

Verzoek tot ontheffing of vrijstelling van de Schipholregels

Referentie Schipholregels Art. 7 'Afwijken van deze regeling':

1. De Exploitant kan tijdelijk van deze regeling afwijken in het belang van de goede orde en veiligheid of na een aanwijzing van het bevoegd gezag.
2. De Exploitant kan op verzoek van eenieder ontheffing of vrijstelling verlenen van één of meer bepalingen uit de Schipholregels.
3. De Exploitant kan aan een ontheffing of vrijstelling voorwaarden verbinden.
4. De Exploitant is bevoegd een ontheffing of vrijstelling in te trekken indien:
 - a. De daaraan verbonden voorwaarden niet worden nageleefd;
 - b. Deze niet langer in overeenstemming is met geldende wet- en regelgeving;
 - c. Het belang van de goede orde en veiligheid zich daartegen verzet.

Ontheffing	Een ontheffing van de Schipholregels wordt door Schiphol verleend voor een specifieke situatie of omstandigheid en wordt op naam gesteld van een (individuele) rechtspersoon of een natuurlijk persoon. Een ontheffing wordt voor bepaalde of onbepaalde tijd verleend en wordt in voorkomend geval iedere twee jaar opnieuw beoordeeld op validiteit.
Vrijstelling	Een vrijstelling op de Schipholregels wordt door Schiphol verleend en geldt voor eenieder die voldoet aan de voorwaarden voor die vrijstelling. Een vrijstelling wordt voor bepaalde of onbepaalde tijd verleend en wordt in voorkomend geval iedere twee jaar opnieuw beoordeeld op validiteit.

Gegevens aanvrager

Naam bedrijf	Royal Schiphol Group		
Adres	Evert van de Beekstraat 202 1118 CP Schiphol		
Naam aanvrager	functie	e-mail	telefoonnummer
Jasper Daams	Sr. Manager Compliance	jasper.daams@schiphol.nl	+31653256466

Op welk artikel wordt dit verzoek voor ingediend?

Document	Artikel no.	Tekst artikel
Schipholregels	32.3	Voorschriften met betrekking tot vliegtuigposities en vliegtuigopstelplaats

Motivatie van reden tot verzoek

Als onderdeel van de License to Operate zijn Airside Safety Performance Indicators vastgesteld in de ISMS SRB. De SPI relevant in deze context is: "Improvements on clean VOP as prevention of a/c damage". Afhandelaren meten op basis van deze KPI in ieder geval 3% van het totale aantal vluchten op clean VOP sinds de vaststelling van deze SPI (mei 2023 ISMS SRB). Het uitgangspunt is een 100% lege VOP, maar hierover was nog niet expliciet een norm afgesproken. Afhandelaren hebben aangegeven dat een lege VOP niet altijd te realiseren is door het gebrek aan beschikbare parkeerruimte en Schiphol gedooft dit. Deze normvervaging is niet langer acceptabel volgens Schiphol. Schiphol heeft hier ook bevindingen op van de toezichthouder ILT. Middels deze tijdelijke vrijstelling voorkomen we dit gedoogbeleid, waardoor de norm (schipholregels) weer voor iedereen duidelijk is.

Concreet is de vraag een uitzondering te maken op de regel 32.3:

'Het is niet toegestaan dat personen, vracht, voertuigen, afhandelingsmaterieel zich, bij het in- of uitrijden van een luchtvaartuig, binnen de rode belijning van de ERA (vliegtuigopstelplaats) bevinden. Met uitzondering van:

- a. Materieel binnen het daarvoor bestemde én gemarkeerde vak;
- b. Personen en voertuigen die activiteiten verrichten voor de parkeerprocedure van het luchtvaartuig.'

Het verzoek is om voor de volgende situatie een vrijstelling te laten gelden:

- Indien de positie niet is voorzien van vakken met een hoogtebeperking, geldt dat één rij bagagekarretjes/dolly's gepositioneerd mag worden op de vliegtuigklaringslijn van het vliegtuig aan de rechterkant van de ERA/VOP (gezien vanaf de achterkant van het vliegtuig) met een maximale lengte zoals beschreven in artikel 25 van de Schipholregels.. Zie foto 1 voor een visuele weergave.
- Kegels en blokken mogen verzameld worden binnen de vliegtuigklaringslijnen, maar buiten het bewegingsgebied van het vliegtuig en de aviobrug.



Foto 1: Het linker vliegtuig mag 1 rij karretjes op de lijn rechts van het toestel parkeren.

Op het moment dat er reeds een “opstellvak met hoogtebeperking” is ingetekend, zoals op foto 2, geldt dat alle materialen daarbinnen geparkeerd moeten worden en de hoogtebeperking in acht genomen moet worden (zie schipholregels artikel 32.8). Zoals beschreven in Artikel 32.19 mogen de materialen alleen geparkeerd worden als deze voor de eerst volgende afhandeling gebruikt worden.

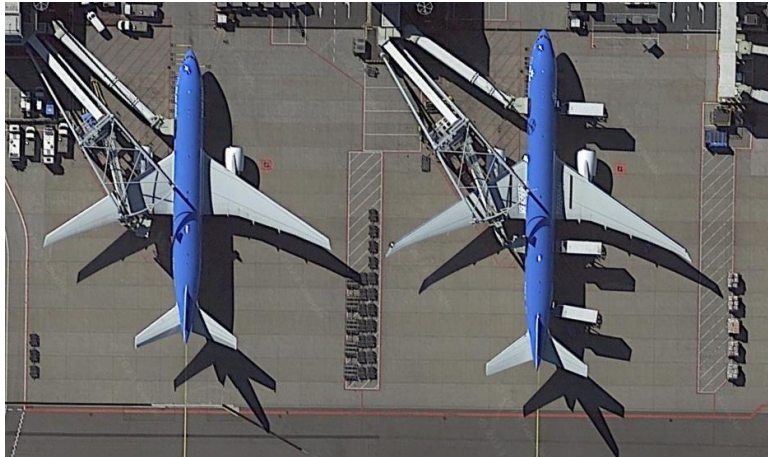


Foto 2: Parkeren van materieel op stands met een “opstellvak met hoogtebeperking” mag alleen in de vakken.

Afhandelaren committeren zich aan dit initiatief en het resultaat wat dit moet opleveren, namelijk een lege ERA/VOP. De ambitie is 100%, maar de target wordt in eerste instantie gezet op 85%, waarbij ieder kwartaal via de License to Operate de voortgang hierop gemonitord wordt. Schiphol Airport Authority blijft hier toezicht op houden, waarbij zij enkel op de hoogte moeten zijn van de voorgenomen vrijstelling.

De gewenste tijdsduur is 1 jaar, aangezien er dan een redelijk beeld is of het gewenste resultaat (lege ERA/VOP binnen de kaders) zichtbaar is. Een jaar is nodig om het gedragscomponent te beïnvloeden, dat de regels ook echt de regels zijn. Daarnaast heeft AO&AP een project opgestart genaamd ‘100% volgens de regels werken’. Onderdeel van dit project is een gap-analyse (gewenste- versus werkelijke situatie) op de ERA/VOP en de randwegen, waarbij in kaart wordt gebracht welke (infrastructurele) aanpassingen nodig zijn om volgens de regels te kunnen werken. Er wordt een startgebied gekozen om 100% volgens de regels te werken, dit gebied wordt gefaseerd uitgebreid. Infrastructurele aanpassingen worden opgenomen in MJOP (meerjaren onderhoudsplan). De eerste fase van dit project (bestaande uit lessons learned startgebied, gap-analyse en MJOP-planning) wordt eind 2024 afgerond. Op dat moment is er dus een goed beeld van de situatie, waarbij opnieuw gekeken wordt of en welke maatregelen nodig zijn.

Het verzoek is tijdelijke vrijstelling van 1 jaar van een specifiek deel van de Schipholregels t.b.v. de veiligheid op de ERA/VOP. Het ruimtegebrek aan Airside en de cultuur op Schiphol (bij sectorpartijen en intern), heeft ertoe geleid dat een situatie is ontstaan waarin niet alle Schipholregels consequent opgevolgd worden. Deze normvervaging resulteert in een gedoogbeleid, waarvoor AO&AP zich nu vol inzet om het tijt te keren. Dit doet zij door o.a. uitbreiding van Airport Authority, onafhankelijke positionering Airport Authority, project 100% volgens de regels werken en aanvullend toezicht middels de License to Operate. Deze tijdelijke vrijstelling helpt Airport Authority om consistent te zijn in het uitvoeren van toezicht en handhaving, omdat ook afhandelaren zich committeren aan de gestelde norm.

Gewenste ingangsdatum	1-1-2024
Gewenste tijdsduur	31-12-2024

Beoordeling door Toetsingscommissie Schipholregels (en bijlagen)	
In behandeling genomen op datum:	18 december 2023
Toegekend referentie no.	2023/12/18-03
Impact assessment	
Betreft het specifiek bedrijf/rechtspersoon?	Het betreft alle vliegtuigafhandelaren op Schiphol.
Heeft het impact op andere bedrijven/situaties op Schiphol?	Er is een risico inschatting gemaakt door OPS o.b.v. de huidige praktijk situatie.
Op welk vlak heeft het impact?	Safety /Security /Environment
Risico impact beoordeling op deze gebieden	-
Motivatie impact beoordeling	-
Eindoordeel	Akkoord /Niet akkoord
Motivatie eindoordeel	Gezien het een besluit is van het ISMS SRB, gaat de Toetsingscommissie er vanuit dat de betrokken partijen geconsulteerd zijn en de nodige afwegingen en inschattingen gemaakt zijn.
Toegekende tijdsduur	1 jaar (01-01-2024 tot 31-12-2024)
Datum afgehandeld	21 december 2024
Afgetekend door	C. Ruth (secretaris Toetsingscommissie Schipholregels)