verschillende bronnen aan de uitstoot van NO_x, SO₂, en CO₂ staan bij [Totale uitstoot per bron](#).

Tot en met 2015 daalt de uitstoot door GSE en neemt daarna licht toe. De daling komt mogelijk door het positieve effect van maatregelen, die de sector neemt. Een voorbeeld is de toename van elektrische bussen. De uitstoot van SO₂ door grondvoertuigen stijgt echter sinds 2016 weer. De uitstoot door APU daalt vanaf 2013 en neemt vanaf 2016 weer toe. De uitstoot door stilstaand en taxiënd verkeer stijgt sinds 2013 sterk en die groei vlakkt sinds 2017 iets af, en houdt gelijke tred met de groei van het aantal vliegtuigbewegingen.

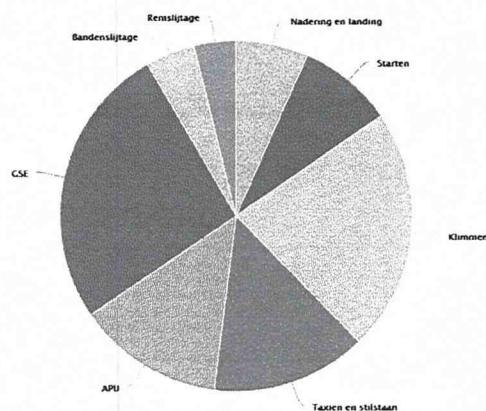
Verdeling van uitstoot PM10 op Schiphol in 2018 naar bron

Bron: RIVM
Kalenderjaar 2018



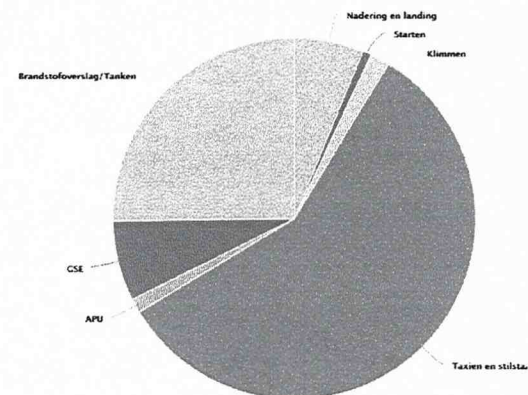
Verdeling van uitstoot PM2,5 op Schiphol in 2018 naar bron

Bron: RIVM
Kalenderjaar 2018



Verdeling van uitstoot VOS op Schiphol in 2018 naar bron

Bron: RIVM
Kalenderjaar 2018



Toezicht op gebruik vaste stroomaansluitingen

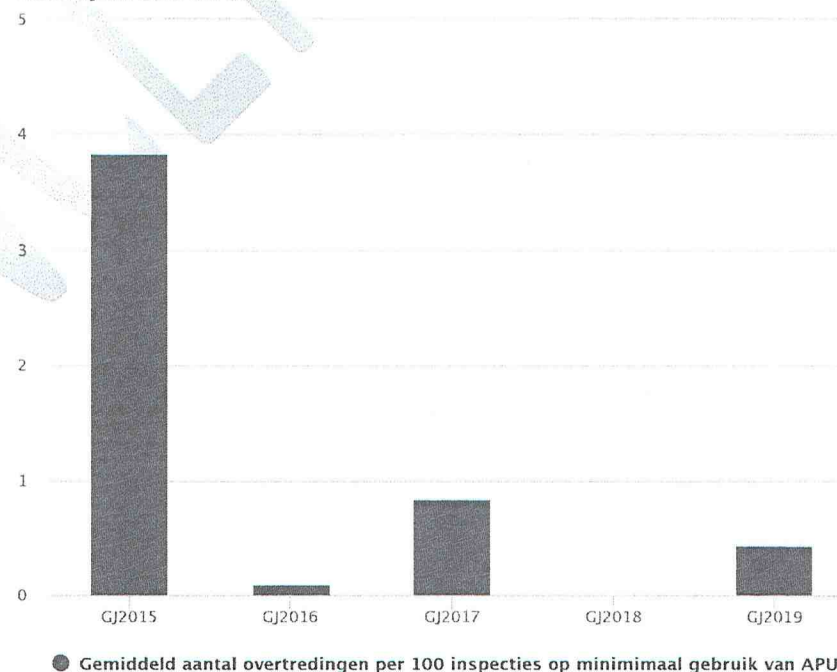
Bij de afhandeling van een vliegtuig op het platform is elektriciteit nodig. Om de uitstoot van stikstofoxiden en stoffen die geurhinder veroorzaken te beperken, moeten luchtvaartmaatschappijen zo min mogelijk gebruikmaken van de auxiliary power unit (APU) in het vliegtuig of van een ground power unit (GPU) op het platform. Deze werken namelijk op kerosine of diesel. Hiervoor in de plaats zijn er 67 vaste stroomaansluitingen op het platform.

In een convenant met Schiphol staat dat Schiphol inspecties uitvoert bij vliegtuigen op het platform op het gebruik van de vaste stroomaansluitingen in plaats van de APU. Maandelijks levert Schiphol hierover gegevens aan bij de ILT. Op basis van deze gegevens treedt de ILT zo nodig op tegen luchtvaartmaatschappijen.

In het gebruiksjaar 2019 voert Schiphol ruim 900 inspecties uit. Op basis van deze inspecties stelt de ILT over het hele gebruiksjaar 4 overtredingen vast. Dat is ongeveer 0,4 overtredingen per 100 inspecties.

Gemiddeld aantal geconstateerde overtredingen per 100 inspecties op gebruik van vaste stroomaansluitingen per gebruiksjaar

Bron: ILT
Gebruiksjaaren 2015 t/m 2019

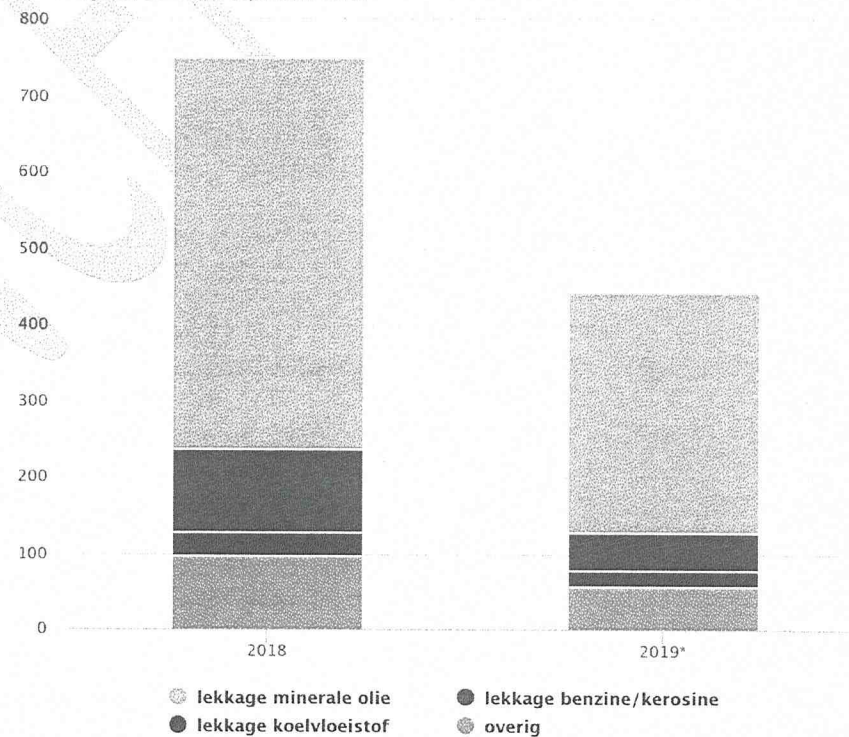


Ongewone milieuvorvallen

Bedrijven moeten voorvallen melden die een effect kunnen hebben op de veiligheid en gezondheid van medewerkers, de passagiers in de terminal of in het vliegtuig, of het milieu. De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (ODNZKG) verzamelt deze meldingen en houdt toezicht op dit type voorvallen. In kalenderjaar 2018 zijn ruim 750 voorvallen op Schiphol gemeld. In de periode januari tot en met september 2019 zijn er 443 meldingen. Het gaat hierbij vooral om kleine lekkages van olie.

Aantal gemelde ongewone milieuvorvallen

Bron: ODNZKG
Kalenderjaren 2018 t/m september 2019



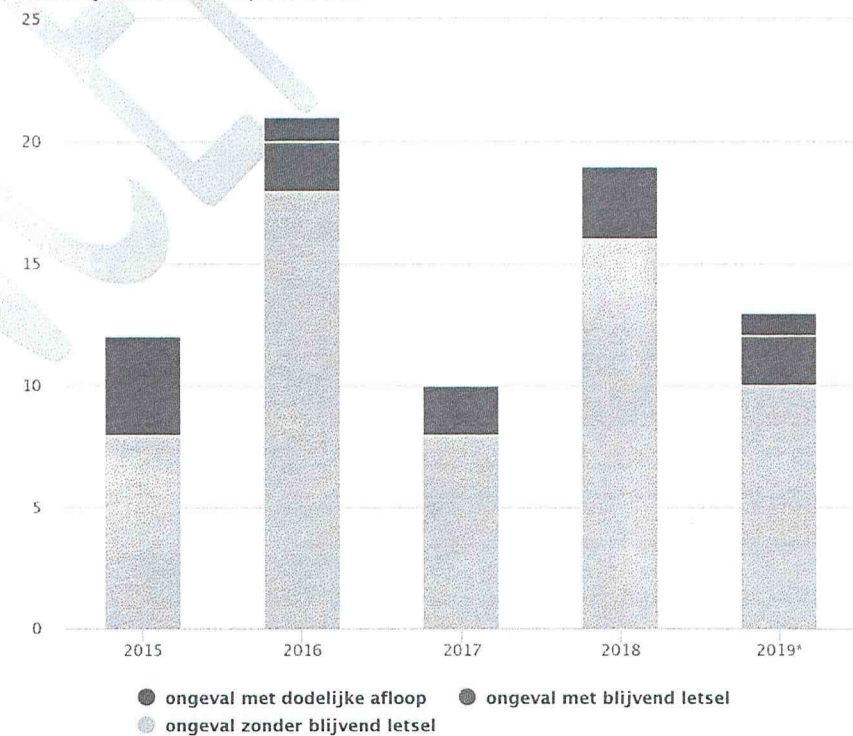
Arbeidsongevallen

Bedrijven melden arbeidsongevallen op de luchthaven Schiphol aan de ISZW die hierop toezicht houdt. Het programma Veilig en duurzaam Schiphol van de ILT besteedt hier ook aandacht aan, omdat slechte arbeidsomstandigheden een negatief effect kunnen hebben op de (vlieg)veiligheid.

In 2018 zijn er 19 ongevallen gemeld, waarvan 3 met blijvend letsel. In het lopende jaar 2019 zijn er 13 ongevallen gemeld, waarvan 2 met blijvend letsel en 1 met dodelijke afloop. Het ongeval met dodelijke afloop heeft geen directe relatie met de grond- of vliegoperatie.

Aantal gemelde arbeidsongevallen

Bron: ISZW
Kalenderjaren 2015 t/m september 2019



10.2.e - ILT

Van: 10.2.e@schiphol.nl
Verzonden: maandag 14 oktober 2019 11:58
Aan: 10.2.e) - ILT
CC: 10.2.e
Onderwerp: RE: Milieurapportages AAS

Dag 10.2.e,

Deze was even blijven liggen. Excuus. Het klopt inderdaad dat ik de rol van 10.2.e heb overgenomen!

10.2.e, zou jij 10.2.e de gevraagde informatie willen versturen?

Vriendelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e ILT
Verzonden: woensdag 9 oktober 2019 14:27
Aan: 10.2.e
CC: 10.2.e
Onderwerp: RE: Milieurapportages AAS

Dag 10.2.e,

Omdat 10.2.e inmiddels een andere positie is gaan vervullen, richt ik me tot jullie.
 @10.2.e heb jij deze rol van 10.2.e overgenomen of is er iemand anders die ik hier bij zou moeten betrekken?

Mijn vraag (aan 10.2.e is of het mogelijk is om een update te krijgen van de informatie die aan ILT wordt verstrekt
 tbv de Handhavingsrapportage, in het Excel-format zoals 10.2.e die mij vorig jaar rond deze tijd stuurde? En dan bij
 voorkeur de update t/m eerste helft GJ2019?

Mochten er vragen zijn, hoor ik het graag.

Hartelijke groet,

10.2.e
 Senior adviseur

.....
Informatie & Programmeren | Analyse
 Inspectie Leefomgeving en Transport
 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
 M 10.2.e
 10.2.e@ilent.nl
<http://www.ilent.nl>

Van: [redacted]@nlr.nl>
Verzonden: woensdag 29 augustus 2018 12:43
Aan: [redacted]@ilent.nl>
CC: [redacted]@nlr.nl>; [redacted]
[redacted]@schiphol.nl>
Onderwerp: RE: Milieurapportages AAS

Goedemiddag [redacted]

In de bijlage tref je de resultaten van de handhavingsrapportages in de afgelopen 5 jaar, weergegeven per maand.

Toelichting: De weergave betreft de waarden zoals die aan het einde van het gebruiksjaar berekend waren. Bij een eventuele herberekening van eerder gerapporteerde waarden kunnen waarden verschillen van de feitelijke rapportage.

Vriendelijke groet,

[redacted]

From: [redacted]@schiphol.nl]
Sent: vrijdag 24 augustus 2018 13:31
To: [redacted] - ILT'
Cc: [redacted]
Subject: FW: Milieurapportages AAS

Ha [redacted]

Zoals net telefonisch besproken, kan jij [redacted] helpen bij zijn speurtocht? Mogelijk heb jij wat op de plank liggen zodat [redacted] niet alles vanuit de handhavingsrapporten zelf in een excel moet gooien.

Gr,

[redacted]

From: [redacted]@ilent.nl>
Sent: vrijdag 24 augustus 2018 12:25
To: [redacted]@schiphol.nl>
Subject: RE: Milieurapportages AAS

Hoi [redacted],

Met de data uit de handhavingsrapportages moet ik komende weken aan de slag, eind september is dan te laat. Kan je mijn vraag niet doorzetten naar [redacted] om het contact te leggen en dat ik het verder met hem bespreek en jou op de hoogte houd?

Vriendelijke groet, [redacted]

Van: [redacted]@schiphol.nl>
Verzonden: vrijdag 24 augustus 2018 12:20
Aan: [redacted]@ilent.nl>
Onderwerp: RE: Milieurapportages AAS

Hi [redacted]

Heb helaas nog geen vervolg kunnen geven aan je vraag. Ik ga op 9 september op vakantie en in aanloop daarna is de agenda nogal volgestroomd. Kunnen we dit na mijn vakantie (eind september) oppakken?

Groeten,

[REDACTED]

From: [REDACTED]@ilent.nl>
Sent: dinsdag 21 augustus 2018 14:00
To: [REDACTED]@schiphol.nl>
Subject: RE: Milieurapportages AAS

Ha [REDACTED]

Ben benieuwd of je nog iets hebt kunnen doen met mijn vraag.

En lijkt me sowieso leuk om eens een keer kop koffie te doen en bij te praten.

Wanneer zou jou dat schikken?

Voor mij zou bijvoorbeeld volgende week maandag of vrijdag kunnen. Of die week erna, woensdag 5 of donderdag 6.

Vriendelijke groet, [REDACTED]

Van: [REDACTED] ILT
Verzonden: vrijdag 13 juli 2018 12:31
Aan: [REDACTED]@schiphol.nl>
Onderwerp: Milieurapportages AAS

Dag [REDACTED]

Leuk je weer tegen te komen!

Zoals aan de telefoon besproken ben ik geïnteresseerd in de informatie die jullie aan ILT aanleveren in de milieurapportages, alleen zou ik graag de data in een Excel (of csv ...) hebben om wat meer inzicht te krijgen in de ontwikkelingen in de tijd.

Het gaat me dan om de data uit tabellen 1 t/m 7 per maand over – zeg – de afgelopen 5 jaar.

Ik vermoed dat NLR dat beschikbaar heeft?

Ik ben van 23/7 t/m 20/8 afwezig, daarna kom ik wel weer even op de lijn voor een afspraak om bij te praten!

[REDACTED]

Senior adviseur

.....
Analyse & Ontwikkeling
Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Mercuriusplein 1-63 | 2132 HA | Hoofddorp
Postbus 575 | 2130 AN | Hoofddorp
.....

M [REDACTED]
[REDACTED]@ilent.nl
<http://www.ilent.nl>

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Please consider the environment before printing this e-mail

This email contains privileged information. It is intended only for the above-named recipient(s). You are requested not to disclose, copy or distribute the information contained within. If you have received this email in error, please notify the sender and delete it immediately. We assume no liability for damages related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Please consider the environment before printing this e-mail

This email contains privileged information. It is intended only for the above-named recipient(s). You are requested not to disclose, copy or distribute the information contained within. If you have received this email in error, please notify the sender and delete it immediately. We assume no liability for damages related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Please consider the environment before printing this e-mail

This email contains privileged information. It is intended only for the above-named recipient(s). You are requested not to disclose, copy or distribute the information contained within. If you have received this email in error, please notify the sender and delete it immediately. We assume no liability for damages related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

10.2.e - ILT

Van: 10.2.e @schiphol.nl>
Verzonden: dinsdag 29 oktober 2019 21:08
Aan: 10.2.e - ILT
Onderwerp: RE: N.a.v. overleg Schiphol - ILT
Bijlagen: obstakels Q1-2019(concept).docx; obstakels Q2-2019(concept).docx; obstakels Q3-2019(concept).docx; obstakels Q3-2018(concept).docx; obstakels Q4-2018(concept).docx

Van: 10.2.e - ILT
Verzonden: dinsdag 29 oktober 2019 10:18
Aan: 10.2.e
Onderwerp: RE: N.a.v. overleg Schiphol - ILT

Ok, bedankt voor je reactie Buiten reikwijdte

Van: 10.2.e @schiphol.nl>
Verzonden: dinsdag 29 oktober 2019 10:17
Aan: 10.2.e @ilent.nl>
Onderwerp: Re: N.a.v. overleg Schiphol - ILT

Goedemorgen, Buiten reikwijdte Ik ga proberen of het vanuit huis lukt vanmiddag. Anders word het waarschijnlijk morgen. Gr. 10.2.e

Outlook voor iOS downloaden

Van: 10.2.e @ilent.nl>
Verzonden: Tuesday, October 29, 2019 8:49:05 AM
Aan: 10.2.e schiphol.nl>
Onderwerp: RE: N.a.v. overleg Schiphol - ILT

Ha 10.2.e

Zoals vrijdag kort telefonisch besproken, lukt het om deze rapportages op korte termijn te leveren?

Groet, 10.2.e

Van: 10.2.e - ILT48C
Verzonden: vrijdag 25 oktober 2019 12:02
Aan: 10.2.e @schiphol.nl>
Onderwerp: RE: N.a.v. overleg Schiphol - ILT

Beste 10.2.e,

Vorig jaar heb ik van jou de kwartaalrapportages Inspectietoezicht AAS op grondafhandelingsactiviteiten, inspectietoezicht AAS op tijdelijke obstakels, en Maandrapportage inspectietoezicht AAS op APU gebruik ontvangen t/m Q2 2018.

Zou je mij kunnen helpen aan de rapportages over Q3 2018 t/m Q2 2019?
En mocht je de gegevens zoals die in de tabellen staan, ook in Excel-formaat hebben, houd ik me van harte
aanbevolen. Dat maakt het voor ons makkelijker om een overzicht te creëren.

Mocht je het eerst telefonisch willen bespreken, of als je vragen hebt, hoor ik het graag.

Hartelijke groet ,

10.2.e

Senior adviseur

.....
Informatie & Programmeren | Analyse
Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

M 10.2.e

10.2.e @ilent.nl

<http://www.ilent.nl>

Van: 10.2.e @schiphol.nl>

Verzonden: donderdag 27 september 2018 12:41

Aan: 10.2.e @ilent.nl>

CC: 10.2.e @ilent.nl>

Onderwerp: RE: N.a.v. overleg Schiphol - ILT

Goedemiddag 10.2.e,

De rapportages zal ik in delen versturen(zijn er veel). APU word namelijk per maand gerapporteerd.
Dit is APU gebruiksplanjaar 2017.

Gr, 10.2.e

Van: 10.2.e @ilent.nl>

Verzonden: maandag 24 september 2018 13:27

Aan: 10.2.e @schiphol.nl>

CC: 10.2.e @ilent.nl>

Onderwerp: N.a.v. overleg Schiphol - ILT

Beste 10.2.e,

Nogmaals dank voor het boeiende gesprek vorige week dinsdag!
Een tweetal vragen van mijn kant:

- Je gaf aan dat de kwartaalrapportages Inspectietoezicht AAS op grondafhandelingsactiviteiten, inspectietoezicht AAS op tijdelijke obstakels, en Maandrapportage inspectietoezicht AAS op APU gebruik standaard naar ILT worden gestuurd. Kan jij me misschien deze rapportages over de afgelopen tijd (bijv. vanaf 2015) sturen? 11.1
- Kan je mij helpen aan de contactpersonen voor nomos-online (<https://noiselab.casper.aero/ams/#page=home>) en 'Meldingen in zicht' op de site <http://www.bezoekbas.nl/> ?

Hoor het graag & hartelijke groet,

10.2.e
Senior adviseur

.....
Informatie & Programmeren | Analyse
Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Mercuriusplein 1-63 | 2132 HA | Hoofddorp
Postbus 575 | 2130 AN | Hoofddorp

.....
M 10.2.e
10.2.e @ilent.nl
<http://www.ilent.nl>

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Please consider the environment before printing this e-mail

This email contains privileged information. It is intended only for the above-named recipient(s). You are requested not to disclose, copy or distribute the information contained within. If you have received this email in error, please notify the sender and delete it immediately. We assume no liability for damages related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Please consider the environment before printing this e-mail

This email contains privileged information. It is intended only for the above-named recipient(s). You are requested not to disclose, copy or distribute the information contained within. If you have received this email in error, please notify the sender and delete it immediately. We assume no liability for damages related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Please consider the environment before printing this e-mail

This email contains privileged information. It is intended only for the above-named recipient(s). You are requested not to disclose, copy or distribute the information contained within. If you have received this email in error, please notify the sender and delete it immediately. We assume no liability for damages related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Kwartaalrapportage

inspectietoezicht A.A.S. op tijdelijke obstakels eerste kwartaal kalenderjaar 2019

Inleiding

Inleiding

Het 'Deelconvenant Safety 1: IVW-AAS' dat onderdeel uitmaakt van 'Convenant Schiphol Airport Authority' en is afgesloten tussen ILT en A.A.S. is met ingang van 29 januari 2010 in werking gesteld en aangegaan voor onbepaalde tijd. Het convenant heeft tot doel de veiligheid op de luchthaven Schiphol voortdurend te verbeteren, onder meer door het bereiken van een zo hoog mogelijk niveau van naleving van de voorschriften met betrekking tot tijdelijke obstakels en hoogtebeperking van bebouwing, zoals geregeld in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol.

In het convenant is vastgelegd dat A.A.S. de toezichtstaken uitvoert op het gebied van voorschriften met betrekking tot tijdelijk obstakels en hoogtebeperking van gebouwen, zoals geregeld in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol, conform een procesbeschrijving inclusief werkinstructie 'Airside Authority, die als bijlage 1 en 2 onderdeel uitmaken van het convenant.

In de werkinstructie (bijlage 2 convenant) staat aangegeven welke gegevens door A.A.S. dienen te worden verzameld, geregistreerd en aan ILT gerapporteerd, zodat ILT kan beoordelen of de uitgevoerde taken door A.A.S. naar behoren worden verricht en of het beoogde niveau van naleving wordt bereikt.

Het verzamelen en registreren van de benodigde gegevens vindt plaats door de afdeling A/OPS/AO (Airside Operations) en het rapporteren d.m.v. deze rapportage door de afdeling A/SSE/Airport Authority Office van A.A.S.

De rapportage verschaft inzicht in:

- Het aantal inspecties dat heeft plaatsgevonden
- Het aantal afwijkingen per inspectie
- De hoogtes van de geïnspecteerde obstakels
- Foto's van de geïnspecteerde obstakels

Frequentie rapportage

De rapportage op tijdelijke obstakels vindt plaats per kwartaal van het kalenderjaar dat loopt van 1 januari tot 1 januari.

Inhoudsopgave

Inleiding.....	1
Inhoudsopgave.....	1
1 - Managementrapportage	2
2 - Inspecties tijdelijke obstakels	3
3 - Foto's tijdelijke inspecties.....	4

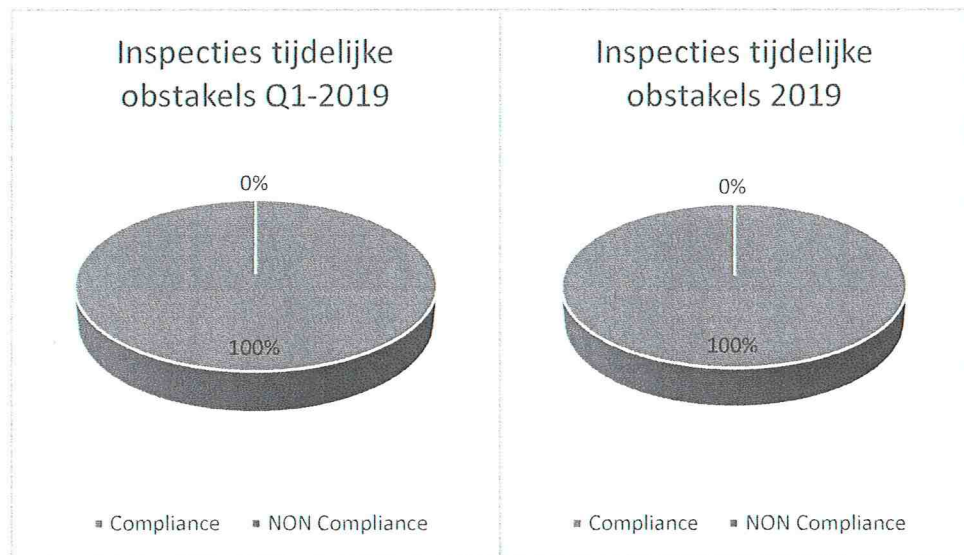
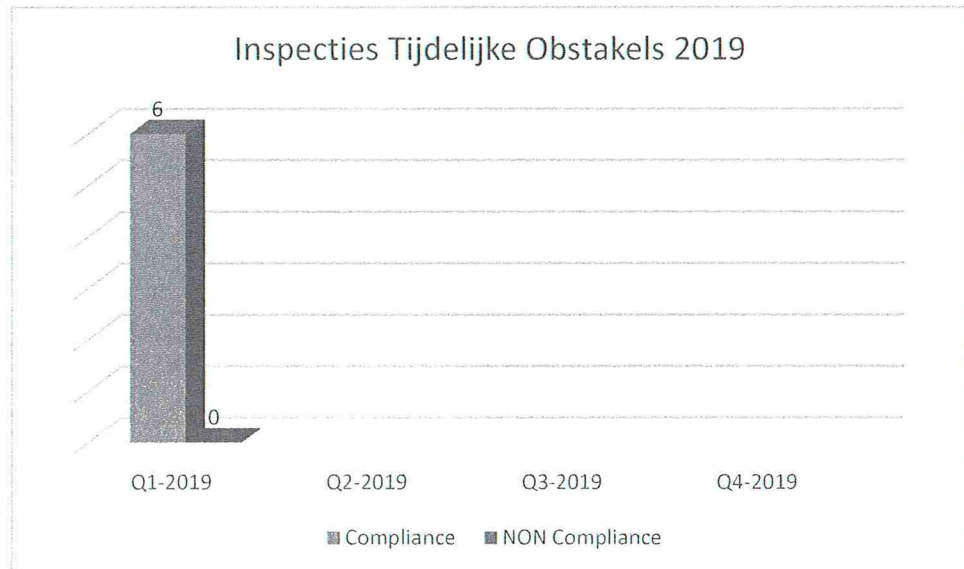
1 - Managementrapportage

Totaal aantal inspecties

- Er is geen norm voor het aantal inspecties per kwartaal. Aanbod wordt geïnspecteerd.
- In Q1-2019 zijn er 6 inspecties uitgevoerd op tijdelijke obstakels.
- Het Compliance percentage is 100% voor Q1-2019.

Grafiek

Overzicht grafisch weergegeven.



2 – Inspecties tijdelijke obstakels

Bevindingen inspectie(s) In onderstaand overzicht staan de bevindingen van de inspectie(s) Q1-2019

Datum: 09-01-2019	WCA of omschrijving: 3914
Tijdstip: 09.45 uur	Kraan voor plaatsen staanders bouw A-pier

Vraag	Item	Omschrijving	Ja	Nee	Opmerkingen
1		Tijdelijk obstakel is lager of gelijk aan de hoogte volgens de toestemming	X		
2		De locatie van het tijdelijk obstakel komt overeen met de verleende toestemming	X		
3		Hoogte/locatie aangepast		X	
4		Obstakel laten strijken		X	

CONCLUSIES / ALGEMENE INDRUK / OPMERKINGEN

Kraan nu ter plaatse 43 mtr hoog, max. toegstane hoogte ter plaatse is 45 mtr. OLS ter plaatse 30 mtr. Zichtlijnen lopen ter plaatse van 15 naar 22 mtr. Geen consequenties.

Datum: 09-01-2019	WCA of omschrijving: 2072 tbv WCA 3844
Tijdstip: 12.10 uur	Bouw KLM ICA Lounge

Vraag	Item	Omschrijving	Ja	Nee	opmerkingen
1		Tijdelijk obstakel is lager of gelijk aan de hoogte volgens de toestemming	X		
2		De locatie van het tijdelijk obstakel komt overeen met de verleende toestemming	X		
3		Hoogte/locatie aangepast		X	
4		Obstakel laten strijken		X	

CONCLUSIES / ALGEMENE INDRUK / OPMERKINGEN

Kraan gemeten met hoogte meter. 38,7 mtr.

Datum: 04-02-2019	WCA of omschrijving: 3914
Tijdstip: 12.30 uur	Kraan inspectie

Vraag	Item	Omschrijving	Ja	Nee	opmerkingen
1		Tijdelijk obstakel is lager of gelijk aan de hoogte volgens de toestemming	X		
2		De locatie van het tijdelijk obstakel komt overeen met de verleende toestemming	X		
3		Hoogte/locatie aangepast		X	
4		Obstakel laten strijken		X	

CONCLUSIES / ALGEMENE INDRUK / OPMERKINGEN

Algemene indruk is goed, geen bijzonderheden waargenomen. Kraan komt niet boven de 45 mtr.

Datum: 10-02-2019	WCA of omschrijving: 4271 ivm 4123
Tijdstip: 16.30 uur	Kraan inspectie

Vraag	Item	Omschrijving	Ja	Nee	Opmerkingen
1		Tijdelijk obstakel is lager of gelijk aan de hoogte volgens de toestemming	X		
2		De locatie van het tijdelijk obstakel komt overeen met de verleende toestemming	X		
3		Hoogte/locatie aangepast		X	
4		Obstakel laten strijken		X	

CONCLUSIES / ALGEMENE INDRUK / OPMERKINGEN

Kraan staat opgesteld buiten de 50 meter gemeten vanaf de centerline rijbaan A. Hoogte gemeten op 20.3 meter waar volgens het obstakel limitatie vlak maximaal 30 meter is toegestaan.
Algemene indruk is goed. geen bijzonderheden waargenomen.

Datum: 12-03-2019	WCA of omschrijving: 3423 ivm 3914
Tijdstip: 10.45 uur	Kraan Inspectie

Vraag	Item	Omschrijving	Ja	Nee	opmerkingen
1		Tijdelijk obstakel is lager of gelijk aan de hoogte volgens de toestemming	X		
2		De locatie van het tijdelijk obstakel komt overeen met de verleende toestemming	X		
3		Hoogte/locatie aangepast		X	
4		Obstakel laten strijken		X	

CONCLUSIES / ALGEMENE INDRUK / OPMERKINGEN

Algemene indruk is goed, geen bijzonderheden waargenomen.
Alle kranen gecontroleerd en deze komen niet boven de 45 meter welke is toegestaan.

3 – Foto's tijdelijke obstakels

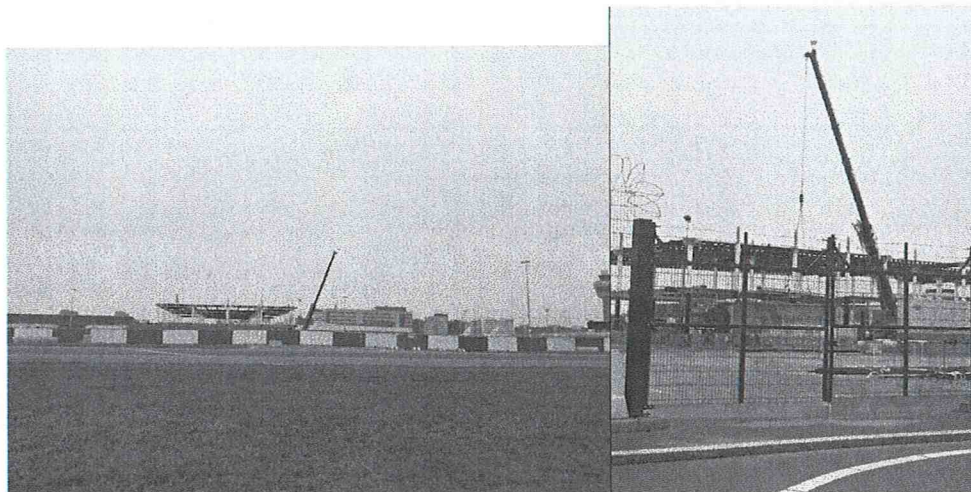
- WCA 3914 – 09.45 uur / 09-01-2019



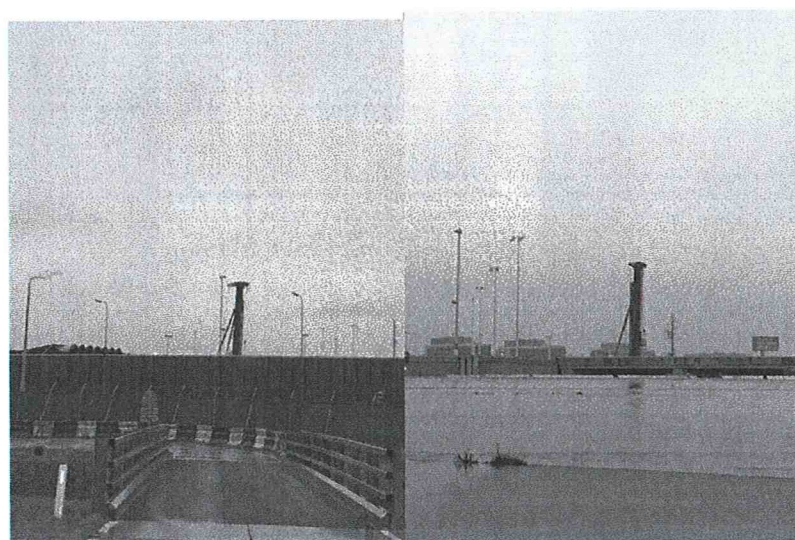
- WCA 3844 – 12.10 uur / 19-01-2019



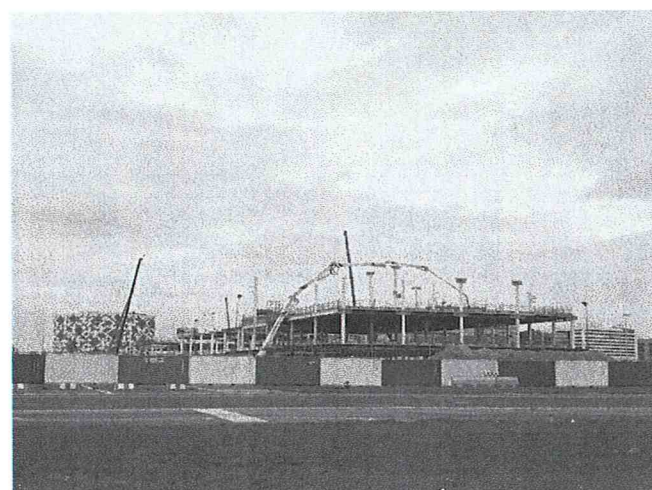
- WCA 3914 – 12.30 uur / 04-02-2019



- WCA 4271 – 16.30 uur / 10-02-2019



- WCA 3914 – 10.45 uur / 12-03-2019



Kwartaalrapportage

inspectietoezicht A.A.S. op tijdelijke obstakels tweede

kwartaal kalenderjaar 2019

Inleiding

Inleiding

Het 'Deelconvenant Safety 1: IVW-AAS' dat onderdeel uitmaakt van 'Convenant Schiphol Airport Authority' en is afgesloten tussen ILT en A.A.S. is met ingang van 29 januari 2010 in werking gesteld en aangegaan voor onbepaalde tijd. Het convenant heeft tot doel de veiligheid op de luchthaven Schiphol voortdurend te verbeteren, onder meer door het bereiken van een zo hoog mogelijk niveau van naleving van de voorschriften met betrekking tot tijdelijke obstakels en hoogtebeperking van bebouwing, zoals geregeld in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol.

In het convenant is vastgelegd dat A.A.S. de toezichtstaken uitvoert op het gebied van voorschriften met betrekking tot tijdelijk obstakels en hoogtebeperking van gebouwen, zoals geregeld in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol, conform een procesbeschrijving inclusief werkinstructie 'Airside Authority, die als bijlage 1 en 2 onderdeel uitmaken van het convenant.

In de werkinstructie (bijlage 2 convenant) staat aangegeven welke gegevens door A.A.S. dienen te worden verzameld, geregistreerd en aan ILT gerapporteerd, zodat ILT kan beoordelen of de uitgevoerde taken door A.A.S. naar behoren worden verricht en of het beoogde niveau van naleving wordt bereikt.

Het verzamelen en registreren van de benodigde gegevens vindt plaats door de afdeling A/OPS/AO (Airside Operations) en het rapporteren d.m.v. deze rapportage door de afdeling A/SSE/Airport Authority Office van A.A.S.

De rapportage verschaft inzicht in:

- Het aantal inspecties dat heeft plaatsgevonden
- Het aantal afwijkingen per inspectie
- De hoogtes van de geïnspecteerde obstakels
- Foto's van de geïnspecteerde obstakels

Frequentie rapportage

De rapportage op tijdelijke obstakels vindt plaats per kwartaal van het kalenderjaar dat loopt van 1 januari tot 1 januari.

Inhoudsopgave

Inleiding.....	1
Inhoudsopgave.....	1
1 - Managementrapportage	2
2 - Inspecties tijdelijke obstakels	3
3 - Foto's tijdelijke inspecties.....	4

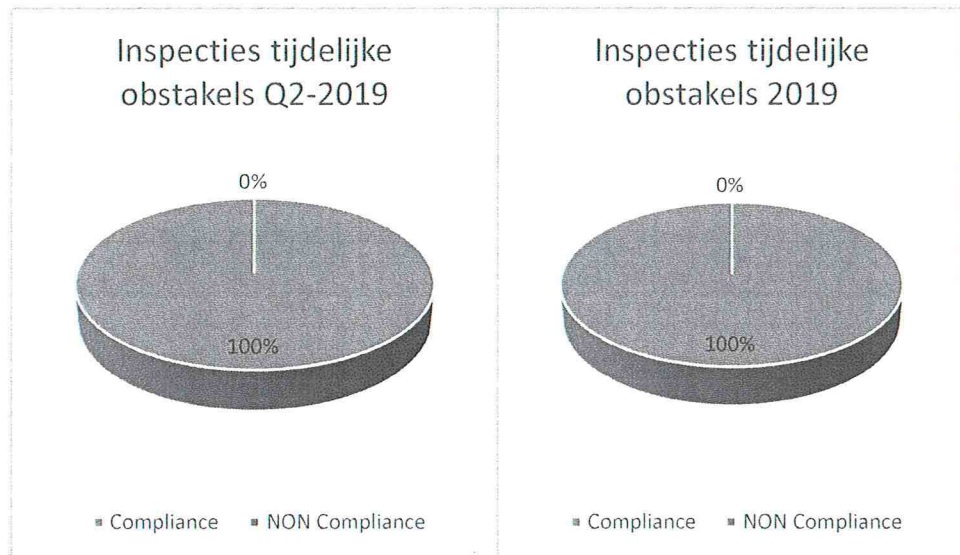
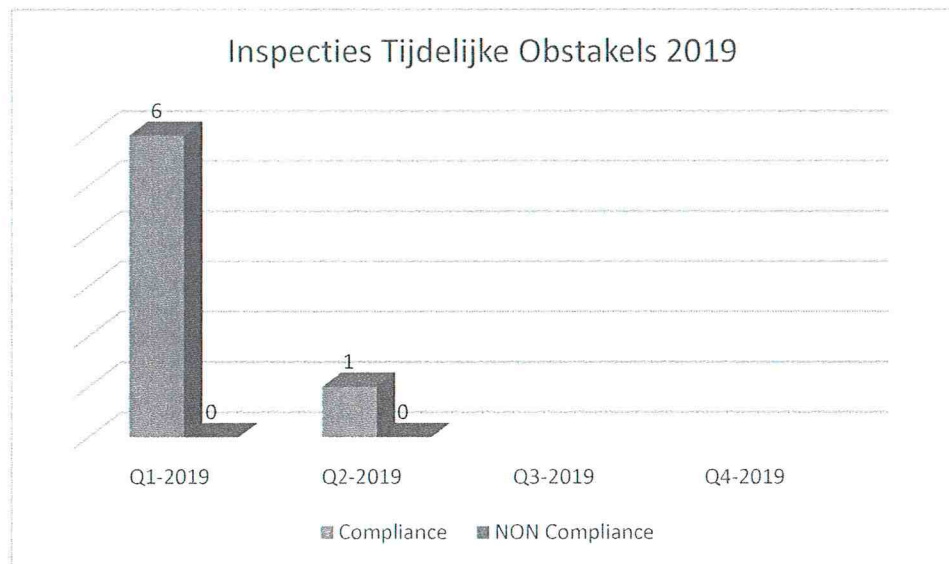
1 - Managementrapportage

Totaal aantal inspecties

- Er is geen norm voor het aantal inspecties per kwartaal. Aanbod wordt geïnspecteerd.
- In Q2-2019 is er 1 inspectie uitgevoerd op tijdelijke obstakels.
- Het Compliance percentage is 100% voor Q2-2019.

Grafiek

Overzicht grafisch weergegeven.



2 – Inspecties tijdelijke obstakels

Bevindingen
inspectie(s)

In onderstaand overzicht staan de bevindingen van de inspectie(s) Q2-2019

Datum: 02-05-2019	WCA of omschrijving: 3914 ivm 3423
Tijdstip: 10.00 uur	Kraan voor oprichten staalconstructie A-pier

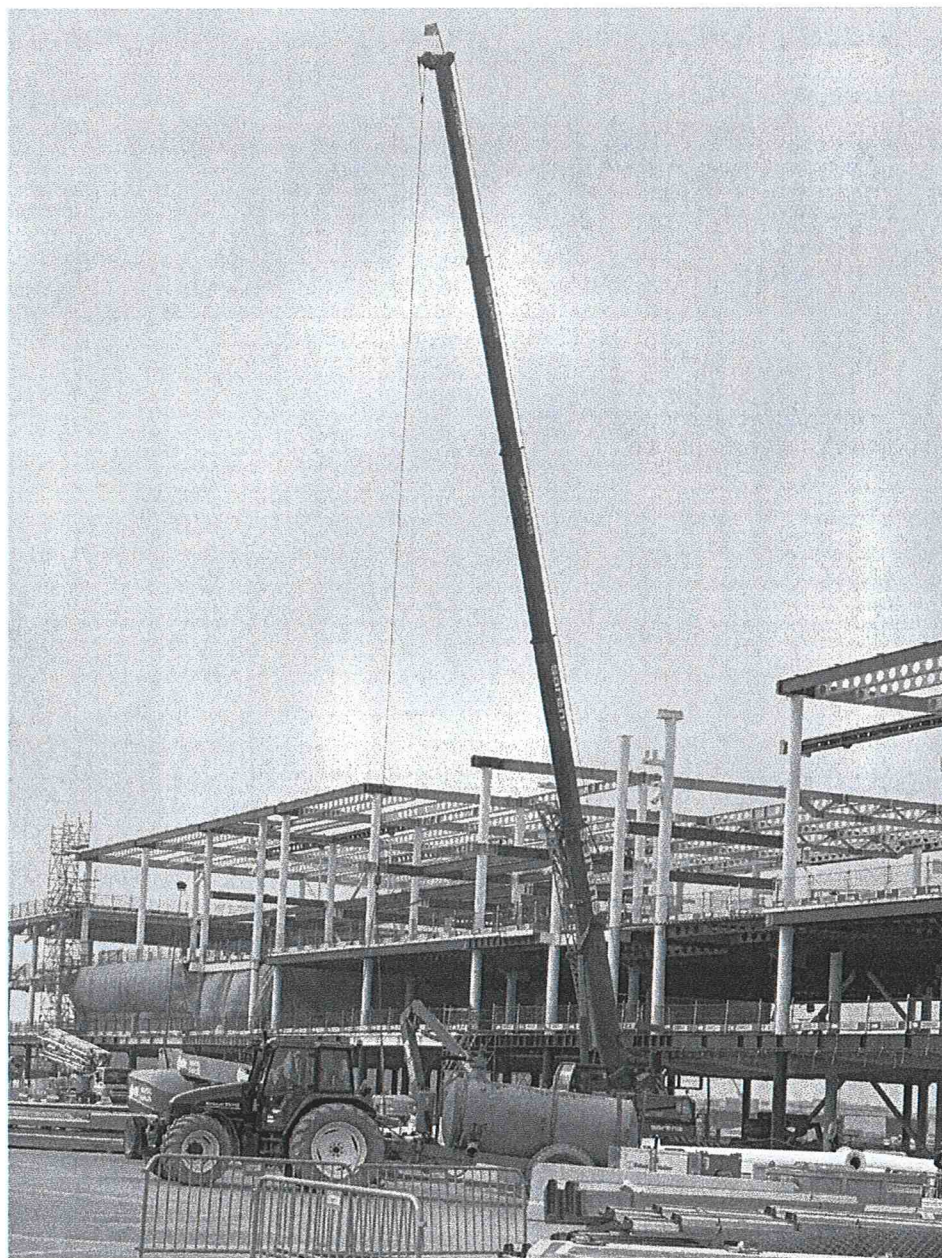
Vraag	Item	Omschrijving	Ja	Nee	Opmerkingen
1		Tijdelijk obstakel is lager of gelijk aan de hoogte volgens de toestemming	X		
2		De locatie van het tijdelijk obstakel komt overeen met de verleende toestemming	X		
3		Hoogte/locatie aangepast		X	
4		Obstakel laten strijken		X	

CONCLUSIES / ALGEMENE INDRUK / OPMERKINGEN

Gemeten hoogte van de kraan op dit moment: 43 meter.
OLS vlak is ter plaatse 45 meter toegestaan.
Zie foto.

3 – Foto's tijdelijke obstakels

- WCA 3914 ivm 3423 – 10.00 uur / 02-05-2019



Kwartaalrapportage

inspectietoezicht A.A.S. op tijdelijke obstakels derde kwartaal kalenderjaar 2018

Inleiding

Inleiding

Het 'Deelconvenant Safety 1: IVW-AAS' dat onderdeel uitmaakt van 'Convenant Schiphol Airport Authority' en is afgesloten tussen ILT en A.A.S. is met ingang van 29 januari 2010 in werking gesteld en aangegaan voor onbepaalde tijd. Het convenant heeft tot doel de veiligheid op de luchthaven Schiphol voortdurend te verbeteren, onder meer door het bereiken van een zo hoog mogelijk niveau van naleving van de voorschriften met betrekking tot tijdelijke obstakels en hoogtebeperking van bebouwing, zoals geregeld in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol.

In het convenant is vastgelegd dat A.A.S. de toezichtstaken uitvoert op het gebied van voorschriften met betrekking tot tijdelijk obstakels en hoogtebeperking van gebouwen, zoals geregeld in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol, conform een procesbeschrijving inclusief werkinstructie 'Airside Authority, die als bijlage 1 en 2 onderdeel uitmaken van het convenant.

In de werkinstructie (bijlage 2 convenant) staat aangegeven welke gegevens door A.A.S. dienen te worden verzameld, geregistreerd en aan ILT gerapporteerd, zodat ILT kan beoordelen of de uitgevoerde taken door A.A.S. naar behoren worden verricht en of het beoogde niveau van naleving wordt bereikt.

Het verzamelen en registreren van de benodigde gegevens vindt plaats door de afdeling A/OPS/AO (Airside Operations) en het rapporteren d.m.v. deze rapportage door de afdeling A/SSE/Airport Authority Office van A.A.S.

De rapportage verschaft inzicht in:

- Het aantal inspecties dat heeft plaatsgevonden
- Het aantal afwijkingen per inspectie
- De hoogtes van de geïnspecteerde obstakels
- Foto's van de geïnspecteerde obstakels

Frequentie rapportage

De rapportage op tijdelijke obstakels vindt plaats per kwartaal van het kalenderjaar dat loopt van 1 januari tot 1 januari.

Inhoudsopgave

Inleiding.....	1
Inhoudsopgave.....	1
1 - Managementrapportage	2
2 - Inspecties tijdelijke obstakels	3
3 - Foto's tijdelijke inspecties.....	4

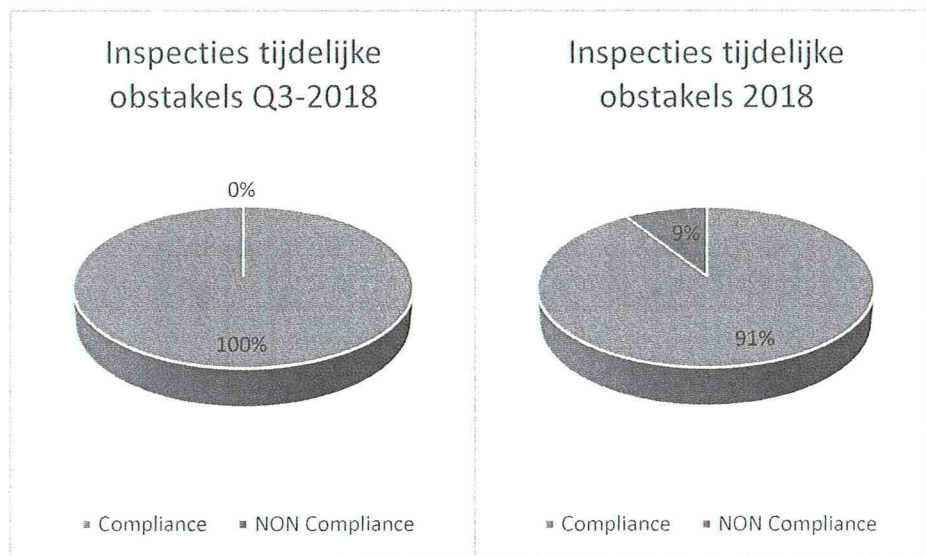
1 – Managementrapportage

Totaal aantal inspecties

- Er is geen norm voor het aantal inspecties per kwartaal. Aanbod wordt geïnspecteerd.
- In Q3-2018 zijn er 3 inspecties uitgevoerd op tijdelijke obstakels.
- Het Compliance percentage is 100% voor Q3-2018.

Grafiek

Overzicht grafisch weergegeven.



2 - Inspecties tijdelijke obstakels

Bevindingen
inspectie(s)

In onderstaand overzicht staan de bevindingen van de inspectie(s) Q3-2018

atum: 26-07-2018	WCA of omschrijving: 3277 / WCA 3278
Tijdstip: 08.00 uur	Coaten De-icing tanks inhijzen hoogwerkers

Vraag	Item	Omschrijving	Ja	Nee	Opmerkingen
1		Tijdelijk obstakel is lager of gelijk aan de hoogte volgens de toestemming	X		Onbekend kranen overzicht is niet ingevuld
2		De locatie van het tijdelijk obstakel komt overeen met de verleende toestemming	X		
3		Hoogte/locatie aangepast		X	
4		Obstakel laten strijken		X	

CONCLUSIES / ALGEMENE INDRUK / OPMERKINGEN

Goed / Geen bijzonderheden.

Datum: 26-07-2018	WCA of omschrijving: Onbekend
Tijdstip: 10.28 uur	Kraan voor het boren van schroefpalen A-pier gebeid.

Vraag	Item	Omschrijving	Ja	Nee	opmerkingen
1		Tijdelijk obstakel is lager of gelijk aan de hoogte volgens de toestemming	X		
2		De locatie van het tijdelijk obstakel komt overeen met de verleende toestemming	X		
3		Hoogte/locatie aangepast		X	
4		Obstakel laten strijken		X	

CONCLUSIES / ALGEMENE INDRUK / OPMERKINGEN

Rapporteur: Kraan komt niet voor in de lijst van kranen, hoogte is 20 mtr. Is niet bekend of deze hoogte en massa staal toegestaan is, kraan valt wel met hoogte buiten OCL.

HSE: Werkzaamheden bekend en toegestaan. Dit vanwege doorlopend format.

Datum: 22-08-2018	WCA of omschrijving: 3177
Tijdstip: 11.00 uur	

Vraag	Item	Omschrijving	Ja	Nee	opmerkingen
1		Tijdelijk obstakel is lager of gelijk aan de hoogte volgens de toestemming	X		
2		De locatie van het tijdelijk obstakel komt overeen met de verleende toestemming	X		
3		Hoogte/locatie aangepast		X	
4		Obstakel laten strijken		X	

CONCLUSIES / ALGEMENE INDRUK / OPMERKINGEN

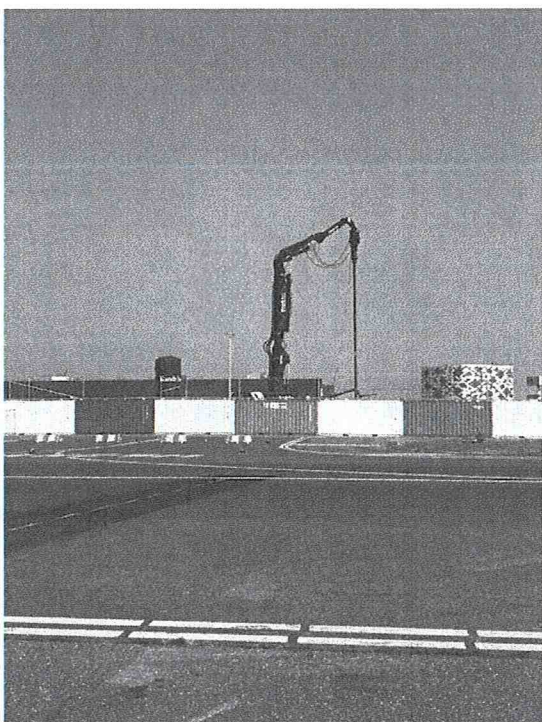
Geen bijzonderheden, kraan is aangemeld bij de havendienst en LVNL. Hoogte 64m.

3 – Foto's tijdelijke obstakels

- WCA 3277/3278 – 08.00 uur / 26-07-2018



- Schroefpalen A-gebied – 10.28 uur / 26-07-2018



Kwartaalrapportage

inspectietoezicht A.A.S. op tijdelijke obstakels derde kwartaal kalenderjaar 2019

Inleiding

Inleiding

Het 'Deelconvenant Safety 1: IVW-AAS' dat onderdeel uitmaakt van 'Convenant Schiphol Airport Authority' en is afgesloten tussen ILT en A.A.S. is met ingang van 29 januari 2010 in werking gesteld en aangegaan voor onbepaalde tijd. Het convenant heeft tot doel de veiligheid op de luchthaven Schiphol voortdurend te verbeteren, onder meer door het bereiken van een zo hoog mogelijk niveau van naleving van de voorschriften met betrekking tot tijdelijke obstakels en hoogtebeperking van bebouwing, zoals geregeld in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol.

In het convenant is vastgelegd dat A.A.S. de toezichtstaken uitvoert op het gebied van voorschriften met betrekking tot tijdelijk obstakels en hoogtebeperking van gebouwen, zoals geregeld in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol, conform een procesbeschrijving inclusief werkinstructie 'Airsides Authority, die als bijlage 1 en 2 onderdeel uitmaken van het convenant.

In de werkinstructie (bijlage 2 convenant) staat aangegeven welke gegevens door A.A.S. dienen te worden verzameld, geregistreerd en aan ILT gerapporteerd, zodat ILT kan beoordelen of de uitgevoerde taken door A.A.S. naar behoren worden verricht en of het beoogde niveau van naleving wordt bereikt.

Het verzamelen en registreren van de benodigde gegevens vindt plaats door de afdeling A/OPS/AO (Airsides Operations) en het rapporteren d.m.v. deze rapportage door de afdeling A/SSE/Airport Authority Office van A.A.S.

De rapportage verschaft inzicht in:

- Het aantal inspecties dat heeft plaatsgevonden
- Het aantal afwijkingen per inspectie
- De hoogtes van de geïnspecteerde obstakels
- Foto's van de geïnspecteerde obstakels

Frequentie rapportage

De rapportage op tijdelijke obstakels vindt plaats per kwartaal van het kalenderjaar dat loopt van 1 januari tot 1 januari.

Inhoudsopgave

Inleiding.....	1
Inhoudsopgave.....	1
1 - Managementrapportage	2
2 - Inspecties tijdelijke obstakels	3
3 - Foto's tijdelijke inspecties.....	5

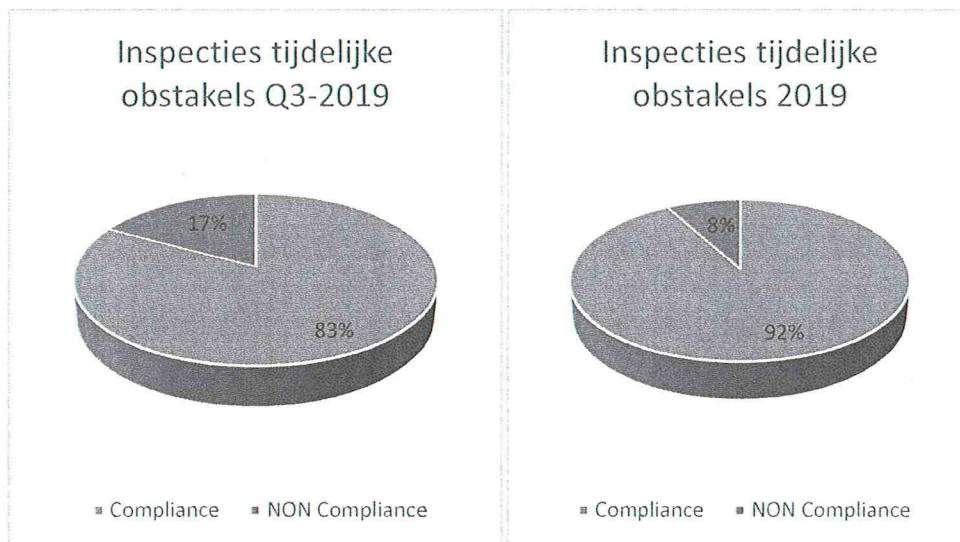
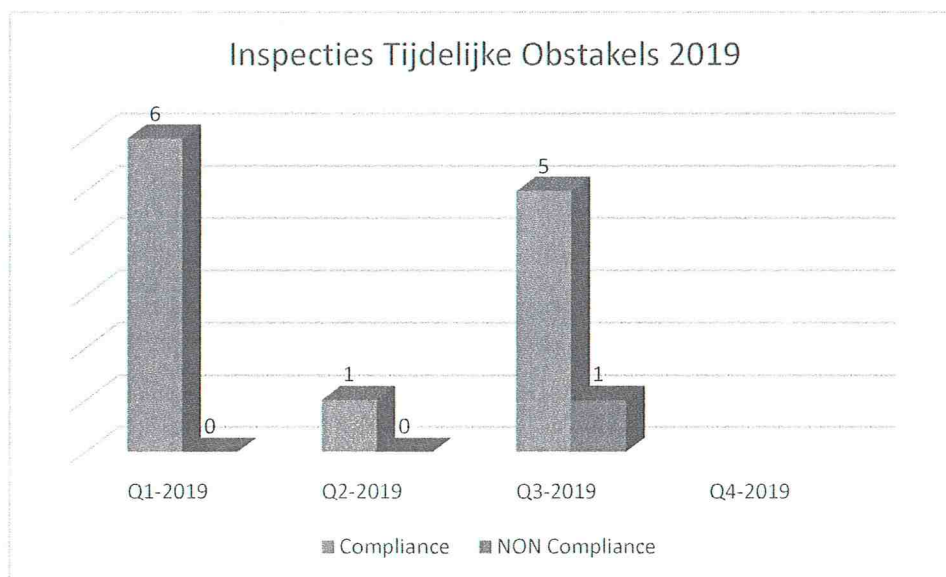
1 - Managementrapportage

Totaal aantal inspecties

- Er is geen norm voor het aantal inspecties per kwartaal. Aanbod wordt geïnspecteerd.
- In Q3-2019 zijn er 6 inspecties uitgevoerd op tijdelijke obstakels. Daarvan voldeden er 5 inspecties wel en 1 niet.
- Het Compliance percentage is 83% voor Q3-2019.

Grafiek

Overzicht grafisch weergegeven.



2 – Inspecties tijdelijke obstakels

Bevindingen
inspectie(s)

In onderstaand overzicht staan de bevindingen van de inspectie(s) Q3-2019

Datum: 16-07-2019	WCA of omschrijving: 7799
Tijdstip: 08.45 uur	Kraaninspectie

Vraag	Item	Omschrijving	Ja	Nee	Opmerkingen
1		Tijdelijk obstakel is lager of gelijk aan de hoogte volgens de toestemming	X		
2		De locatie van het tijdelijk obstakel komt overeen met de verleende toestemming	X		
3		Hoogte/locatie aangepast		X	
4		Obstakel laten strijken		X	

CONCLUSIES / ALGEMENE INDRUK / OPMERKINGEN

Kraan is lager dan de toegestane hoogte van 45 m. Kraan gemeten en komt in zijn geheel niet hoger dan 38 m.
Algemene indruk is goed, geen bijzonderheden waargenomen.

Datum: 03-08-2019	WCA of omschrijving: Geen
Tijdstip: 16.00 uur	

Vraag	Item	Omschrijving	Ja	Nee	opmerkingen
1		Tijdelijk obstakel is lager of gelijk aan de hoogte volgens de toestemming		X	Geen vergunning of aanvraag bekend.
2		De locatie van het tijdelijk obstakel komt overeen met de verleende toestemming		X	
3		Hoogte/locatie aangepast		Nvt	
4		Obstakel laten strijken	X		

CONCLUSIES / ALGEMENE INDRUK / OPMERKINGEN

OLS ter plaatse op brandweer oefenplaats betreft 15 tot 20 meter.
Kraan is hoger dan toegestane hoogte van maximaal 20 meter. Kraan machinist kan geen vergunning of toestemming overhandigen en komt na meting op 25.4 meter.
Betreft kraan van de firma Schot en machinist heeft na controle bij zijn leidinggevende vernomen dat er geen aanvraag is gedaan. Machinist heeft direct kraan gestreken en zal zich in het vervolg eerst melden. – (SILS OCC-8144)

Datum: 22-08-2019	WCA of omschrijving: 7664
Tijdstip: 23.45 uur	VOP D03

Vraag	Item	Omschrijving	Ja	Nee	opmerkingen
1		Tijdelijk obstakel is lager of gelijk aan de hoogte volgens de toestemming	X		
2		De locatie van het tijdelijk obstakel komt overeen met de verleende toestemming	X		
3		Hoogte/locatie aangepast		X	
4		Obstakel laten strijken		X	

CONCLUSIES / ALGEMENE INDRUK / OPMERKINGEN

Geen bijzonderheden

Datum: 29-08-2019	WCA of omschrijving: 3163 ivm 4482
Tijdstip: 00.30 uur	Kraan inspectie

Vraag	Item	Omschrijving	Ja	Nee	Opmerkingen
1		Tijdelijk obstakel is lager of gelijk aan de hoogte volgens de toestemming	X		
2		De locatie van het tijdelijk obstakel komt overeen met de verleende toestemming	X		
3		Hoogte/locatie aangepast		X	
4		Obstakel laten strijken		X	

CONCLUSIES / ALGEMENE INDRUK / OPMERKINGEN

Kraan is lager dan de toegestane hoogte van 34 m. Kraan komt bij meten op 30 m gelijk met de bestaande lichtmasten op het platform. Kraan staat op de juiste positie opgesteld. Algemene indruk is goed. Geen bijzonderheden.

Datum: 16-9-2019	WCA of omschrijving:7737
Tijdstip: 17.29 uur	Kraan VOP D3

Vraag	Item	Omschrijving	Ja	Nee	opmerkingen
1		Tijdelijk obstakel is lager of gelijk aan de hoogte volgens de toestemming	X		
2		De locatie van het tijdelijk obstakel komt overeen met de verleende toestemming	X		
3		Hoogte/locatie aangepast		X	
4		Obstakel laten strijken		X	

CONCLUSIES / ALGEMENE INDRUK / OPMERKINGEN

Geen bijzonderheden.

Datum: 17-09-2019	WCA of omschrijving: 9588
Tijdstip: 11.00 uur	

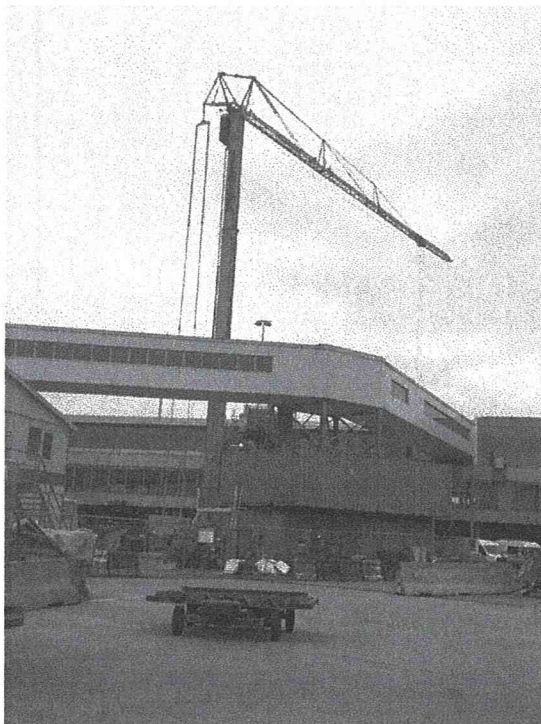
Vraag	Item	Omschrijving	Ja	Nee	opmerkingen
1		Tijdelijk obstakel is lager of gelijk aan de hoogte volgens de toestemming	X		
2		De locatie van het tijdelijk obstakel komt overeen met de verleende toestemming	X		
3		Hoogte/locatie aangepast		X	
4		Obstakel laten strijken		X	

CONCLUSIES / ALGEMENE INDRUK / OPMERKINGEN

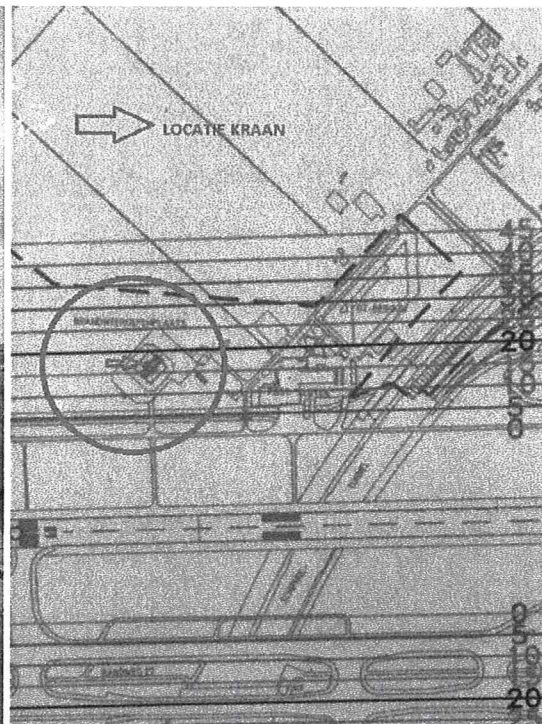
Geen bijzonderheden.

3 – Foto's tijdelijke obstakels

- WCA 7799 – 08.45 uur / 16-07-2019



- WCA geen – 16.00 uur / 03-08-2019



Kwartaalrapportage

inspectietoezicht A.A.S. op tijdelijke obstakels vierde kwartaal kalenderjaar 2018

Inleiding

Inleiding

Het 'Deelconvenant Safety 1: IVW-AAS' dat onderdeel uitmaakt van 'Convenant Schiphol Airport Authority' en is afgesloten tussen ILT en A.A.S. is met ingang van 29 januari 2010 in werking gesteld en aangegaan voor onbepaalde tijd. Het convenant heeft tot doel de veiligheid op de luchthaven Schiphol voortdurend te verbeteren, onder meer door het bereiken van een zo hoog mogelijk niveau van naleving van de voorschriften met betrekking tot tijdelijke obstakels en hoogtebeperking van bebouwing, zoals geregeld in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol.

In het convenant is vastgelegd dat A.A.S. de toezichtstaken uitvoert op het gebied van voorschriften met betrekking tot tijdelijk obstakels en hoogtebeperking van gebouwen, zoals geregeld in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol, conform een procesbeschrijving inclusief werkinstructie 'Airside Authority, die als bijlage 1 en 2 onderdeel uitmaken van het convenant.

In de werkinstructie (bijlage 2 convenant) staat aangegeven welke gegevens door A.A.S. dienen te worden verzameld, geregistreerd en aan ILT gerapporteerd, zodat ILT kan beoordelen of de uitgevoerde taken door A.A.S. naar behoren worden verricht en of het beoogde niveau van naleving wordt bereikt.

Het verzamelen en registreren van de benodigde gegevens vindt plaats door de afdeling A/OPS/AO (Airside Operations) en het rapporteren d.m.v. deze rapportage door de afdeling A/SSE/Airport Authority Office van A.A.S.

De rapportage verschaft inzicht in:

- Het aantal inspecties dat heeft plaatsgevonden
- Het aantal afwijkingen per inspectie
- De hoogtes van de geïnspecteerde obstakels
- Foto's van de geïnspecteerde obstakels

Frequentie rapportage

De rapportage op tijdelijke obstakels vindt plaats per kwartaal van het kalenderjaar dat loopt van 1 januari tot 1 januari.

Inhoudsopgave

Inleiding.....	1
Inhoudsopgave.....	1
1 - Managementrapportage	2
2 - Inspecties tijdelijke obstakels	3
3 - Foto's tijdelijke inspecties.....	4

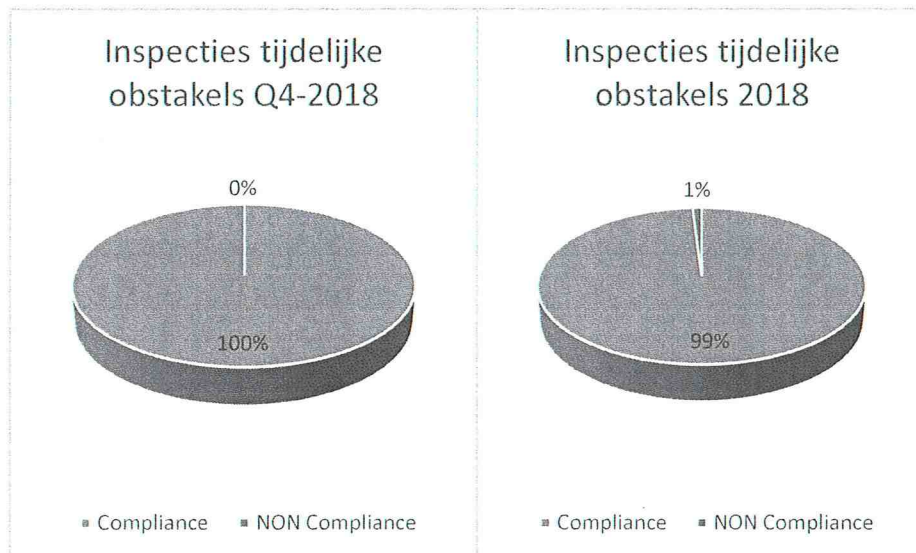
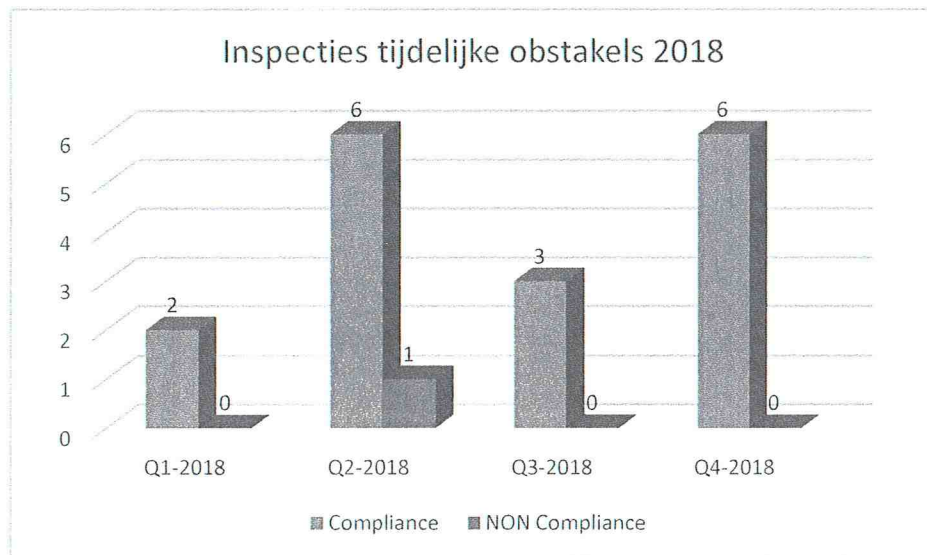
1 - Managementrapportage

Totaal aantal inspecties

- Er is geen norm voor het aantal inspecties per kwartaal. Aanbod wordt geïnspecteerd.
- In Q4-2018 zijn er 6 inspecties uitgevoerd op tijdelijke obstakels.
- Het Compliance percentage is 100% voor Q4-2018.

Grafiek

Overzicht grafisch weergegeven.



2 - Inspecties tijdelijke obstakels

Bevindingen inspectie(s) In onderstaand overzicht staan de bevindingen van de inspectie(s) Q4-2018

Datum: 01-10-2018	WCA of omschrijving: 3680
Tijdstip: 01.20 uur	Kraan voor inhijzen communicatiemasten

Vraag	Item	Omschrijving	Ja	Nee	Opmerkingen
1		Tijdelijk obstakel is lager of gelijk aan de hoogte volgens de toestemming	X		
2		De locatie van het tijdelijk obstakel komt overeen met de verleende toestemming	X		
3		Hoogte/locatie aangepast		X	
4		Obstakel laten strijken		X	

CONCLUSIES / ALGEMENE INDRUK / OPMERKINGEN

Kraan 25mtr. Hoog, toegestane hoogte 27.5 mtr.

Datum: 17-10-2018	WCA of omschrijving: 3471
Tijdstip: 12.10 uur	Plaatsen betonputten

Vraag	Item	Omschrijving	Ja	Nee	opmerkingen
1		Tijdelijk obstakel is lager of gelijk aan de hoogte volgens de toestemming	X		
2		De locatie van het tijdelijk obstakel komt overeen met de verleende toestemming	X		
3		Hoogte/locatie aangepast		X	
4		Obstakel laten strijken		X	

CONCLUSIES / ALGEMENE INDRUK / OPMERKINGEN

Geen bijzonderheden, gemeten op 28.5 mtr.

Datum: 28-10-2018	WCA of omschrijving: 3007
Tijdstip: 22.30 uur	Herinrichting Terminal 1

Vraag	Item	Omschrijving	Ja	Nee	opmerkingen
1		Tijdelijk obstakel is lager of gelijk aan de hoogte volgens de toestemming	X		
2		De locatie van het tijdelijk obstakel komt overeen met de verleende toestemming	X		
3		Hoogte/locatie aangepast		X	
4		Obstakel laten strijken		X	

CONCLUSIES / ALGEMENE INDRUK / OPMERKINGEN

Kraan hoogte 41.5 mtr. Conform WCA

Datum: 19-11-2018	WCA of omschrijving: 3682
Tijdstip: 21.20 uur	Kraan inspectie

Vraag	Item	Omschrijving	Ja	Nee	Opmerkingen
1		Tijdelijk obstakel is lager of gelijk aan de hoogte volgens de toestemming	X		Aanvraag 40 mtr. Gemeten op 24.6 mtr.
2		De locatie van het tijdelijk obstakel komt overeen met de verleende toestemming	X		
3		Hoogte/locatie aangepast		X	
4		Obstakel laten strijken		X	

CONCLUSIES / ALGEMENE INDRUK / OPMERKINGEN

Goed / Geen bijzonderheden.

Datum: 06-12-2018	WCA of omschrijving: 3010
Tijdstip: 22.00 uur	Kraan Inspectie

Vraag	Item	Omschrijving	Ja	Nee	opmerkingen
1		Tijdelijk obstakel is lager of gelijk aan de hoogte volgens de toestemming	X		
2		De locatie van het tijdelijk obstakel komt overeen met de verleende toestemming	X		
3		Hoogte/locatie aangepast		X	
4		Obstakel laten strijken		X	

CONCLUSIES / ALGEMENE INDRUK / OPMERKINGEN

Maximale werkhoogte van 42.5 mtr. De kraan staat op 40.9 mtr.
Kraanmachinist is op de hoogte van de regelgeving en kan WCA aantonen.

Datum: 18-12-2018	WCA of omschrijving: 3914
Tijdstip: 17.00 uur	Telekraan voor neerzetten standers nieuwe A-pier

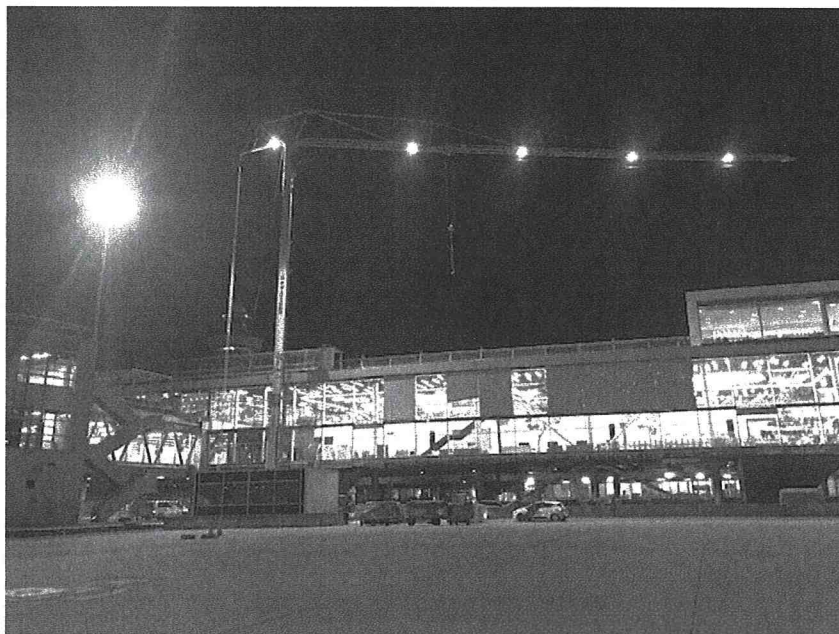
Vraag	Item	Omschrijving	Ja	Nee	opmerkingen
1		Tijdelijk obstakel is lager of gelijk aan de hoogte volgens de toestemming	X		Hoogte toegestaan 45 mtr. Kraan op 35 mtr.
2		De locatie van het tijdelijk obstakel komt overeen met de verleende toestemming	X		
3		Hoogte/locatie aangepast		X	
4		Obstakel laten strijken		X	

CONCLUSIES / ALGEMENE INDRUK / OPMERKINGEN

Kraan hoogte op deze positie is gelijk aan de toegestane obstakel hoogte.
Hoogte OLS is daar 35 mtr.

3 – Foto's tijdelijke obstakels

- WCA 3007 – 22.30 uur / 28-10-2018



- WCA 3914 – 17.00 uur / 18-12-2018



Van: [REDACTED]
Aan: [REDACTED]
Cc: [REDACTED] -ILT; [REDACTED]
Onderwerp: Handhavingsrapportage oktober 2019
Datum: vrijdag 15 november 2019 10:08:12
Bijlagen: 020_2019-10-CP-ILT_Schiphol_rapportage_oktober_2019.PDF
#Handhavingsrapportage 01 November 2018 - 31 Oktober 2019.pdf
2018-10_Report_Oct19.pdf

Geachte heer [REDACTED],

Met deze mail ontvangt u de handhavingsrapportage voor oktober 2019. Deze worden ook per post verstuurd.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Adviseur
Stakeholder Strategy & Development
Tel: [REDACTED]



Please consider the environment before printing this e-mail

This email contains privileged information. It is intended only for the above-named recipient(s). You are requested not to disclose, copy or distribute the information contained within. If you have received this email in error, please notify the sender and delete it immediately. We assume no liability for damages related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.



Inspectie Leefomgeving en Transport
t.a.v. 10.2.e
Teamleider luchtkwaliteit en emissies
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Gegevens milieu- en
veiligheidsbelasting gebruiksjaar
2019

10.2.e
Adviseur Stakeholder Strategy &
Development

14 oktober 2019
020-2019-D CD

Geachte 10.2.e

Hierbij ontvangt u de maandelijkse rapportage betreffende de milieu- en veiligheidsbelasting over de periode van 1 november 2018 t/m 31 oktober 2019. Deze rapportage is tot stand gekomen met behulp van het CASPER systeem en samengesteld door het NLR. In deze rapportage is volgens wettelijk voorschrift ook het aantal handelsvluchten voor gebruiksjaar 2019 in de nacht opgenomen.

Tevens is bijgevoegd een rapportage van het aantal nacht- en etmaalbewegingen.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
AMSTERDAM AIRPORT SCHIPHOL

10.2.e

Adviseur Stakeholder Strategy & Development

Royal Schiphol Group
Postbus 7501, 1118 ZG Schiphol, Nederland
020 601 9111
Royal Schiphol Group N.V.
KvK Amsterdam 34029174
NL11 ABNA 0621 8441 79

Report of Movements & Night Movements

October 2019

Figure 1 shows that historically the amount of night slots allocated have resulted in a lower amount of night movements¹ in operational year, OY, (gebruiksjaar²) 2017 and 2018. The figure shows that the total amount of coordinated night slots for OY2019 is approximately equal to OY2018 and has been reduced compared to OY2017. The slots for the days between 27 and 31 October 2019 have been allocated and are included in the graphs below; this is contrary to the May 2019 report.

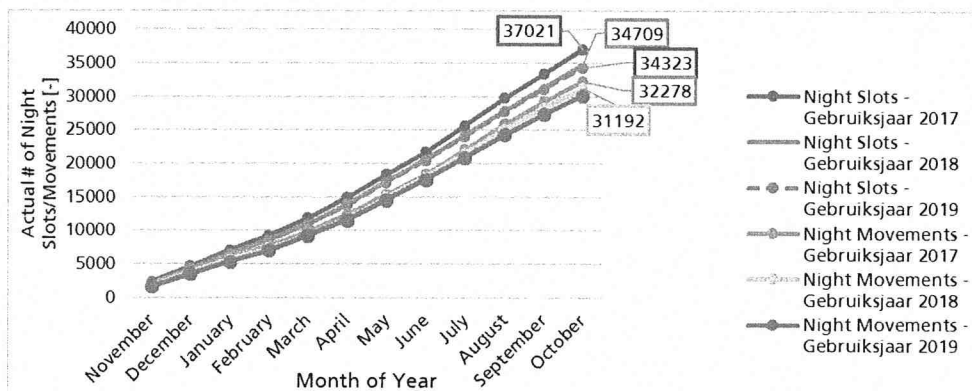


Figure 1 – Overview of the total (cumulative) number of night slots and night movements for operational years 2017, 2018 and 2019.

Figure 2 shows the amount of night slots and night movements for OY2019

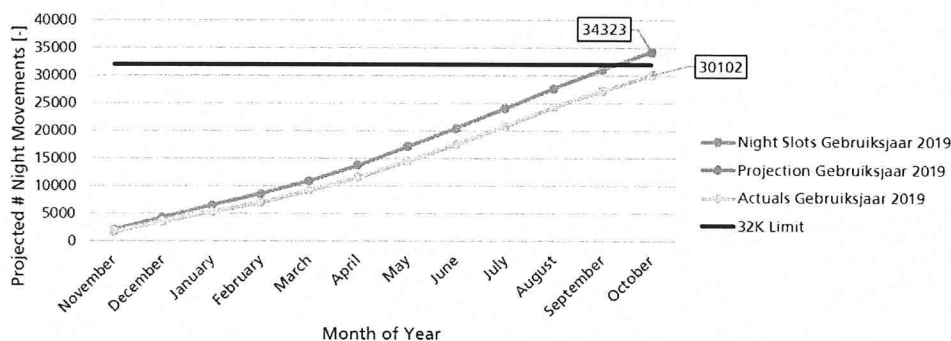


Figure 2 – Overview of the total (cumulative) number of night slots and night movements for operational year 2019.

¹ Only commercial aviation ('handelsverkeer') is considered in this report, since the caps of 32.000 night movements and 500.000 movements refer to this type of traffic.

² An operational year, OY (or: 'gebruiksjaar') runs from 01 November up to and including 31 October, e.g. OY2019 runs from November 2018 till October 2019 and contains 12 consecutive months. An OY is more or less aligned as the combination of the IATA winterseason + IATA summerseason.

Figure 3 shows the total amount of movements for OY2019, as well as the amount of commercial slots allocated for the OY. The increase of the capacity for the IATA Summer 2019 season due to the transfer of capacity from the IATA Winter 2018 season to the IATA Summer 2019 season of 1078 slots for commercial aviation has been taken into account in this report.

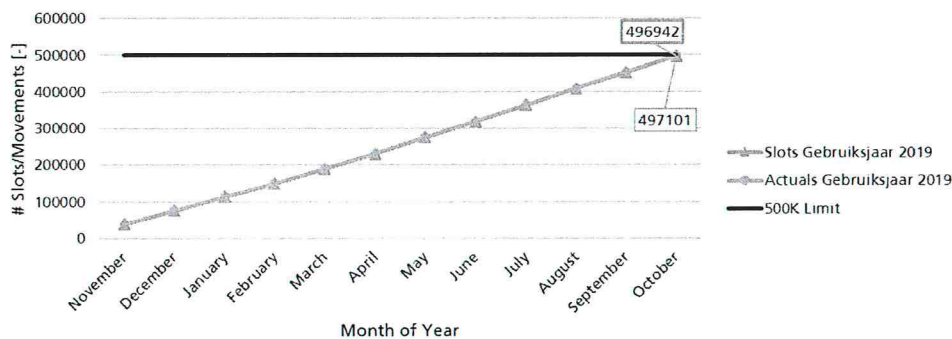


Figure 3 – Overview of the total (cumulative) number of slots and forecast of movements for operational year 2019.

Table 1 shows the number of movements and night movements per month, on which the aforementioned figures are based.

Table 1 – Numbers of night movements and movements.

Month	Year	Movements	Night Movements
November	2018	38384	1686
December	2018	38157	1862
January	2019	37185	1797
February	2019	35195	1650
March	2019	39785	2203
April	2019	41892	2358
May	2019	44707	3003
June	2019	43343	3053
July	2019	44736	3266
August	2019	45122	3422
September	2019	44131	2989
October	2019	44464	2813

10.2.e - ILT

Van: 10.2.e - ILT
Verzonden: woensdag 18 december 2019 17:04
Aan: 10.2.e AAS 10.2.e
CC: 10.2.e - ILT
Onderwerp: Feiten check op concept van de nieuwe versie van Staat van Schiphol
Bijlagen: SVS2019-v20191217-FinaalCONCEPT.pdf

Geachte 10.2.e,

Refererend naar de brief van 21 november 2019 van onze Inspecteur Generaal vindt u in de bijlage het concept van de nieuwe versie van Staat van Schiphol.

Met het verzoek mij over eventuele onjuistheden te informeren. De daadwerkelijke vaststelling zal begin januari plaatsvinden.

Met vriendelijke groet, 10.2.e

10.2.e
Programmamanager Veilig en Duurzaam Schiphol

Inspectie Leefomgeving en Transport
Kingsfordweg 1 | 1043 GN | Amsterdam
Postbus 16192 | 2500 BD | Den Haag

T 070 456 30 38

F 070 456 30 13

M 10.2.e
<10.2.e@ilent.nl>

<<http://www.ilent.nl>>

www.ilent.nl/easa-regelgeving



Think Environment, print only if necessary

10.2.e - ILT

Van: 10.2.e @schiphol.nl>
Verzonden: woensdag 8 januari 2020 10:09
Aan: 10.2.e - ILT
CC: 10.2.e (ORM);
10.2.e @klm.com
Onderwerp: Staat van Schiphol Emailing: SVS2019-v20191217-FinaalCONCEPT comments
10.2.e .pdf, KLM Feedback op concept rapport Staat van Schiphol - tabel.docx
Bijlagen: SVS2019-v20191217-FinaalCONCEPT comments 10.2.e ; KLM Feedback
op concept rapport Staat van Schiphol - tabel.docx

Beste 10.2.e,

Als vanochtend besproken eerste commentaar op de staat van Schiphol.
AAS verwacht vandaag aanvullend commentaar te leveren, LVNL vrijdag.

11.1

Vriendelijke groet,

10.2.e

Your message is ready to be sent with the following file or link attachments:

SVS2019-v20191217-FinaalCONCEPT comments 10.2.e .pdf KLM Feedback op concept rapport Staat van Schiphol - tabel.docx

Note: To protect against computer viruses, e-mail programs may prevent sending or receiving certain types of file attachments. Check your e-mail security settings to determine how attachments are handled.

Please consider the environment before printing this e-mail

This email contains privileged information. It is intended only for the above-named recipient(s). You are requested not to disclose, copy or distribute the information contained within. If you have received this email in error, please notify the sender and delete it immediately. We assume no liability for damages related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

10.2.e - ILT

Van: 10.2.e @schiphol.nl
Verzonden: donderdag 9 januari 2020 15:40
Aan: 10.2.e - ILT
Onderwerp: RE: Staat van Schiphol <> Runway incursions
Bijlagen: 12. Turflijst - december 2019 - v0.10 tbv RST opgemaakt dd 2 januari 2020.pdf

Hi 10.2.e

Zeker wel, zie bijgevoegd. Ik dacht dat één van de verschillen ook zit in gebruiksjaar versus kalenderjaar, maar kan me vergissen.

Gr,
 10.2.e

Van: 10.2.e - ILT
Verzonden: woensdag 8 januari 2020 17:03
Aan: 10.2.e
Onderwerp: Staat van Schiphol <> Runway incursions

Dag 10.2.e,

Dank voor je feedback op de Staat van Schiphol.
 Bij de runway incursions merk je op dat bepaalde getallen die wij uit de meldingen aan ABL halen niet overeenkomen met jouw beeld.
 Heb je voor mij de laatste versie van de turflijst van 2019 zodat we snappen waar het verschil vandaan komt?

Vriendelijke groet,

10.2.e
 Senior adviseur

Informatie & Programmeren | Analyse
Inspectie Leefomgeving en Transport
 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

M 10.2.e
 10.2.e @ilent.nl
<http://www.ilent.nl>

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.



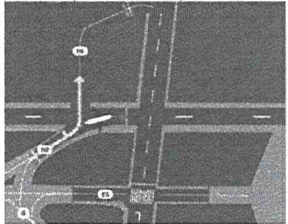
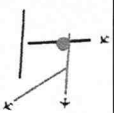




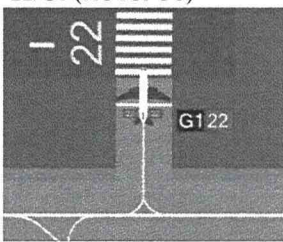



This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Please consider the environment before printing this e-mail

This email contains privileged information. It is intended only for the above-named recipient(s). You are requested not to disclose, copy or distribute the information contained within. If you have received this email in error, please notify the sender and delete it immediately. We assume no liability for damages related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

- Behandeld in RST
○ Nog te behandelen in RST

SIMPEL TURFLIJSTJE 2019

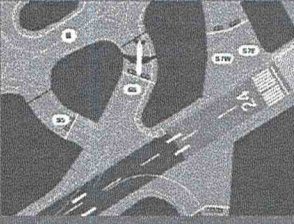



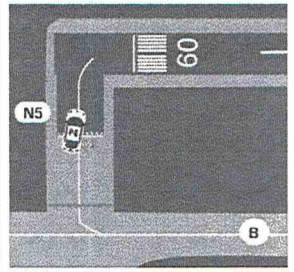


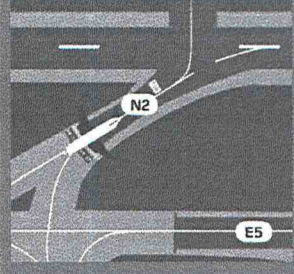

#	Onderzoek	Baan (psn)*	Runway combination	Wat is het	Welke categorie ¹ (PD - OE - VPD)	Severity A-B-C-D	SSE-categorie	bijzonderheden
1	<p>2019-01-16 (15:28 UTC) B738 deviates from the taxi route and enters runway 09 without a clearance</p>  <p>07:41 UTC SR/SS 07:26 UTC UDP</p>  <p>15:59 UTC 16:14 UTC</p>	<p>09/N2 (HOTSPOT)</p> 		RI	PD	D	SSE4D	<p>Inside UDP 2+2 RIDP: Incorrectly entering runway - a. without clearance</p> <p>AO aangeschreven AO heeft ontvangst mailbrief bevestigd</p> <p>AO heeft terugbericht: Captain acknowledged that deviation was occurred erroneously due to momentarily lack of attention and decreasing of situational awareness. Since the occurrence is evaluated as individual error, flight crew were given necessary recommendations and possible outcomes.</p> <p>Company procedures, documents and aerodrome charts were checked if the barriers and mitigation actions are sufficient to prevent the further occurrences. The required barriers related with Runway Incursion are included in Operation Manual.</p> <p>Additionally, this occurrence was announced with flight safety bulletin as case study to flight crew in order to raise situational awareness including safety animations link that was in your previous e-mail. This subject is forwarded to Flight Training Department to be imported to initial trainings of pilots.</p> <p style="text-align: right;">   </p>
2	<p>2019-02-07 (12:58) C25A enters runway 22 without clearance with inbound A320 at approximately 10NM out</p>  <p>07:11 UTC SR/SS 06:56 UTC UDP</p>  <p>16:38 UTC 16:53 UTC</p>	<p>22/G1 (HOTSPOT)</p> 		RI	PD	D	SSE4D	<p>Inside UDP 0T+peak RIDP: Incorrectly entering runway - a. without clearance</p> <p>Nadat GC piloot informeert dat deze te ver is doorgereden bij G1, realiseert piloot dit ook. Piloot biedt excuus aan. Piloot maakt 180 en gaat terug om zich opnieuw op te stellen voor RHP 22/G1</p> <p>AO aangeschreven. AO heeft intern onderzoek verricht. Resultaat: Piloot was pre-occupied met instellen FMS tijdens taxiën. AO verbiedt dit nu en heeft een Operational Directive uitgegeven richting haar vliegers.</p> <p style="text-align: right;">   </p>

¹ PD = Pilot Deviation. OE = Operational error. VPD = Vehicle or Pedestrian Deviation.



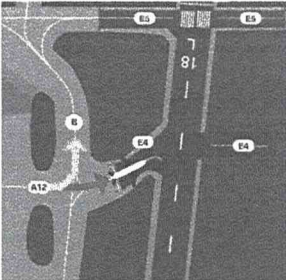
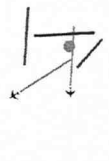




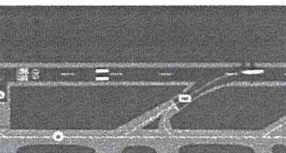
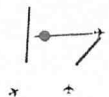




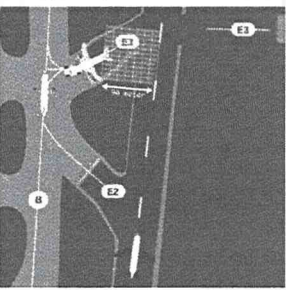
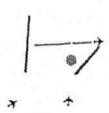


RIDP = ref Runway Incursion Definition Paper v2.0

*Noot: Animatieplaatjes in kolom 'baan (psn)' zijn indicatief



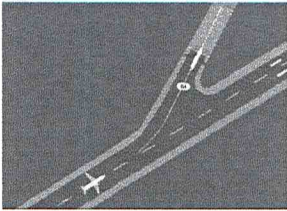


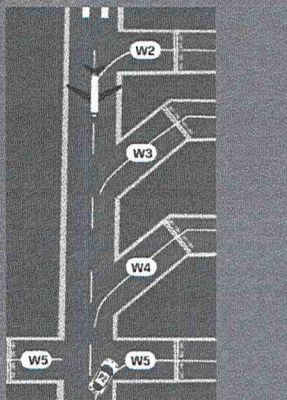



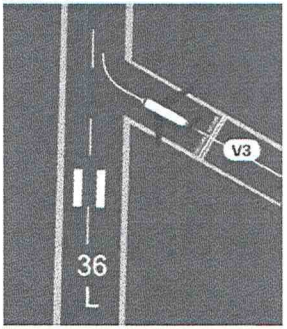


* nnb = nog niet bepaald

<p>- 2019-02-10 (13:33) A320 crosses the holding line without a line up clearance</p>	<p>24/S6</p> 	<p>In RST van 14 feb 2019 is deze melding behandeld. Plenair vastgesteld dat deze melding GEEN runway incursion is. Redenatie en argumentatie hiervoor is dat er door de RC een startklaring wordt gegeven op het moment dat de A320 zich nog ruim vóór het RHP bevindt. Het moment van teruglezen van de klaring door de A320 valt weliswaar samen met het overschrijden van het RHP, maar omdat de A320 gewent is de baan op te rijden voor het uitvoeren van de start valt deze melding buiten de RI-definitie. De navolgende uitleg en rationale uit EAPPRI v3.0 is hierbij genomen als referentie: <i>There is no incorrect presence as ATC clearance to enter had been given. Also, The aircraft is authorised and desired to be on the runway</i></p> <p>Noot: Voor de volledigheid en traceerbaarheid blijft deze melding wel ongenummerd op de turflijst gehandhaafd. Evt. verder nummering turflijst wordt hierop aangepast</p> <div style="text-align: right;">  </div>					
<p>3 2019-03-15 (10:43) Airport vehicle enters runway 09/27 without a clearance during chasing a dog. E195 and B737 receive a go around instruction</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  05:55 UTC 05:40 UTC </div> <div style="text-align: center;">  SR/SS 17:44 UTC UDP 17:59 UTC </div> </div>	<p>09/N5</p> 		<p>RI</p>	<p>VPD</p>	<p>D</p>	<p>SSE4D</p>	<p>Inside UDP Inbound peak RIDP: Incorrectly entering runway - a. without clearance</p> <p>AAS-LVNL in contact met elkaar Vliegtuigen op 27 rondgestuurd i.v.m. melding hond op de baan. Bij het achtervolgen van de hond is Patrol 4 vóórdat de 'formele' toestemming van de TWR was ontvangen om de baan op te rijden, het RHP bij N5 voorbij gereden. Vóór de baanrand 09 is Patrol 4, na interventie van de TWR, omgedraaid en heeft intersectie N5 weer vrij gemaakt. Vanuit de onderzoeksafdelingen is betreffende deze melding contact gemaakt met de chauffeur Patrol 4 en betrokken TWR-crew.</p> <div style="text-align: right;">  </div>
<p>- 2019-03-23 (08:58) B462 stops after landing before the holding line with B763 about to land on runway 27</p>	<p>09/N2</p> 	<p>In RST van 18 apr 2019 is deze melding behandeld. Plenair vastgesteld dat deze melding GEEN runway incursion is. Redenatie en argumentatie hiervoor is als volgt: Uit onderzoek is gebleken dat de B462 buiten de 90 meter van de protected area staat van baan 27 op moment dat de B763 landt.</p> <p>Noot: Voor de volledigheid en traceerbaarheid blijft deze melding wel ongenummerd op de turflijst gehandhaafd. Evt. verder nummering turflijst wordt hierop aangepast</p> <p>Noot: AO is voor awareness-purposes aangeschreven om hen te wijzen op consequenties van het stil gaan staan op de afrit.</p> <div style="text-align: right;">  </div>					



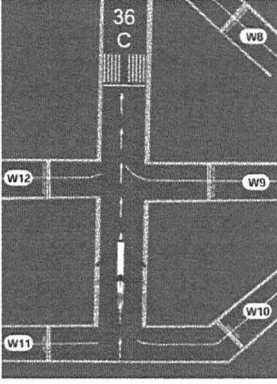
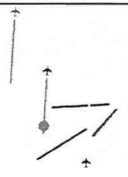



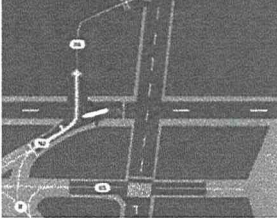




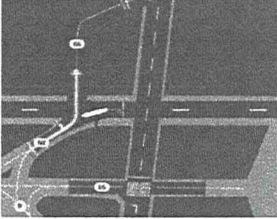



* nnb = nog niet bepaald

<p>4</p>	<p>2019-03-24 (20:30) A319 taxis to E4 instead of to the beginning of runway 18L</p>   <p>05:34 UTC SR/SS 17:59 UTC 05:19 UTC UDP 18:14 UTC</p>	<p>18L/E4</p> 		<p>RI PD</p>	<p>D</p>	<p>SSE4D</p>	<p>Outside UDP Outbound peak RIDP: Incorrectly entering runway - b. at incorrect holding point</p>   <p>AO aangeschreven. AO heeft terug bericht: Vanuit de bemanning is aangegeven dat het missen van TWY B is ontstaan door de moeilijke herkenbaarheid/zichtbaarheid van visuele hulpmiddelen (bebording, taxiverlichting) rondom de afslag naar TWY B. Op het moment dat de bemanning zich realiseerde TWY B te hebben gemist is het vliegtuig stilgezet en is daarna hierover gecommuniceerd met ground control. De bemanning was zich volledig bewust dat zij, na het missen van TWY B, op een oprit stonden van de op dat moment actieve zijnde startbaan 18L. De onderzoeker vanuit de maatschappij geeft verder aan dat de bemanningsleden zeer ervaren zijn en al enkele decennia naar/van Schiphol vliegen. De conclusie die de onderzoeker heeft getrokken is dat deze gebeurtenis het gevolg is van een menselijke fout.</p>
<p>5</p>	<p>2019-04-08 (08:20) B748 starts take-off without clearance</p>   <p>05:00 UTC SR/SS 18:25 UTC 04:45 UTC UDP 18:40 UTC</p>	<p>09</p> 		<p>RI PD</p>	<p>D</p>	<p>SSE4D</p>	<p>Inside UDP 2+2 RIDP: Take-off without clearance</p> <p>Piloot heeft van Runway Controller Departure Instructions From Tower (DIFT) ontvangen. Piloot start vervolgens zonder startklaring. Piloot na airborne zijn geïnformeerd door ATC dat het is gestart zonder startklaring.</p> <p>AO heeft ASR ingezonden: Crew B748 wijdt airborne gaan aan verwarring die er bij hen is ontstaan nadat ATC een ander vliegtuig informeerde over een start van baan 09, welke de crew van de B748 heeft geïnterpreteerd als zijnde een voor hen bedoelde startklaring.</p>  
<p>6</p>	<p>2019-04-10 (10:45) After landing A319 blocks E3, tow is not able to taxi onto B. B738 got landing clearance whilst tow is on the exit E3.</p>   <p>04:55 UTC SR/SS 18:29 UTC 04:40 UTC UDP 18:44 UTC</p>	<p>36R (E3W)</p> 		<p>RI OE</p>	<p>D</p>	<p>SSE1D</p>	<p>Inside UDP 2+2 RIDP: Incorrect landing clearance</p> <p>AAS-LVNL in contact met elkaar Follow-up: M19-0379 Procedurewijziging kruisend sleepverkeer (ingangsdatum 23 mei 2019). Hierin staat ondermeer: "...Met ingang van 23 mei wordt in het OPS-manuale de procedure gepubliceerd die met mededeling M18-0694 "Procedurewijziging voor kruisend HEAVY-sleepverkeer op rijbaan E3W" bekend is gesteld. De procedure is echter niet beperkt tot HEACY-sleepverkeer op rijbaan E3W, maar geldt voor alle sleepverkeer, dus ook voor sleepvoertuigen zonder sleep. Na de zomer wordt deze procedure geëvalueerd.</p> <p>Voorts wordt in deze mededeling nog vermeld: "Bij het ingaan van deze procedure zijn de bebording en markering bij E3W (het voormalige 'vrijmeldpunt') verwijderd. De trekkerchauffeurs zijn geïnformeerd over de nieuwe procedure. Ze melden zich voortaan vrij na het passeren van de runway holding position van baan 18L/36R".</p>  


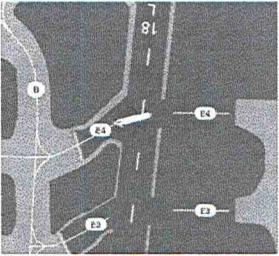




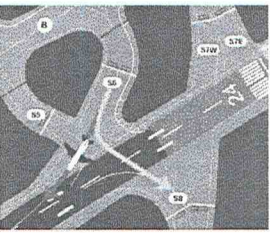




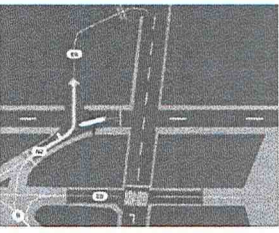




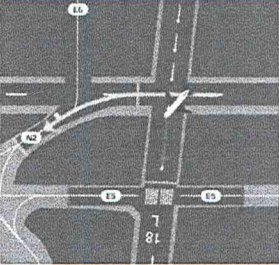
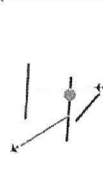

* nnb = nog niet bepaald

<p>7</p>	<p>2019-04-17 B77W (13:01) landing on runway 06 whilst GLF6 is slowly vacating at S4.)</p>   <p>04:40 UTC SR/SS 18:41 UTC 04:25 UTC UDP 18:56 UTC</p>	<p>06/S4</p> 		<p>RI</p>	<p>OE</p>	<p>D</p>	<p>SSE3D</p>	<p>Inside UDP Inbound peak RIDP: Incorrect landing clearance</p> <p>AO niet aangeschreven. Redactie: Betreffende crew is niet geïnformeerd verder via R/T en is derhalve zich niet bewust geweest van de situatie. Verzoek om feedback daarom niet verzonden.</p> 
<p>-</p>	<p>2019-04-22 (14:02) B738 got take-off clearance runway 18C and is immediately cancelled due to airport vehicle on the runway</p>	<p>18C/W2</p> 	<p>In RST van 16 mei 2019 is deze melding behandeld. Plenair vastgesteld dat deze melding GEEN runway incursion is.</p> <p>Redactie en argumentatie hiervoor is als volgt: Direct ná het geven van de startklaring is deze weer ingetrokken, waarbij het vliegtuig in line-up positie is blijven staan. In het RIDP staat: "Finally it is a decision that there has to be <u>actual movement</u> out of a correct situation in order to have a runway incursion". Op basis hiervan valt deze melding buiten de definitie runway incursion.</p> <p>Noot: AAS en LVNL doen uiteraard wel vervolgonderzoek naar het ontstaan van deze situatie. Het RST zal hierover worden geïnformeerd.</p> <p>Noot: Voor de volledigheid en traceerbaarheid blijft deze melding wel ongenummerd op de turflijst gehandhaafd. Evt. verder nummering turflijst wordt hierop aangepast</p> 					
<p>8</p>	<p>2019-04-29 (14:23) A320 crosses holding line V3 without clearance</p>   <p>04:15 UTC SR/SS 19:01 UTC 04:00 UTC UDP 19:15 UTC</p>	<p>36L/V3</p> 		<p>RI</p>	<p>PD</p>	<p>D</p>	<p>SSE4D</p>	<p>Inside UDP Outbound peak RIDP: Incorrectly entering runway - a. without clearance</p> <p>AO is aangeschreven. Van AO (nog) geen antwoord terug ontvangen</p> <p>Situatiebeschrijving: KV op 36L/V3 voor baaninspectie. Outbound vliegtuig krijgt bij VM te horen het rustig aan te doen v.m. deze baaninspectie en naar V3 te taxiën. Aangekomen bij V3 ziet GC dat piloot door blijft taxiën en herinnert de piloot eraan om te stoppen. Piloot is RHP V3 echter al voorbij gereden, stopt wel voor de baan en verexcuseert zich. Vliegtuig overgezet naar BC, die piloot daarna informeert over de nog 'in progress' zijnde baaninspectie. Piloot meldt KV in zicht te hebben.</p> 



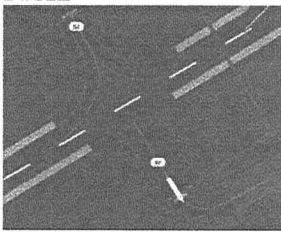



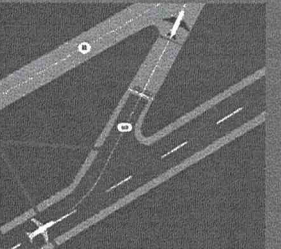

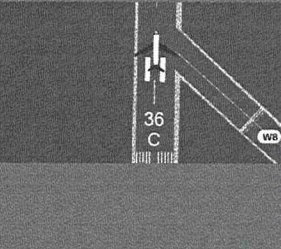







* nnb = nog niet bepaald

<p>9</p>	<p>2019-05-04 (15:04) E190 commences the take-off roll without a clearance</p>   <p>04:05 UTC SR/SS 19:09 UTC 03:52 UTC UDP 19:23 UTC</p>	<p>36C</p> 		<p>RI PD</p>	<p>D</p>	<p>SSE3D</p>	<p>Inside UDP Outbound peak RIDP: Take-off without clearance</p> <p>Vliegtuig staat ongelijnd op de baan en krijgt daarna van de Runway Controller Departure Instruction From Tower (DIFT). Op hetzelfde moment dat de Runway Controller net begonnen is met het geven de startklaring verstrekt komt het vliegtuig al in voorwaartse beweging. De teruglegging van de klaring door de piloot vindt plaats als het vliegtuig aan het versnellen is. Onderzoek moet uitwijzen op welk moment de daadwerkelijke voorwaartse beweging van het vliegtuig is ingezet</p> <p>In contact geweest met betrokken AO. Uitkomst: Het exacte moment van voorwaartse beweging van het vliegtuig is niet vast te stellen. Op basis van radarplot i.c.m. radiotelefonie is derhalve deze melding vastgesteld als zijnde een runway incursion.</p> 
<p>10</p>	<p>2019-05-23 (18:11) Instead of crossing runway 09/27 at N2, A333 taxis to the right onto runway 09</p>   <p>03:36 UTC SR/SS 19:39 UTC 03:21 UTC UDP 19:54 UTC</p>	<p>09/N2 (HOTSPOT)</p> 		<p>RI PD</p>	<p>D</p>	<p>SSE4E</p>	<p>Inside UDP Off peak RIDP: Incorrectly entering runway - a. without clearance</p> <p>AO aangeschreven op 24 mei Reply AO ontvangen op 31 mei Piloten geven aan beiden bij het oversteken hun aandacht te hebben gericht op de final area aan de rechterkant en daarbij per abuis te ver de baan 09/27 zijn opgereden. Op moment dat ground control hen hierover verwittigde en sommige positie te houden had de crew de ontstane situatie inmiddels ook reeds onderkend. Met behulp van een marshaller vliegtuig via baan 09 de baan 18L laten betreden om te starten vanaf/ter hoogte 18L/E5 (piloten hadden deze optie zelf aangegeven)</p> <p>AO geeft als (Probable) Cause: Momentary loss of situational awareness.</p> <p>Noot LVNL: Geen ander verkeer op de kop 18L. Geen verdere gevaarstelling</p> 
<p>11</p>	<p>2019-06-20 (06:19) Instead of crossing runway 09/27 at N2 towards runway 18L, A20N taxis to the right onto runway 09</p>   <p>03:20 UTC SR/SS 20:03 UTC 03:05 UTC UDP 20:18 UTC</p>	<p>09/N2 (HOTSPOT)</p> 		<p>RI PD</p>	<p>D</p>	<p>SSE4D</p>	<p>Inside UDP Inbound peak RIDP: Incorrectly entering runway - a. without clearance</p> <p>AO aangeschreven Reply AO ontvangen op 26 en 28 juni</p>   <p>Piloot geeft aan een kruisingsklaring te hebben gehad voor 27/N2 naar 18L. Piloot geeft aan geen herinnering te hebben van het noemen van E6 in de taxi- c.q. kruisingsklaring, hetgeen ook klopt met het R/T transcript. De copiloot geeft aan tijdens het kruisen bezig te zijn geweest met het selecteren van de RC-frequentie en tegen de tijd dat zijn corrigerende opmerkingen door de piloot werden begrepen, het veiliger was om de 90 graden bocht af te maken en verdere instructies te vragen aan ATC. AO-onderzoeker geeft als initiële oorzaak; breakdown in the Pilot Monitoring function primarily</p>



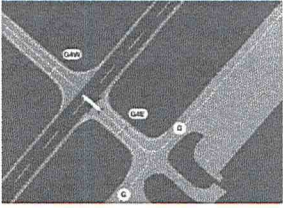


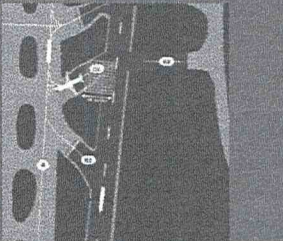

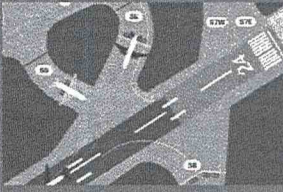



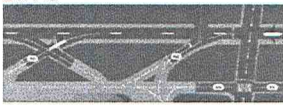
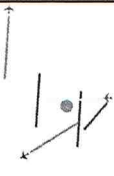

* nnb = nog niet bepaald

<p>12</p>	<p>2019-06-28 (06:18) CL35 crosses runway 36C at E4 without a clearance, B738 on final runway 36C got go-around instruction</p>  <p>03:22 UTC SR/SS 20:04 UTC 03:07 UTC UDP 20:19 UTC</p>	<p>18L/E4W</p> 		<p>RI PD OE</p>	<p>D</p>	<p>SSE4D</p>	<p>Inside UDP Inbound peak RIDP: Incorrectly entering runway - a. without clearance</p> <p>AO heeft ASR ingezonden: Crew geeft niet gestopt te zijn bij E4 vóór baan 36R en op moment dat dit door de crew werd onderkent het al te laat was om nog te stoppen.</p>  
<p>13</p>	<p>2019-06-28 (09:02) Instead of crossing runway 24 at S5, B77L taxis onto runway 24 via S6</p>  <p>03:22 UTC SR/SS 20:04 UTC 03:07 UTC UDP 20:19 UTC</p>	<p>24 (S6)</p> 		<p>RI PD</p>	<p>D</p>	<p>SSE4E</p>	<p>Inside UDP Inbound peak RIDP: Incorrectly entering runway - a. without clearance</p> <p>Besloten om AO <u>niet</u> aan te schrijven. Reden: Via R/T onderling e.e.a. al besproken met excuus van piloot. Noot: in verband met WIP taxiway nabij A8 was 'normale' oversteek via S7 niet mogelijk</p>  
<p>14</p>	<p>2019-06-30 (14:50) B738 got clearance to taxi to E6 runway 18L via N2 but enters at N2 runway 09</p>  <p>03:24 UTC SR/SS 20:03 UTC 03:09 UTC UDP 20:18 UTC</p>	<p>09/N2 (HOTSPOT)</p> 		<p>RI PD</p>	<p>D</p>	<p>SSE4E</p>	<p>Inside UDP Outbound peak RIDP: Incorrectly entering runway - a. without clearance</p> <p>AO wordt aangeschreven op 3 juli '19 Reply AO ontvangen op 4 juli 2019 Eerste feedback AO: The Pilot In Command as well as the First Officer advised that the clearance was to enter runway 09/27 hold short runway 18L via N2 and E6 was not mentioned at all.</p>  
<p>15</p>	<p>2019-07-01 (12:40) After landing C68A vacates the runway by entering runway 18L instead of via N2</p>  <p>03:24 UTC SR/SS 20:03 UTC 03:09 UTC UDP 20:18 UTC</p>	<p>18L (vanaf kruising 09/27)</p> 		<p>RI PD OE</p>	<p>D</p>	<p>SSE4E</p>	<p>Inside UDP Outbound peak RIDP: Incorrectly entering runway - a. without clearance</p> <p>AO heeft ASR ingezonden: Landing runway 27 - crew planned to vacate at the first high speed turnoff N2. During roll out ATC gave instructions to take "first left" followed by what crew heard as "Runway" "E5". The first turnoff was runway 18L (not active). Braking force was increased in order to make the turn. After turning on to 18L controller advised we should have taken the exit. We assume this was a referral to N2. We were then instructed to continue taxiing on 18L and turn off E5</p> <p>Noot: In LVNL safety magazine safety@lvnl.nl 2019/3 is aandacht gegeven aan deze melding!</p> 

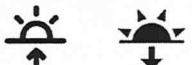
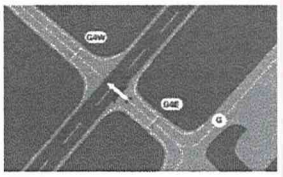
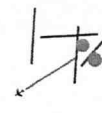

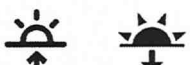
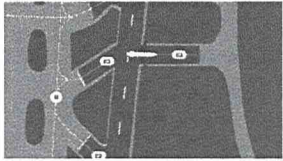
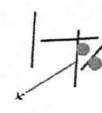

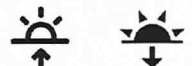
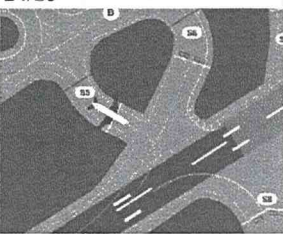
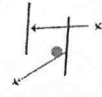

* nnb = nog niet bepaald

<p>16</p>	<p>2019-07-06 (18:26) B77L crosses the stopbar at S2 without a clearance, aircraft stops after the stopbar. A320 on final runway 06 got go around instruction</p>  <p>03:28 UTC SR/SS 02:13 UTC UDP</p>  <p>20:01 UTC 20:16 UTC</p>	<p>24/S2Z</p> 		<p>SBV</p>	<p>PD</p>	<p>D</p>	<p>SSE2D</p>	<p>Inside UDP OHF peak RIDP: Incorrectly entering runway - a. without clearance</p> <p>Besloten om AO <u>niet</u> aan te schrijven. Reden: Via R/T onderling e.e.a. al besproken met excuus van piloot en aanvullende feedback AO ontvangen.</p>  
<p>-</p>	<p>2019-07-09 (14:02) EXTERNE MELDING – Following E190 was cleared to land whilst DH8D was still on the runway centreline completing the roll-out</p>	<p>24/S3</p> 	<p>In RST #154 van 12 september 2019 is deze melding behandeld.</p> <p>LVNL-onderzoek had uitgewezen dat er GEEN sprake is geweest van twee vliegtuigen in de protected area en het derhalve daarmee ook GEEN runway incursion is.</p> <p>Plenair is ook door het RST op 12 september 2019 bevestigd c.q. vastgesteld dat op het moment dat het volgende toestel landt het voorgaande toestel op rijbaan B taxiëet en zich derhalve ruim buiten de 90m protected area van de baan bevindt. Conclusie RST is dat deze melding inderdaad GEEN runway incursion is.</p> <p>Noot: Voor de volledigheid en traceerbaarheid blijft deze melding wel ongenummerd op de turflijst gehandhaafd. Evt. verder nummering turflijst wordt hierop aangepast</p>					
<p>-</p>	<p>2019-08-15 (17:28) B738 lands without a landing clearance</p>	<p>36C</p> 	<p>In RST #154 van 12 september 2019 is deze melding behandeld. Plenair is door het RST vastgesteld dat deze melding GEEN runway incursion is.</p> <p>Redenatie en argumentatie hiervoor is als volgt: Het betreffende vliegtuig was op het moment dat de landingsklaring werd gegeven niet in fysiek contact met de landingsbaan zelf. Om een situatie als een runway incursion te bestempelen wordt er gerekend in het platte vlak (ergo: vliegtuig met wielen op de grond)</p> <p>In het RIDP (v2.0 page 5) staat hierover: "...For the vertical part of the protected area the phrase from the ICAO definition <u>on the protected area</u> is interpreted <u>as the physical contact</u> of the aircraft, vehicle or person involved with the above defined geometry".</p> <p>Op basis hiervan valt deze melding buiten de definitie runway incursion.</p> <p>Noot: Voor de volledigheid en traceerbaarheid blijft deze melding wel ongenummerd op de turflijst gehandhaafd. Evt. verder nummering turflijst wordt hierop aangepast</p>					
<p>17</p>	<p>2019-08-21 (13:14) B789 lines up runway 24, were it was supposed to hold short</p>  <p>04:33 UTC SR/SS 04:18 UTC UDP</p>  <p>18:52 UTC 19:07 UTC</p>	<p>24/S6</p> 		<p>RI</p>	<p>PD OE</p>	<p>D</p>	<p>SSE3D</p>	<p>Inside UDP Outbound peak RIDP: Incorrectly entering runway - a. without clearance</p> <p>Onderzoeksresultaat; 1) hearback-readback-loop heeft niet naar behoren gewerkt. 2) Digitale Baanbezet-strip is gebruikt, maar na een handmatige wijziging door RC van actieve baan in EFS is baanbezet-strip niet meeverhuist. LVNL heeft als follow-up van het onderzoeksresultaat over dit laatste een mededeling richting OPS-personeel uitgegeven.</p> <p>Vergadering RST#154 heeft verzocht om extra R/T transcript. Dit is in RST #155 teruggekoppeld.</p>  



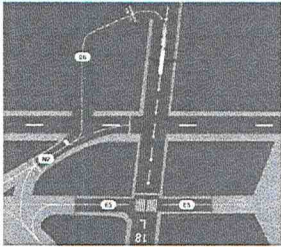


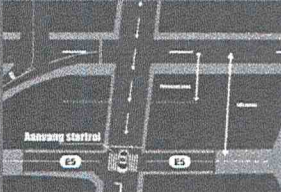


* nnb = nog niet bepaald

<p>18</p>	<p>2019-08-25 (02:31) Tow crosses runway 04/22 at G4 without a clearance</p>   <p>04:40 UTC SR/SS 18:44 UTC 04:25 UTC UDP 18:59 UTC</p>	<p>04/G4E</p> 		<p>RI</p>	<p>VPD</p>	<p>D</p>	<p>SSE1E</p>	<p>Outside UDP Off peak RIDP: Incorrectly entering runway - a. without clearance</p> <p>LVNL in contact met AAS Terugkoppeling ontvangen van betrokken sleepchauffeur leert dat deze te laat is geweest met het aanvragen van een kruisingsklaring. Baan 04/22 niet actief.</p> 
<p>-</p>	<p>2019-09-16 (13:23) EXTERNE MELDING - Tow vacates the runway at E3 and needs to give way to aircraft which has stopped at E2. When tow is vacating E3, B738 lands on the runway</p>	<p>18L/E3W</p> 	<p>In RST #155 van 17 oktober 2019 is deze melding behandeld.</p> <p>LVNL-onderzoek had uitgewezen dat de sleepcombinatie vrij is van de 90m protected area van de baan 36R op moment dat daar een landing plaatsvindt. Er is derhalve GEEN sprake is geweest van een vliegtuig en een sleepcombinatie tegelijkertijd in de protected area en is het daarmee ook GEEN runway incursion is.</p> <p>Plenair is ook door het RST op 17 oktober 2019 bovenstaande lezing bevestigd c.q. vastgesteld Conclusie RST is dat deze melding inderdaad GEEN runway incursion is.</p> <p>Noot: Voor de volledigheid en traceerbaarheid blijft deze melding wel ongenummerd op de turflijst gehandhaafd. Evt. verder nummering turflijst wordt hierop aangepast</p>					
<p>-</p>	<p>2019-09-23 (19:24) EXTERNE MELDING - B738 at S6 starts to line up while company B738 at S5 got the clearance to enter the runway</p>	<p>24/S6</p> 	<p>In RST #155 van 17 oktober 2019 is deze melding behandeld.</p> <p>LVNL-onderzoek had uitgewezen dat beide vliegtuigen 'geklaard' zijn om op te lijnen op baan 24 en derhalve gewenst de protected area betreden. Er is derhalve GEEN sprake is geweest van incorrect presence tegelijkertijd in de protected area en is het daarmee ook GEEN runway incursion is.</p> <p>Plenair is ook door het RST op 17 oktober 2019 bovenstaande lezing bevestigd c.q. vastgesteld Conclusie RST is dat deze melding inderdaad GEEN runway incursion is.</p> <p>Noot: Voor de volledigheid en traceerbaarheid blijft deze melding wel ongenummerd op de turflijst gehandhaafd. Evt. verder nummering turflijst wordt hierop aangepast</p>					
<p>19</p>	<p>2019-09-30 (15:34) A319 vacates slowly via N3 instead of N2, B738 got landing clearance</p>   <p>05:39 UTC SR/SS 17:21 UTC 05:24 UTC UDP 17:36 UTC</p>	<p>27/N3</p> 		<p>RI</p>	<p>OE</p>	<p>D</p>	<p>SSE3D</p>	<p>Inside UDP Outbound peak RIDP: Incorrect landing clearance</p> <p>In contact geweest met AO</p> 



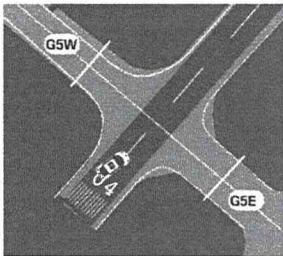




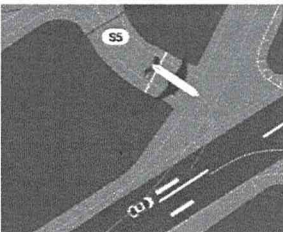
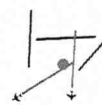



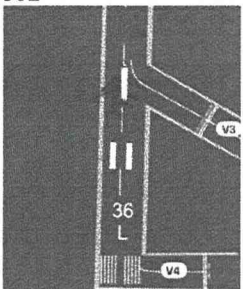
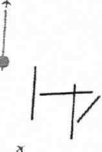

* nnb = nog niet bepaald

<p>20</p>	<p>2019-10-10 (03:36) Tow crosses runway 04/22 and runway 18L/36R without clearance from ATC</p>  <p>05:55 UTC SR/SS 16:58 UTC 05:40 UTC UDP 17:13 UTC</p>	<p>04-22/G4E</p> 	<p>+</p> 	<p>RI</p>	<p>VPD</p>	<p>D</p>	<p>SSE1E</p>	<p>Outside UDP Off peak (night) RIDP: Incorrectly entering runway - a. without clearance</p> <p>LVNL in contact met AAS Terugkoppeling ontvangen van AAS leert dat uitvoering van het R/T protocol niet volledig is geweest. Interferentie richting sleepchouffeur vanuit ATC bij naderen van E3E bood geen soelaas omdat sleepchouffeur zich niet op het baankanaal bevond. Follow-up: AAS is voornemens voorstel te doen waarbij R/T protocol (nogmaals) onder de aandacht wordt gebracht.</p> 
<p>21</p>	<p>2019-10-10 (03:39) Tow crosses runway 04/22 and runway 18L/36R without clearance from ATC</p>  <p>05:55 UTC SR/SS 16:58 UTC 05:40 UTC UDP 17:13 UTC</p>	<p>18L-36R/E3E</p> 	<p>+</p> 	<p>RI</p>	<p>VPD</p>	<p>D</p>	<p>SSE4E</p>	<p>Outside UDP Off peak (night) RIDP: Incorrectly entering runway - a. without clearance</p> <p>LVNL in contact met AAS Terugkoppeling ontvangen van AAS leert dat uitvoering van het R/T protocol niet volledig is geweest. Interventie richting sleepchouffeur vanuit ATC bij naderen van E3E bood geen soelaas omdat sleepchouffeur zich niet op het baankanaal bevond. Follow-up: AAS is voornemens voorstel te doen waarbij R/T protocol (nogmaals) onder de aandacht wordt gebracht.</p> 
<p>22</p>	<p>2019-10-11 (19:50) E190 is instructed to hold short runway 24 S5 but aircraft crosses the holding line. B744 is inbound runway 22 circling 24 and is instructed to go around.</p>  <p>05:57 UTC SR/SS 16:56 UTC 05:42 UTC UDP 17:11 UTC</p>	<p>24/S5</p> 		<p>RI</p>	<p>PD</p>	<p>D</p>	<p>SSE4D</p>	<p>Outside UDP Outbound peak RIDP: Incorrectly entering runway - a. without clearance</p> <p>AO wordt aangeschreven/contact mee opgenomen</p> 



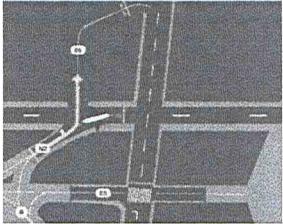





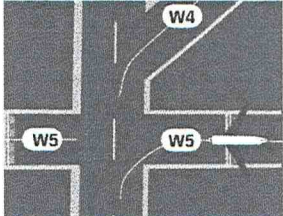




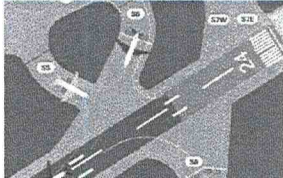


* nnb = nog niet bepaald

<p>23</p>	<p>2019-10-15 (12:52) B738 is lined up on runway 18L, E190 is lined up on runway 24. B738 reacts on the take off clearance for E190 and also commences the take off roll.</p>  <p>06:04 UTC SR/SS</p>  <p>16:47 UTC</p> <p>05:49 UTC UDP 17:02 UTC</p>	<p>18L</p> 		<p>RI</p>	<p>PD OE</p>	<p>D</p>	<p>SSEID</p>	<p>Inside UDP Outbound peak RIDP: Take-off without clearance</p> <p>Onderzoeksresultaat: Een gegeven startklaring voor een E190 op baan 24, wordt ook teruggelezen door de B738 aan het begin van baan 18L. De dubbele uitzending is niet tijdig herkent c.q. onderkent.</p> <div style="text-align: right;">  </div>
<p>-</p>	<p>2019-10-21 (05:07 + 11:26) Two similar events - Take-off clearance issues while Birdcontroller has not officially reported to be clear of the runway.</p>	<p>Kruising 09/27 met 18L/36R</p>  <p>Kruising 09/27 met 18L/36R</p> 		<p>In RST #156 van 21 november 2019 zijn deze meldingen behandeld.</p> <p>LVNL-onderzoek heeft uitgewezen dat in beide gevallen de KV vrij is van de protected area op moment dat vliegtuig de startrol aanving</p> <p>Startrol is hier genomen als meetpunt voor de bepaling runway incursion. E.e.a. in lijn met Runway Incursion Definition Paper en wel op basis van navolgende zinsnede in §2.2:</p> <p>..... Finally it is a decision that there has to be actual movement out of a correct situation in order to have a runway incursion. For instance, assume two aircraft are correctly present on the runway after lining up; one for a full length take-off at the beginning of the runway and the other for an intersection take-off. The controller mistakenly gives a take-off clearance to the aircraft at the beginning of the runway. The pilots of the aircraft realise the mistake, communicate it with the controller and do not start to roll. The position of the two aircraft is unchanged since the correct completion of the line-ups. Therefore it is considered not to be a runway incursion</p> <p>Op basis van bovenstaande hebben beide meldingen daarom <u>niet</u> het label runway incursion opgeplakt gekregen</p> <p>Directe Follow-Up: LVNL heeft n.a.v. deze meldingen direct mededeling (M19-0779) uitgegeven waarin de 'Afspraken baaninspecties' nogmaals onder de aandacht worden gebracht. Hierin staat mede de regel dat er pas een startklaring mag worden gegeven nádat de Kievit zich heeft vrij gemeld.</p> <p>Plenaire is ook door het RST op 21 november 2019 bovenstaande lezing bevestigd c.q. vastgesteld Conclusie RST is dat deze meldingen inderdaad GEEN runway incursions zijn.</p> <p>Noot: Voor de volledigheid en traceerbaarheid blijft deze melding wel ongenummerd op de turflijst gehandhaafd. Evt. verder nummering turflijst wordt hierop aangepast.</p>				<div style="text-align: right;">  </div>



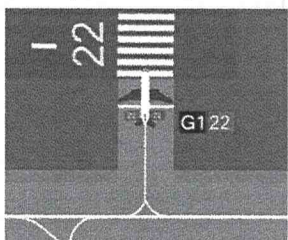
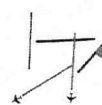

* nnb = nog niet bepaald

<p>24</p>	<p>2019-10-26 (19:13) Bird checker requests clearance to enter runway 04 but instead got clearance to enter runway 24, vehicle enters runway 04</p>  <p>06:23 UTC SR/SS 06:08 UTC UDP</p>  <p>16:24 UTC 16:39 UTC</p>	<p>04</p> 		<p>RI</p>	<p>OE VPD</p>	<p>D</p>	<p>SSE1E</p>	<p>Inside UDP Inbound peak RIDP: Incorrect instruction to enter runway - e. incorrect authorisation</p> <p>Onderzoeksresultaat: Hearback-readback loop heeft aan beiden kanten niet gewerkt. Korte twijfel over gegeven klaring vanaf TWR is niet verder gechallenged.</p> 
<p>25</p>	<p>2019-10-26 (14:28) E190 is instructed to hold short runway 24 but enters the runway without a clearance while bird check is in progress. Aircraft is immediately instructed to stop</p>  <p>06:23 UTC SR/SS 06:08 UTC UDP</p>  <p>16:24 UTC 16:39 UTC</p>	<p>24/S5</p> 		<p>RI</p>	<p>PD</p>	<p>D</p>	<p>SSE4E</p>	<p>Inside UDP Outbound peak RIDP: Incorrectly entering runway - a. without clearance</p> <p>Onderzoeksresultaat: E190 is door zowel ground control als ook runway control een 'Hold short' instructie opgedragen en heeft tevens van beiden functionarissen informatie ontvangen dat er een birdcheck gaande was. Desondanks is E190 het RHP voorbij gereden.</p> <p>Bij AO wordt nog opgevraagd of de vogels ter hoogte van RHP S5 bebording, en waarover de vlieger zelf de TWR informeerde, wellicht nog van invloed is geweest (afleiding) van het per abuis overschrijden van de gele lijn (RHP)</p> 
<p>26</p>	<p>2019-10-29 (19:07) DH8D starts take-off from runway 36L without clearance</p>  <p>06:29 UTC SR/SS 06:14 UTC UDP</p>  <p>16:18 UTC 16:33 UTC</p>	<p>36L</p> 		<p>RI</p>	<p>PD</p>	<p>D</p>	<p>SSE1D</p>	<p>Outside UDP Off peak RIDP: Take-off without clearance</p> <p>AO wordt aangeschreven/contact mee opgenomen Eerste onderzoekresultaat; DH8D heeft Line-Up and Wait instructie gehad gevolgd door een Departure Instruction From Tower (DIFT). DH8D begint vervolgens na het oplijnen met startrol.</p> 

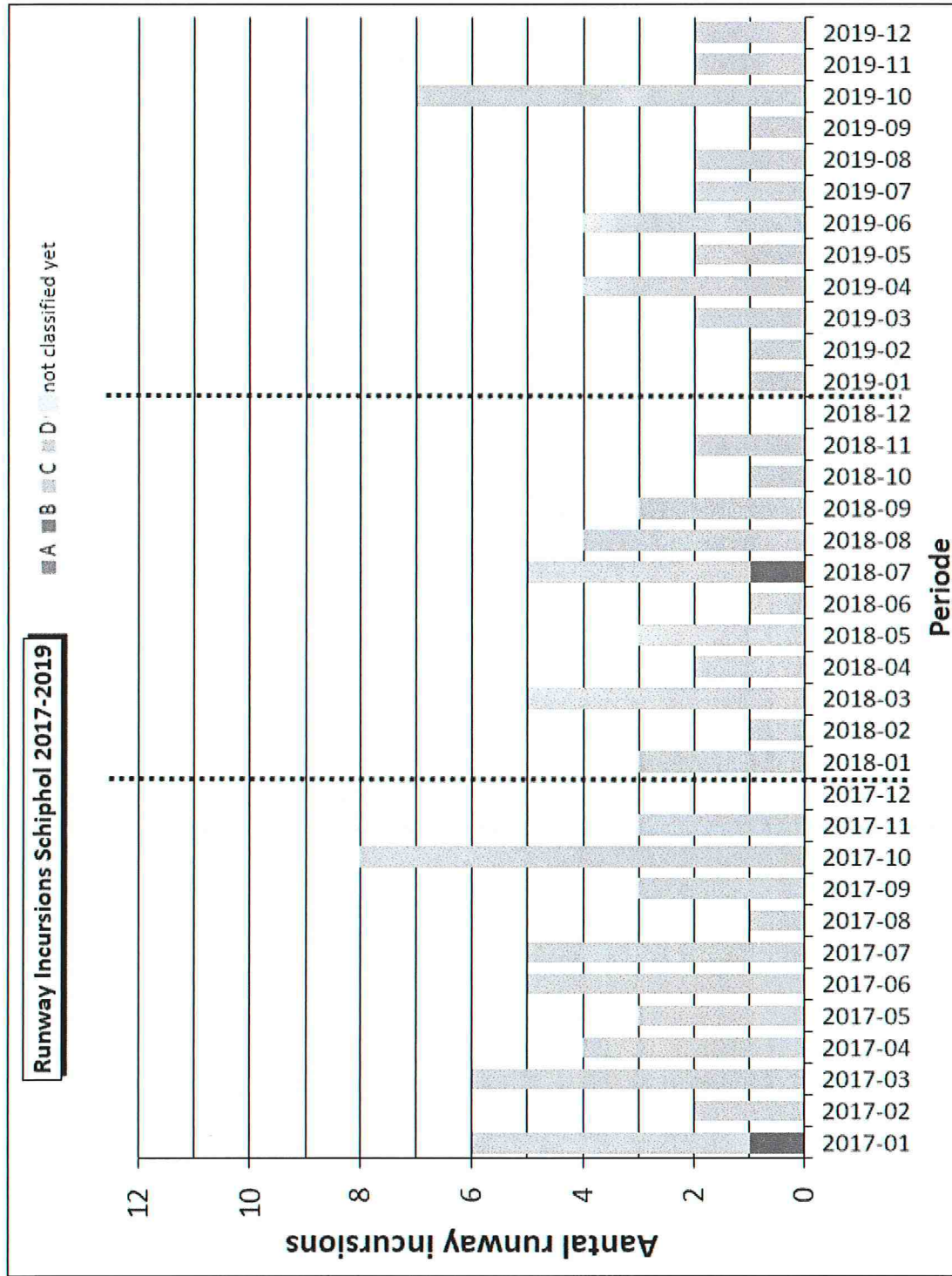
* nnb = nog niet bepaald

<p>27</p>	<p>2019-11-06 (07:13) B77W towards runway 18L enters almost at N2 runway 09</p>   <p>06:43 UTC SR/SS 16:03 UTC 06:28 UTC UDP 15:18 UTC</p>	<p>09/N2 (HOTSPOT)</p> 		<p>RI PD</p>	<p>D</p>	<p>SSE4D</p>	<p>Outside UDP OIT peak RIDP: Incorrectly entering runway - a. without clearance</p> <p>Eerste (voorzichtige) onderzoekresultaat; AAS voert onderhoud aan bij A7-A9 TWY's Hiervoor dient verlichting te worden afgeschakeld Omdat in het schakelkastje de switch om dit te doen, naast die van het gebied rond 09/27 zit zijn beiden afgeschakeld om evt. overspringende vankjes (bij bedrading) hier tussen te voorkomen Idee om noodverlichting te plaatsen rondom 09/27 is uitgevoerd, echter is dit bij N2 niet aangebracht i.v.m. Jetblast.</p> <p>Dossier behandeld in RST. Proces rondom dit soort werkzaamheden zijn bekend. Onduidelijk waarom er in dit geval geen noadrandverlichting is aangebracht bij N2, waar dit wel gewoon zou kunnen door noadrandlampen vast te maken aan bestaande verlichtings-units.</p> <p>AAS neemt het mee terug</p> 
<p>-</p>	<p>2019-11-08 (16:31) B744 crosses the stopbar during take-off roll A320 from runway 18C</p>	<p>Z2</p>	<p>Onderzoeksresultaat: GEEN INCURSION - Z2 ligt buiten de protected area. Stopbarviolation – niet zijnde een RI</p>	<p>In RST #157 van 19 december 2019 is deze melding behandeld. Sindsom RST is idd dat deze melding NIET als RI wordt aangepmerkt. Wel krijgt de situatie het label 'Runway Safety Event'</p>			
<p>28</p>	<p>2019-11-29 (10:29) A20N is requested to hold short at W5 runway 36C but enters the runway for crossing</p>   <p>07:22 UTC SR/SS 15:34 UTC 07:07 UTC UDP 15:49 UTC</p>	<p>36C/W5</p> 		<p>RI PD</p>	<p>D</p>	<p>SSE1E</p>	<p>Inside UDP Inbound peak RIDP: Incorrectly entering runway - a. without clearance</p> <p>Eerste onderzoekresultaat; Ondanks dat A20N opdracht heeft gekregen om te wachten bij W5 rijdt deze door in een rijtje vliegtuigen op weg naar 36L. Pilot beseft zich deze mishap en maakt melding richting ATC. Geen verdere gevaarstelling</p> 
<p>29</p>	<p>2019-12-12 (09:59) A333 crosses the holding line at S6 without clearance</p>   <p>07:39 UTC SR/SS 15:28 UTC 07:24 UTC UDP 15:43 UTC</p>	<p>24/S6</p> 		<p>RI PD OE</p>	<p>D</p>	<p>SSE4D</p>	<p>Inside UDP 2+2 RIDP: Incorrectly entering runway - a. without clearance</p> <p>Eerste onderzoekresultaat; A333 heeft opdracht gekregen "...move into S6 as far as you can". RC wil E190 bij S5 op laten lijnen, maar ziet dat A333 het RHP overschrijdt bij S6. RC laat A333 positie houden. Geen verdere gevaarstelling.</p> 

* nnb = nog niet bepaald

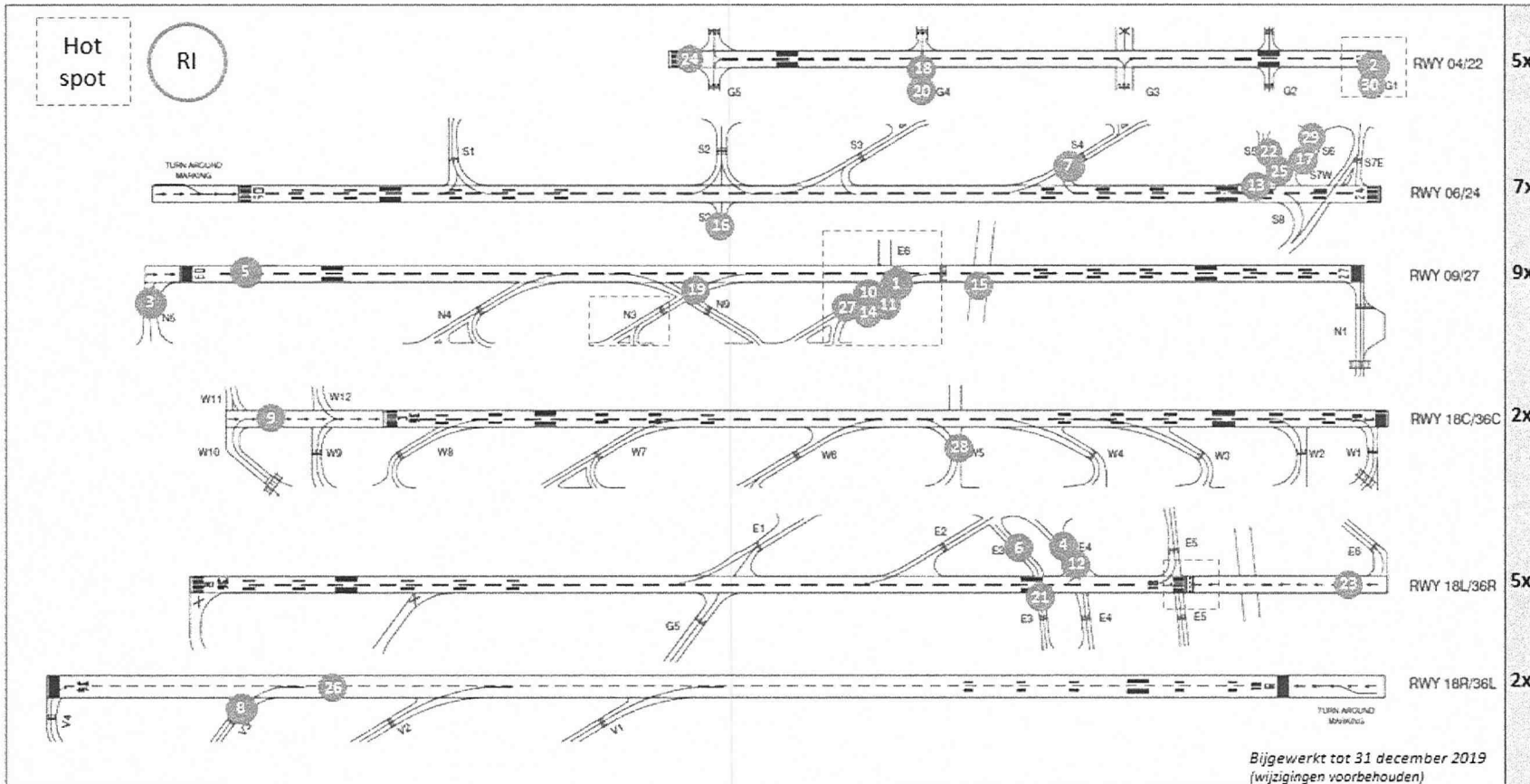
<p>30</p>	<p>2019-12-22 (12:53) Aircraft is lining up rwy 22 without a clearance</p>  <p>07:46 UTC SR/SS 15:31 UTC</p>  <p>07:31 UTC UDP 15:46 UTC</p>	<p>04/G1 (HOTSPOT)</p> 		<p>RI</p>	<p>PD</p>	<p>D</p>	<p>SSE4D</p>	<p>Inside UDP Outbound peak RIDP: Incorrectly entering runway - a. without clearance</p> <p>Eerste onderzoekresultaat; Ondanks dat C25A opdracht heeft gekregen om te wachten vóór de baan (G1) rijdt deze toch baan 22 op. RC constateert en laat C25A de baan via G2 weer verlaten.</p> 																																																																												
	<p>Totalen kalenderjaar 2019</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Jaaroverzicht 2019</th> <th colspan="5">Ernst</th> </tr> <tr> <th>Kwartaal</th> <th>Aantal</th> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> <th>D</th> <th>nmb</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Q1</td> <td>4</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>4</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Q2</td> <td>10</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>10</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Q3</td> <td>5</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>5</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Q4</td> <td>11</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>11</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Totaal</td> <td>30</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>30</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table> <p><small>opgesteld 22 december '19</small></p> <p>Toelichting bij bovenstaand kwartaaloverzicht</p> <p>nmb = nog niet bepaald</p> <p>De reden dat Q4 in rode letters staat is omdat er een (aantal) dossier(s) inzit(ten) die óf nog geen ernstscore dan wel weliswaar een ernstscore hebben, maar die nog niet definitief zijn afgerond c.q. goedgekeurd.</p>	Jaaroverzicht 2019		Ernst					Kwartaal	Aantal	A	B	C	D	nmb	Q1	4	0	0	0	4	0	Q2	10	0	0	0	10	0	Q3	5	0	0	0	5	0	Q4	11	0	0	0	11	0	Totaal	30	0	0	0	30	0	<p>Jaaroverzicht 2019</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Maand</th> <th>Aantal</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Januari</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Februari</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Maart</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>April</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>Mei</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Juni</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>Juli</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Augustus</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>September</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Oktober</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>November</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>December</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Totaal</td> <td>30</td> </tr> </tbody> </table>	Maand	Aantal	Januari	1	Februari	1	Maart	2	April	4	Mei	2	Juni	4	Juli	2	Augustus	2	September	1	Oktober	7	November	2	December	2	Totaal	30		<p>RI = 29 SBV = 1</p> <p>Runway safety events: 2</p>	<p>OE = 9 PD = 22 VPD = 5 nmb*: 0</p>	<p>A: 0 B: 0 C: 0 D: 30 nmb*: 0</p>	<p>Outbound peak 11x Inbound peak 7x Off peak 8x 2+2 baangebruik 4x</p> <p>Inside UDP 23x Outside UDP 7x</p> <p>BZO fase A 0x BZO fase B 0x BZO fase C 0x BZO fase D 0x</p> <p>RIDP: Incorrectly entering runway - a. without clearance 21x Incorrectly entering runway - b. at incorrect holding point 1x Incorrect landing clearance 3x Take-off without clearance (rmk: 3 x na DIFT) 4x Incorrect instruction to enter runway - c. incorrect authorisation 1x</p> <p>RI's @ HOTSPOTS N2: 4x DRE36R: nihil G1: 2x</p>
Jaaroverzicht 2019		Ernst																																																																																		
Kwartaal	Aantal	A	B	C	D	nmb																																																																														
Q1	4	0	0	0	4	0																																																																														
Q2	10	0	0	0	10	0																																																																														
Q3	5	0	0	0	5	0																																																																														
Q4	11	0	0	0	11	0																																																																														
Totaal	30	0	0	0	30	0																																																																														
Maand	Aantal																																																																																			
Januari	1																																																																																			
Februari	1																																																																																			
Maart	2																																																																																			
April	4																																																																																			
Mei	2																																																																																			
Juni	4																																																																																			
Juli	2																																																																																			
Augustus	2																																																																																			
September	1																																																																																			
Oktober	7																																																																																			
November	2																																																																																			
December	2																																																																																			
Totaal	30																																																																																			

* nmb = nog niet bepaald



* mnb = nog niet bepaald

Runway Incursions overview 2019



Bijgewerkt tot 31 december 2019
(wijzigingen voorbehouden)

- Ernstclassificatie **A**
- Ernstclassificatie **B**
- Ernstclassificatie **C**
- Ernstclassificatie **D** 30x
- Nog niet geclassificeerd

* nnb = nog niet bepaald