

[] AANTEKENEN ☒ PER POST [] PER FAX

De heer J. Boomhouwer
Oosteinderweg 140
1432 AP Aalsmeer

Rechtbank Amsterdam
Afdeling Publiekrecht
teams Bestuursrecht

bezoekadres
Parnassusweg 220 (hoofdingang:
toren G, Fred. Roeskestraat)
1076 EC Amsterdam

correspondentieadres
postbus 75850
1070 AW Amsterdam

t (088) 361 14 11
f (088) 361 03 25
www.rechtspraak.nl

datum	17 april 2018
onderdeel	Spedfase T1 (keuzemenu: optie 1)
contactpersoon	mevr M.E. van Leeuwen
doorkiesnummer	(088) 361 14 11
ons kenmerk	zaaknummer AMS 18 / 1746 BESLU
uw kenmerk	
bijlage(n)	
faxnummer afdeling	(088) 36 10324
onderwerp	het verzoek van J. Boomhouwer te Aalsmeer

Bij beantwoording de datum en
ons kenmerk vermelden. Wilt u
slechts één zaak in uw brief
behandelen.

Geachte heer,

Over het verzoek om een voorlopige voorziening met zaaknummer AMS 18 / 1746 BESLU deel ik u mee dat de voorzieningenrechter uitspraak heeft gedaan. Ik stuur u een kopie van de uitspraak. Indien in deze uitspraak wordt verwezen naar een uitspraak met een ECLI-nummer, is de tekst van de betreffende uitspraak onder dat nummer gepubliceerd op www.rechtspraak.nl.

Als u een rechtsmiddel kunt instellen tegen deze uitspraak, dan is dat onder de uitspraak vermeld.

Als u naar aanleiding van deze brief vragen hebt, kunt u contact opnemen met de administratie van de rechtbank op het hierboven vermelde doorkiesnummer.

Als u de rechtbank belt of schrijft, verzoek ik u het zaaknummer te vermelden.

Hoogachtend,

de griffier



uitspraak

RECHTBANK AMSTERDAM

Bestuursrecht

zaaknummer: AMS 18/1746

uitspraak van de voorzieningenrechter van 17 april 2018 in de zaak tussen

J. Boomhouwer, te Aalsmeer, verzoeker

en

de Inspecteur-Generaal Leefomgeving en Transport, verweerder
(gemachtigde: mr. R.P.H. Rozenbrand).

Partijen worden hierna respectievelijk Boomhouwer en de ILT genoemd.

Procesverloop

Boomhouwer heeft op 28 januari 2018 aan de ILT gevraagd om passende maatregelen op te leggen aan de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), zodat deze zich in gebruiksjaar 2018 houdt aan de 'vierde baanregel'. Bij besluit van 1 februari 2018 (het bestreden besluit) heeft de ILT dit verzoek van Boomhouwer afgewezen.

Boomhouwer heeft vervolgens bezwaar gemaakt tegen het bestreden besluit. Hij heeft daarnaast aan de voorzieningenrechter gevraagd een voorlopige voorziening te treffen die inhoudt dat de ILT wordt verplicht om alsnog voor gebruiksjaar 2018 maatregelen voor te schrijven die bijdragen aan het terugdringen van de geluidbelasting door Schiphol.

Het onderzoek ter zitting heeft plaatsgevonden op 3 april 2018. Boomhouwer is in persoon verschenen. De ILT heeft zich laten vertegenwoordigen door zijn gemachtigde, door C.J. Kuiper en door R.H. Molendijk.

Overwegingen

Opmerkingen vooraf

1.1 De relevante wet- en regelgeving is opgenomen in de bijlage bij deze uitspraak.

1.2 Eerst nadat de zitting had plaatsgevonden raakte de voorzieningenrechter bekend met het feit dat een familielid van Boomhouwer werkzaam is als juridisch medewerker bij het team bestuursrecht van de rechtbank. Dit vormt gewoonlijk aanleiding om de zaak door te verwijzen naar een andere rechtbank om zo elke schijn van partijdigheid te vermijden. Omdat dit pas na sluiting van het onderzoek duidelijk is geworden, is contact opgenomen met partijen om hen uit te nodigen eventuele bezwaren tegen een verdere behandeling door de rechtbank Amsterdam kenbaar te maken. Beide partijen hebben hierop uitdrukkelijk schriftelijk te kennen gegeven dat zij geen enkel bezwaar hebben tegen verdere behandeling van het verzoek door de voorzieningenrechter. Gelet hierop wordt het verzoek van Boomhouwer hieronder inhoudelijk beoordeeld.

Het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol (LVB)

2.1 Het algemeen wettelijk kader voor het gebruik van luchthavens is vastgelegd in de Wet Luchtvaart. Het LVB is op deze wet gebaseerd. In het LVB zijn, onder meer, regels opgenomen over geluidbelasting en de wijze waarop dat wordt gemonitord. Daarbij wordt uitgegaan van vijftientig handhavingspunten rond Schiphol waarvoor maximale geluid grenswaarden zijn vastgesteld voor zowel normale als buitengewone weersomstandigheden, per etmaal en nacht (van 23.00 uur tot 7.00 uur).¹

2.2 De Wet Luchtvaart geeft de ILT de bevoegdheid om op te treden tegen een overschrijding van grenswaarden. Dit volgt uit artikel 8:22 van de Wet Luchtvaart. Wanneer de ILT constateert dat de grenswaarden in een gebruiksjaar zijn overschreden, schrijft hij voor het volgende gebruiksjaar die maatregelen voor die bijdragen aan het terugdringen van de belasting vanwege het luchthavenluchtverkeer tot binnen de grenswaarden.

2.3 Bij de behandeling van een aanpassing van het LVB op 6 februari 2008 heeft de Tweede Kamer aangegeven dat het huidige normen- en handhavingstelsel te complex is en moet worden vervangen door een ander, meer flexibel, transparant en beter uitlegbaar stelsel.

Het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (NNHS)

3.1 Op 1 oktober 2008 heeft de Alderstafel² advies uitgebracht over de ontwikkeling van Schiphol tot en met 2020. Onderdeel daarvan is de uitwerking van een nieuw normen- en handhavingstelsel dat uitgaat van het gebruik van die banen die de minste hinder voor de omgeving met zich meebrengen. Over dit advies is overleg gevoerd in de Tweede Kamer, wat op 19 augustus 2010 heeft geresulteerd in een uitwerkingsadvies over dit nieuwe stelsel, het NNHS.

3.2 Het NNHS heeft verschillen en overeenkomsten met het huidige stelsel in het LVB. Het afhandelen van het vliegverkeer wordt met name bepaald door het weer en door de herkomst of bestemming van een vliegtuig. Het huidige stelsel in het LVB gaat uit van vaste grenswaarden in handhavingspunten die bepalend zijn voor het baangebruik in de praktijk. In het nieuwe stelsel is uitgangspunt dat het vliegverkeer steeds op de meest geluid-preferente manier plaatsvindt. Dit betekent dat er iedere keer zal worden gekozen voor die banen die leiden tot het laagste aantal geluidgehinderden. De regels van het NNHS moeten daardoor leiden tot een combinatie van aanvliegeroutes die over minder dichtbevolkt gebied gaan, waarbij routes over dichtbevolkte woonkernen zoveel als mogelijk is, worden gemedend. Het NNHS is tot op heden niet in werking getreden.

3.3 In de periode van 1 november 2010 tot en met 1 november 2012 is geëxperimenteerd met de regels van het NNHS. De hoofdconclusie hiervan was dat de verdeling van geluid over de omgeving onder dit nieuwe stelsel een stabiel patroon laat zien dat nauwelijks afwijkt van het geldende stelsel van het LVB met handhavingspunten.

¹ Zie bijlage 2 en 3 bij het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol.

² De Alderstafel is een overlegtafel over de ontwikkeling van de luchtvaart in de omgeving van Schiphol. De tafel is genoemd naar de voorzitter, voormalig minister en Commissaris van de Koningin van Groningen, de heer Hans Alders. De overlegtafel is in december 2006 opgericht om het kabinet te adviseren over de ontwikkeling van de luchthaven Schiphol in samenhang met de luchthavens Eindhoven en Lelystad. Aan de overlegtafel nemen alle bij de luchtvaart betrokken partijen deel.

3.4 In het NNHS is een aantal regels opgenomen, waaronder de vierde baanregel, die een maximum van 80 vliegbewegingen per dag op de vierde baan voorschrijft. In het advies van de Alderstafel van 29 januari 2015 is aangegeven dat dit dagmaximum voor de vierde baan in een aantal specifieke gevallen niet van toepassing is³.

3.5 Het gebruik van de landingsbanen van Schiphol wordt inmiddels in de praktijk al enige jaren ingericht volgens de regels van het (niet geldende) NNHS. Op 25 september 2015 heeft de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu aan de Tweede Kamer gemeld dat 'anticiperend' zal worden gehandhaafd. Als in een gebruiksjaar sprake is van overschrijding van de grenswaarden voor geluid uit het LVB, maar het vliegverkeer in dat gebruiksjaar al wel plaatsvond in lijn met de regels van het NNHS, zullen voor het volgende gebruiksjaar geen maatregelen aan de luchtvaartsector worden voorgeschreven vanwege overschrijding van de grenswaarden van het LVB.

Het verloop van de procedure

4.1 Boomhouwer woont in Aalsmeer in de nabijheid van vliegveld Schiphol. Hij geeft aan veel (geluid)hinder te ondervinden van het vliegverkeer. Uit de gegevens die LVNL over de naleving van de vierde baanregel in gebruiksjaar 2017 heeft overgelegd, blijkt dat er in totaal 76 dagen sprake is geweest van overschrijding van het dagmaximum. Boomhouwer heeft de ILT daarom verzocht om passende maatregelen op te leggen aan LVNL zodat in het gebruiksjaar 2018 die vierde baanregel, in het bijzonder het dagmaximum van 80 vliegbewegingen, wordt nageleefd.

4.2 De ILT heeft hierop aangegeven dat de vierde baanregel onderdeel is van het NNHS, en dus niet wettelijk is vastgelegd, omdat het NNHS nog niet in werking is getreden. De ILT acht zich daarom niet bevoegd om bij niet-naleving daarvan maatregelen op te leggen. Dit heeft de ILT uiteengezet in het bestreden besluit.

4.3 Boomhouwer kan zich in deze redenering niet vinden en heeft daartegen bezwaar gemaakt. Die procedure loopt nog. De ILT heeft op de zitting aangegeven dat zijn beslissing op de bezwaren van Boomhouwer binnen enkele weken is te verwachten.

4.4 Boomhouwer wil die uitkomst niet afwachten. Hij stelt dat hij als gevolg van de geluidhinder al ruim drie jaar een voortdurende inbreuk op zijn woongenot ervaart en vraagt de voorzieningenrechter om de ILT op te dragen om voor gebruiksjaar 2018 die maatregelen te treffen die bijdragen aan het terugdringen van de geluidbelasting binnen de grenswaarden. De noodzaak voor een voorlopige voorziening wordt volgens Boomhouwer versterkt doordat de ILT op dit moment druk is met de bevindingen van gebruiksjaar 2017 en het voorbereiden van verbetermaatregelen voor het lopende gebruiksjaar 2018.

De beoordeling door de voorzieningenrechter

5.1 De voorzieningenrechter stelt voorop dat niet ter discussie staat of Boomhouwer als bewoner van Aalsmeer hinder ondervindt van het vliegverkeer van en naar Schiphol. De mate en intensiteit van die hinder heeft een subjectieve component die zich niet leent voor rechterlijke toetsing. Wel kan worden beoordeeld of de regels voor het – zoveel mogelijk – beperken van de objectiveerbare omvang van de geluidhinder, zijn nageleefd.

³ Zie voor de uitzonderingen de bijlage bij deze uitspraak.

5.2 De voorzieningenrechter merkt verder op dat er nog een bodemprocedure loopt, waarin op de bezwaren van Boomhouwer zal worden beslist. Een voorlopige voorziening moet vooral voorkomen dat er onomkeerbare gevolgen optreden in afwachting van de uitkomst daarvan. Bij beoordeling van een gevraagde voorziening wordt ook stilgestaan bij de kansrijkheid van het bezwaar. Verder geldt een getroffen voorziening in beginsel totdat op het bezwaar is beslist, waardoor deze procedure zich minder leent voor principiële en bindende rechtsoordelen.

5.3 Tussen partijen is niet in geschil dat de geldende geluidnormen in het LVB in het gebruiksjaar 2017 op verscheidene handhavingspunten zijn overschreden, wat in beginsel aanleiding zou zijn voor maatregelen voor gebruiksjaar 2018.⁴ De ILT heeft echter besloten daar vanaf te zien, omdat er bij afhandeling van het vliegverkeer in 2017 is geanticipeerd op de regels van het NNHS.⁵ Deze benadering is eerder ook gekozen na overschrijding van de geluidnormen van het LVB in de gebruiksjaaren 2015 en 2016.

5.4 Er wordt geanticipeerd op het NNHS omdat dit zou leiden tot een lager (absoluut) aantal geluidgehinderden rond Schiphol dan het nu geldende systeem van het LVB. De ILT heeft op de zitting toegelicht dat het NNHS een veel zorgvuldiger vorm van hinderbeperking biedt. Door het rigide systeem van vaste handhavingspunten in het LVB moet soms noodgedwongen worden gekozen voor routes over dichtbevolkt gebied, met extra hinder, omdat de grenswaarde is bereikt van een handhavingspunt in een gebied met veel minder bewoners. Het NNHS speelt daar veel soepeler op in, door steeds een combinatie van banen te kiezen die het vliegverkeer zoveel mogelijk over dunbevolkt gebied leidt, waardoor het aantal personen dat geluidhinder ondervindt veel lager is. Boomhouwer heeft dit positieve effect van het NNHS ten opzichte van het LVB niet weersproken.

5.5 De ILT heeft verder toegelicht dat het LVNL het Helix-systeem heeft ontwikkeld. Dit Helixsysteem analyseert de beschikbare vluchtinformatie op de luchthaven en beoordeelt daarbij of aan de regels voor baantoedeling van het NNHS wordt voldaan. De werking van dit systeem is in de beginfase uitgebreid getest en in 2012 geverifieerd. Ook in december 2017 heeft de ILT nog een bezoek gebracht aan de LVNL en heeft zich laten informeren over het reken- en verdelingssysteem van Helix en de deskundigheid van de medewerkers die hier mee werken. De ILT acht de data uit het Helixsysteem voldoende betrouwbaar om te kunnen beoordelen of de regels van het NNHS zijn nageleefd.

5.6 De voorzieningenrechter stelt vast dat bij dit anticiperen op het NNHS wel een overschrijding van de geldende geluidnormen uit het LVB plaatsvindt. Dat de ILT dat vervolgens 'anticiperend' handhaaft, betekent in de praktijk dat die schending van geldende wet- en regelgeving wordt gedoogd. Aan gedogen worden zeer strenge eisen gesteld. Het is vaste rechtspraak dat een bestuursorgaan, zoals de ILT, in beginsel gehouden is om op te treden tegen het niet-naleven van de regels. Dit wordt de beginselplicht tot handhaving genoemd. Alleen in bijzondere gevallen kan van die verplichting worden afgezien. De principiële vraag of met het toepassen van het NNHS is gerechtvaardigd dat wordt afgezien van handhaving van de LVB-normen, waarbij ook aandacht moet zijn voor de vraag of deze onwenselijke situatie inmiddels niet te lang voortduurt, leent zich naar zijn aard niet voor beantwoording in deze procedure.

⁴ Onderzoeksrapport van 28 februari 2018, oorzaakanalyse overschrijding grenswaarde(n) geluid in 2017.

⁵ Op rijksoverheid.nl staat vermeld dat de overheid in 2015 een nieuw normen en handhavingssysteem vastlegt. Ter zitting heeft de ILT toegelicht dat dit in 2019 zal plaatsvinden.

5.7 In het bestreden besluit heeft de ILT aangegeven niet op te kunnen treden wanneer de vierde baanregel niet wordt nageleefd, omdat dit geen geldend recht is. Deze conclusie is juist. Het verzoek van Boomhouwer om maatregelen te treffen met betrekking tot naleving van die vierde baanregel kan om die reden niet worden toegewezen. Ter zitting heeft de ILT wel erkend dat anticiperen op het NNHS minimaal vereist dat dit stelsel dan ook integraal wordt nageleefd, nu hij daarin de rechtvaardiging vindt om af te zien van handhaving van het LVB. Boomhouwer heeft vervolgens aangevoerd dat wanneer de vierde baanregel in 2017 niet is nageleefd er maatregelen moeten volgen om overschrijding van de grensnormen van het LVB in 2018 te voorkomen. De ILT heeft deze gevolgtrekking niet tegengesproken.

5.8 De voorzieningenrechter zal zich beperken tot de vraag of er concrete aanknopingspunten zijn dat de vierde baanregel in 2017 niet is nageleefd, zoals Boomhouwer stelt. In dat geval is immers ook de ILT van mening dat hij geen ruimte heeft om 'anticiperend' te handhaven en dus maatregelen voor 2018 moet voorschrijven, in welk geval Boomhouters bezwaar dan een redelijke kans van slagen heeft. Of er een voorziening moet worden getroffen in afwachting van de uitkomst van dat bezwaar, zal eerst daarna worden bekeken.

5.9 Vast staat dat in 2017 op 76 dagen het dagmaximum van 80 vliegtuigbewegingen op de vierde baan is overschreden. De ILT heeft in zijn verweerschrift en op zitting toegelicht dat overschrijding van dit maximum op 64 dagen het gevolg is van noodzakelijk onderhoud aan de Kaagbaan. Daardoor moesten vluchten worden omgeleid via geluidgevoeliger banen. Uit de Aldersbrief van 15 januari 2015 blijkt dat dergelijk onderhoud aanvaardbaar wordt geacht als uitzondering op de vierde baanregel. Boomhouwer heeft deze weergave van de feiten niet weersproken. De voorzieningenrechter ziet dan ook in de overschrijding van het dagmaximum voor deze 64 dagen onvoldoende aanleiding om te oordelen dat de ILT zal moeten afzien van 'anticiperend' handhaven.

5.10 Voor de resterende twaalf dagen waarop het dagmaximum is overschreden, is geen concrete oorzaak genoemd. De ILT stelt dat aannemelijk is dat deze overschrijdingen vallen onder uitsluitingsgrond c van voornoemde Aldersbrief, onvoorziene of uitzonderlijke omstandigheden die de inzet van de vierde baan onvermijdelijk maken.

5.11 De voorzieningenrechter acht deze uitleg niet voldoende. De reden om op die dagen voor de vierde baan te kiezen is immers van direct belang voor de beoordeling van de vraag of de ILT, ondanks zijn opdracht in de Wet Luchtvaart, handhaving achterwege kan laten bij schending van geldende wet- en regelgeving. Wanneer de overschrijding van het dagmaximum op die twaalf dagen onder geen van de uitzonderingen in de Aldersbrief valt, bestaat er immers ook in de visie van de ILT geen ruimte om 'anticiperend' te handhaven. Deze redenering is niet terug te vinden in het bestreden besluit. Ook is er (nog) geen duidelijkheid verschaft over de redenen voor het overschrijden van het dagmaximum op die twaalf dagen. Het bestreden besluit heeft dus een gebrekkige motivering.

5.12 Het voert echter te ver om aan deze conclusie de consequentie te verbinden die Boomhouwer wenst. De voorzieningenrechter ziet het belang van Boomhouwer, maar de gebreken aan het primaire besluit hebben niet een zodanig onomkeerbaar karakter dat een voorlopige voorziening op dit moment onontkoombaar is. Zoals eerder is aangegeven bevindt het geschil zich in de bezwaarfase, waar een bestuurlijke heroverweging plaatsvindt. In dat kader kan de ILT nader onderzoek doen naar de oorzaak van de overschrijding van het dagmaximum en nagaan of deze onder een van de uitzonderingen valt.

Op dit moment bestaan er naar het oordeel van de voorzieningenrechter nog onvoldoende aanknopingspunten voor de conclusie dat dergelijk onderzoek niet of niet meer mogelijk is. Daarmee staat ook onvoldoende vast dat de door Boomhouwer gewenste maatregelen voor gebruiksjaar 2018 noodzakelijk zijn en dus of zijn bezwaar na heroverweging leidt tot het door hem gewenste resultaat.

6.1 Gelet op wat hiervoor is overwogen, ziet de voorzieningenrechter op dit moment onvoldoende aanleiding een voorlopige voorziening te treffen. Hij zal het verzoek dan ook afwijzen.

6.2 Voor een proceskostenveroordeling of vergoeding van het griffierecht bestaat geen aanleiding.

Beslissing

De voorzieningenrechter wijst het verzoek om voorlopige voorziening af.

Deze uitspraak is gedaan door mr. P.H.A. Knol, voorzieningenrechter, in aanwezigheid van mr. B.E. Giesen, griffier. De beslissing is in het openbaar uitgesproken op 17 april 2018.

griffier

voorzieningenrechter

*de griffier is verhinderd
te tekenen*

17 APR. 2018

Afschrift verzonden aan partijen op:

Rechtsmiddel

Tegen deze uitspraak staat geen rechtsmiddel open.

Voor kopie conform,
de griffier van de Arrondissements-
rechtbank Sector Bestuursrecht
te Amsterdam

Bijlage

Wet luchtvaart

Artikel 8.15:

Bij algemene maatregel van bestuur wordt voor de luchthaven een luchthavenverkeerbesluit vastgesteld.

Artikel 8.17:

1. Het luchthavenverkeerbesluit bevat regels omtrent het luchthavenluchtverkeer voor zover die regels noodzakelijk zijn met het oog op de veiligheid, de geluidbelasting, de lokale luchtverontreiniging en de geurbelasting.

[..]

4. De regels bevorderen het realiseren van een beschermingsniveau, waarbij de in het besluit beschreven grenswaarden met betrekking tot de door het luchthavenluchtverkeer veroorzaakte belasting ten aanzien van veiligheid, geluid en lokale luchtverontreiniging niet worden overschreden.

5. Het besluit bevat in ieder geval:

a. [..];

b. de grenswaarden voor de geluidbelasting, waarbij in ieder geval punten in of aan de rand van woonbebouwing in de nabijheid van de luchthaven bepaald worden met de grenswaarden die op ieder van die punten van toepassing zijn;

[..].

Artikel 8.22

1. Zodra de inspecteur-generaal constateert dat de in artikel 8.17, vierde lid, bedoelde grenswaarden zijn overschreden, schrijft hij maatregelen voor die naar zijn oordeel bijdragen aan het terugdringen van de belasting vanwege het luchthavenluchtverkeer binnen de grenswaarden.

[..]

Luchthavenverkeersbesluit Schiphol

Artikel 1.1:

a. *gebruiksjaar*: de periode van een jaar die loopt van 1 november tot en met 31 oktober;

[..]

Artikel 4.2.1

1. De *Lden* wordt gebruikt als indicator voor de geluidbelasting gedurende het gehele etmaal ten gevolge van het luchthavenluchtverkeer. De geluidbelasting wordt berekend over een gebruiksjaar.

2. Het totale volume van de geluidbelasting bedraagt niet meer dan 63,46 dB(A).

3. De geluidbelasting in een punt dat is aangewezen in bijlage 2 bij dit besluit bedraagt niet meer dan de bij dat punt aangegeven waarde.

4. [..]

De regels uit het NNHS⁶ met betrekking tot het strikt preferentieel vliegen luiden als volgt:

Regel 1 Gebruik baanpreferentietabel	Norm
De baankeuze moet worden gebaseerd op de meest preferente combinatie van beschikbare en bruikbare banen (zie baanpreferentietabel) ⁷ . De regel is niet van toepassing tijdens beperkt zicht omstandigheden.	Aan de regel is voldaan indien voor zowel het zomer- als winterseizoen in gemiddeld minimaal 95% van de tijd de in gebruik zijnde baancombinaties zijn gelegitimeerd.
Regel 2 Inzet van een tweede start- of landingsbaan	Norm
Deze regel geeft aan dat een tweede landings- of startbaan pas wordt ingezet als het aanbod meer bedraagt dan de beschikbare capaciteit. De beschikbare capaciteit bedraagt 6 landingen resp. starts per 10 min voor goed zicht en 5 landingen resp. starts per 10 min voor marginaal zicht. De regel is niet van toepassing tijdens beperkt zicht omstandigheden of voor andere baancombinaties dan die opgenomen zijn in de van toepassing zijnde baanpreferentietabel.	Aan de regel is voldaan indien voor zowel het zomer- als winterseizoen in minimaal 90% van de tijd dat een tweede landingsbaan is ingezet en in minimaal 95% van de tijd dat een tweede startbaan is ingezet, de inzet o.b.v. het aanbod is gelegitimeerd.
Regel 3 Verdeling van het startend en landend verkeer	
Deze regel geeft aan hoe het verkeer over twee start- of twee landingsbanen moet worden verdeeld, in het geval er vanwege een start- of landingspiek twee startbanen of twee landingsbanen in gebruik zijn. De regel is niet van toepassing voor andere baancombinaties dan die opgenomen zijn in de van toepassing zijnde baanpreferentietabel.	
Regel 3a Verdeling van het starten verkeer	Norm
Startend verkeer met een westelijk gelegen bestemming (sector 4 en 5) dient in startpieken gebruik te maken van de meest westelijk gelegen startbaan.	Aan de regel is voldaan indien voor zowel het zomer- als winterseizoen tenminste 97% van het aantal starts richting sector 4 en 5 gebruik heeft gemaakt van de meest westelijk gelegen baan binnen een baancombinatie.
Regel 3b Verdeling van het landend verkeer	Norm
Voor landend verkeer geldt de regel dat bij gelijktijdige inzet van de Polderbaan en Zwanenburgbaan of bij gelijktijdige inzet van de Kaagbaan en Aalsmeerbaan respectievelijk tenminste 45% en 50% gebruik maakt van respectievelijk de Polderbaan en Kaagbaan.	Aan de regel is voldaan indien voor zowel het zomer- als winterseizoen aan de genoemde percentages wordt voldaan.

⁶ Zie onder meer *Eindadvies van de Alderstafel Schiphol* aan de Staatsecretaris van Infrastructuur en Milieu van 8 oktober 2013

⁷ Omdat de baanpreferentietabel bij de beoordeling van dit geschil geen rol speelt, is deze niet opgenomen in deze uitspraak.

Regel 4 Vierde baan	Norm
Deze regel heeft betrekking op het gebruik van de vierde baan (2+2 baangebruik).	De norm die voor deze regel gehanteerd wordt is enerzijds een jaargemiddelde van ten hoogste 40 bewegingen per dag (overeenkomend met een maximum van 14.600 vliegtuigbewegingen op jaarbasis, of 14.640 voor een schrikkeljaar) en anderzijds een maximum van 80 vliegtuigbewegingen per dag op de vierde baan.
De vierde baan is de baan waarop tijdens een afzonderlijke, aaneengeschakelde periode waarin gestart is op twee startbanen en geland is op twee landingsbanen het minste aantal vliegtuigbewegingen zijn afgehandeld, met dien verstande dat de Kaagbaan en de Polderbaan niet als vierde baan worden aangemerkt.	

Aldersadvies van 25 januari 2015 gericht aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu

p. 1: "Op 13 november 2014 heb ik u geïnformeerd dat een onverkort handhaven van de 4^e baan regel inclusief de daarbij vastgestelde normen van het nieuwe geluidsstelsel Schiphol, een groei van Schiphol tot meer dan 470.000 bewegingen ernstig in gevaar zou brengen, nadat was gebleken dat de luchtvaartpartijen onvoldoende in staat waren hun operatie zo te hervormen dat die was in te passen binnen de regel.

[..]"

In het aan u uitgebrachte advies over het nieuwe stelsel in oktober 2013 is al melding gemaakt van de spanning die zou kunnen optreden met de regel in het licht van de voorgenomen groei van Schiphol naar 510.000 bewegingen in 2020.

[..]

p. 2: *Voorstel*

Op basis van de standpunten en overwegingen van partijen treft u onderstaand een voorstel voor de oplossing van het gesignaleerde knelpunt. Dit voorstel kan rekenen op de instemming van alle partijen aan Tafel.

[..]

De regel voor het gebruik van de vierde baan is niet van toepassing:

- a. in geval van baanonderhoud
- b. in geval van uitzonderlijk weer
- c. in die gevallen waarbij onvoorziene en/of uitzonderlijke omstandigheden plaatsvinden die de inzet van de vierde baan onvermijdelijk maken. Voorbeelden van dergelijke situaties zijn:
 - i. NAVO top waarbij Polderbaan buiten gebruik is
 - ii. vulkaan uitbarstingen IJsland
 - iii. situaties waarbij de veiligheid in het geding is
 - iv. en soortgelijke op dit moment nog niet te benoemen situaties."