

Handhavingsrapportage Schiphol 2009

Datum 14 december 2009

Inhoud

	Samenvatting	5
1	Inleiding	7
1.1	Wettelijk kader	7
1.2	Handhavingssystematiek	7
1.3	Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol (RMI)	9
1.4	Parallel starten problematiek	9
1.5	Experimenten Schiphol	10
1.6	Ontheffingsverzoek ex artikel 8.23 Wet luchtvaart	11
1.7	Bestuursrechtelijke afhandeling overschrijdingen grenswaarden geluid	11
1.8	Bestuursrechtelijke afhandeling overtredingen LVNL 2005, 2006, 2007	12
1.9	Bestuursrechtelijke afhandeling overtreding vrijstellingsbesluit	12
1.10	Handhaving slots	13
1.11	Verslaglegging	13
2	Gegevensverstrekking en kwaliteitsborging	15
2.1	Gegevensverstrekking	15
2.2	Kwaliteitsborging	16
3	Toezicht naleving regels	19
3.1	Afwijkingen van luchtverkeerwegen en minimum vlieghoogten door gezagvoerders	19
3.2	Afwijkingen van luchtverkeerwegen en minimum vlieghoogten door de luchtverkeersleiding	22
3.3	Baanbeschikbaarstelling	25
3.4	Afwijkingen van beperkingen banenstelsel	26
3.5	Regels ter beperking van de uitstoot van stoffen die geurhinder veroorzaken	28
4	Toezicht naleving grenswaarden	31
4.1	Grenswaarden voor het externe veiligheidsrisico	31
4.2	Grenswaarden voor de geluidbelasting	31
4.2.1	Totale volume geluid L_{den}	31
4.2.2	Geluidbelasting handhavingspunten L_{den}	31
4.2.3	Totale volume geluid L_{night}	32
4.2.4	Geluidbelasting handhavingspunten L_{night}	32
4.3	Grenswaarden voor de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken	33
5	Toezicht naleving hoogtebeperkingen objecten	35
6	Getroffen voorzieningen	37
7	Maatregelen inspecteur-generaal	39

- Bijlage A: Afwijkingen baan- en luchtruimgebruik 41**
- Bijlage B: Grenswaarden handhavingspunten L_{den} en geluidbelasting t/m 31 oktober 2009 42**
- Bijlage C: Handhavingspunten L_{den} 43**
- Bijlage D: Grenswaarden handhavingspunten L_{night} en geluidbelasting t/m 31 oktober 2009 44**
- Bijlage E: Handhavingspunten L_{night} 45**

Samenvatting

Op grond van artikel 8.29 van de Wet luchtvaart en artikel 3.1, tweede lid, van de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol (RMI) dient jaarlijks vóór 1 januari door de Inspecteur-Generaal Verkeer en Waterstaat (hierna: de inspecteur-generaal) aan de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (hierna: de minister van VROM) een verslag te worden uitgebracht. Dit verslag betreft de in de Wet luchtvaart en het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) vastgelegde veiligheids- en milieuaspecten over de periode van een gebruiksjaar.

Voor Schiphol beslaat het gebruiksjaar de periode 1 november tot en met 31 oktober. In de nu voorliggende handhavingsrapportage wordt verslag gedaan over de periode 1 november 2008 tot en met 31 oktober 2009.

De belangrijkste bevindingen en acties van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (hierna: de Inspectie) over het gebruiksjaar 2009 zijn, dat:

- de grenswaarden voor het externe veiligheidsrisico, de geluidbelasting en de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken, niet overschreden zijn;
- in verband met overschrijdingen van grenswaarden voor de geluidbelasting in twee handhavingpunten L_{den} en één handhavingpunt L_{night} in het gebruiksjaar 2008, de inspecteur-generaal op 1 juli 2009 maatregelen aan AAS en LVNL heeft opgelegd;
- deze maatregelen door AAS en LVNL correct zijn uitgevoerd;
- LVNL één van de regels van het LVB inzake het baangebruik overtreden heeft, en deze overtreding bestuursrechtelijk zal worden afgehandeld;
- zich geen situatie heeft voorgedaan waarbij als gevolg van het niet beschikbaar zijn van banen is afgeweken van de beperkingen die gelden voor het baangebruik;
- door geen enkele luchtvaartmaatschappij dusdanig van een luchtverkeerweg is afgeweken dat ze door de Inspectie moest worden aangeschreven;
- uit de monitoring van de maatschappijen die in het gebruiksjaar 2008 een overtreding hebben begaan gebleken is dat deze maatschappijen in het gebruiksjaar 2009 geen significante afwijkingen in het vlieggedrag hebben vertoond, en er dus ook geen sprake is van recidive;
- bij inspecties van bouwkransen in drie gevallen de bouwwerkzaamheden zijn stopgezet in verband met een overtreding van de geldende hoogtebeperking, en aan de betreffende aannemersbedrijven hierover een waarschuwingsbrief is gestuurd;
- drie luchtvaartmaatschappijen wegens slotsmisbruik door de Inspectie zijn aangeschreven;
- één van deze maatschappijen in 2009 failliet is gegaan en de andere twee na hun aanschrijving geen overtredingen meer hebben begaan, waardoor in het gebruiksjaar 2009 ook geen dwangsommen hoefden te worden betaald.

1 Inleiding

1.1 Wettelijk kader

Het wettelijk kader voor de luchthaven Schiphol wordt gevormd door Hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart (Stb. 2002, 374), het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) (Stb. 2002, 591; laatstelijk gewijzigd Stb. 2004, 425), het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) (Stb. 2002, 592; laatstelijk gewijzigd Stb. 2008, 390) en de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol (RMI) (Stcrt. 2003, 34; laatstelijk gewijzigd Stcrt. 2004, 209).

De Wet luchtvaart en het LVB bevatten regels en grenswaarden die door Amsterdam Airport Schiphol (AAS), Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en de luchtvaartmaatschappijen (hierna: de luchtvaartsector) moeten worden nageleefd. Het toezicht hierop wordt uitgeoefend door de Inspectie Verkeer en Waterstaat (hierna: de Inspectie), waarbij de Inspecteur-Generaal Verkeer en Waterstaat (hierna: de inspecteur-generaal) in geval van niet naleving van regels en/of grenswaarden de bevoegdheid heeft om handhavend op te treden.

Het LIB bevat regels omtrent de bestemming en het gebruik van de grond van en rond de luchthaven Schiphol (het luchthavengebied en het beperkingengebied). De handhaving van het LIB geschiedt door middel van het handhaven van de bestemmingsplannen en is derhalve een taak van de gemeenten. Uitzondering hierop vormt de handhaving van de hoogtebeperkingen uit het LIB inzake (mobiele) objecten. Deze handhaving geschiedt door de Inspectie (zie hoofdstuk 5).

Op de RMI wordt nader ingegaan in paragraaf 1.3 en hoofdstuk 2.

1.2 Handhavingssystematiek

De handhaving door de inspecteur-generaal heeft betrekking op de regels en grenswaarden zoals vastgelegd in het LVB en bovengenoemde bepaling over hoogtebeperkingen inzake (mobiele) objecten in het LIB.

Het gaat daarbij om:

- de regels voor het gebruik van het luchtruim en het baangebruik;
- de regels ter beperking van de uitstoot van stoffen die geurhinder veroorzaken;
- de grenswaarden voor het externe veiligheidsrisico (Totaal Risico Gewicht), de geluidbelasting (Totale Volume Geluid en geluidbelasting in handhavingspunten) en de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken;
- de verbodsbepaling inzake het oprichten of plaatsen van objecten in strijd met de hoogtebeperkingen uit het LIB.

De handhaving vindt plaats over de periode van een gebruiksjaar. Voor Schiphol geldt als gebruiksjaar, de periode van 1 november in enig jaar tot en met 31 oktober in het daarop volgende jaar.

De handhavingssystematiek die door de Inspectie wordt toegepast is gebaseerd op de Wet luchtvaart. Daarbij dient een onderscheid te worden gemaakt tussen de handhaving van grenswaarden en de handhaving van regels.

Ten aanzien van *grenswaarden* is in artikel 8.18 van de Wet luchtvaart bepaald dat de exploitant van de luchthaven (lees: AAS), de verlener van luchtverkeerdienstverlening (lees: LVNL) en de luchtvaartmaatschappijen een gemeenschappelijke verplichting hebben om overschrijdingen van grenswaarden te voorkomen (zorgplicht). Zodra de inspecteur-generaal constateert dat een grenswaarde overschreden is, wordt door de inspecteur-generaal op grond van artikel 8.22, eerste lid, van de Wet luchtvaart een maatregel voorgeschreven die ertoe moet bijdragen dat de belasting vanwege het luchthavenluchtverkeer weer binnen die grenswaarde wordt teruggedrongen.

In dit verband is het van belang te weten dat LVNL op basis van Hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart, in relatie tot de naleving van milieubepalingen, als een sectorpartij moet worden gezien. Voorts dient er rekening mee te worden gehouden dat voor handhavingpunten waarin een overschrijding is geconstateerd, op basis van artikel 4.2.1, vierde lid, van het LVB, eerst nog een berekening moet worden uitgevoerd om te bepalen in hoeverre bijzondere weersomstandigheden bij de overschrijdingen een rol hebben gespeeld. Indien nodig vindt vervolgens nog een analyse plaats om vast stellen of er nog andere factoren zijn die bepalend zijn voor het antwoord op de vraag in hoeverre de grenswaarde-overschrijdingen de sectorpartijen kunnen worden aangerekend. Pas dan neemt de inspecteur-generaal een eventuele maatregel.

Deze maatregel richt zich tot die partij die de betreffende maatregel ook kan uitvoeren. De schuldvraag (wie is verantwoordelijk voor de overschrijding van de grenswaarde) is daarbij niet aan de orde. Omdat een overschrijding van een grenswaarde pas na afloop van het gebruiksjaar definitief kan worden vastgesteld, zal de betreffende maatregel in beginsel niet eerder dan in het daarop volgende gebruiksjaar door de inspecteur-generaal worden opgelegd. Feitelijk betekent dit dan dat de maatregel erop is gericht dat de betreffende overschrijding zich in het nieuwe gebruiksjaar niet meer voor doet.

Ten aanzien van *regels* is in de artikelen 8.19 tot en met 8.21 van de Wet luchtvaart bepaald dat de partij tot wie de regel gericht is, verplicht is die regel ook na te leven. In tegenstelling tot bij grenswaarden geldt bij regels dus niet een gemeenschappelijke verplichting. De regels zoals vastgelegd in het LVB bevatten geboden, maar ook gelegitimeerde gronden om van die geboden te mogen afwijken. Daarnaast kan te allen tijde door een partij op grond van de artikelen 8.19 tot en met 8.21 van de Wet luchtvaart van de regels van het LVB worden afgeweken als dat in het belang van de veiligheid nodig is.

Dit betekent dat pas van een overtreding sprake is als door de inspecteur-generaal is vastgesteld dat niet op basis van een gelegitimeerde afwijkingsgrond, dan wel op basis van veiligheid van een regel is afgeweken.

Een overtreding van een regel van het LVB (en LIB) kan op grond van artikel 11.16 van de Wet luchtvaart worden bestraft met een bestuurlijke boete. Om recidive te voorkomen kan daarnaast op grond van artikel 11.15 van de Wet luchtvaart bestuursdwang worden toegepast, dan wel een last onder dwangsom worden opgelegd.

De handhavingssystematiek zoals die door de Inspectie wordt toegepast is nader uitgewerkt in het Handhavingsbeleid: Wet luchtvaart; De Luchthaven Schiphol (hierna: het Handhavingsbeleid).

1.3 Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol (RMI)

De gegevens die de inspecteur-generaal nodig heeft om de regels en grenswaarden te kunnen handhaven, dienen op grond van artikel 8.28 van de Wet luchtvaart door de sectorpartijen aan de Inspectie te worden verstrekt. Dit is nader uitgewerkt in de RMI. In de RMI is vastgelegd welke gegevens wanneer moeten worden verstrekt, hoe de gegevens tot stand moeten worden gebracht en aan welke kwaliteitseisen moet worden voldaan. In hoofdstuk 2 wordt hier nader op ingegaan.

1.4 Parallel starten problematiek

Via een stapsgewijze aanpak wordt door LVNL, samen met AAS, KLM en de rijksoverheid, gewerkt aan een oplossing van de parallel starten problematiek. Deze oplossing moet ervoor zorgen dat op een veilige manier en onder alle weersomstandigheden gelijktijdig door middel van Standard Instrument Departures (SID's) van de Polderbaan en Zwanenburgbaan kan worden gestart. De basis hiervoor is gelegd met de wijziging van de luchtverkeerwegen ten noorden van de Zwanenburgbaan. Deze wijziging is vastgelegd in het gewijzigde LVB dat op 8 oktober 2008 van kracht is geworden.

De stapsgewijze aanpak maakt deel uit van het implementatietraject (fase 1) waarin vijf stappen worden onderscheiden.

Bij stap 1 van fase 1 is van 13 maart tot 23 juni 2008 door middel van een experiment de vliegbaarheid en de vliegveiligheid van de bij de gewijzigde luchtverkeerwegen behorende SID's getest. Het betreft hier vertrekprocedures die in het Flight Management Systeem (FMS) van de vliegtuigen zijn geprogrammeerd zodat vliegtuigen direct na het opstijgen automatisch een divergerende koers gaan volgen. In het kader van het experiment hebben meer dan 8000 starts vanaf de Zwanenburgbaan in oostelijke richting plaatsgevonden waarbij de gezagvoerders opdracht hebben gekregen de betreffende SID's te vliegen.

Bij stap 2 van fase 1 is van 11 augustus 2008 tot eind januari 2009 onder goed weer omstandigheden (weerslimieten: zicht 8 km, wolkenbasis 2000 voet) onafhankelijk parallel gestart waarbij zowel vanaf de Zwanenburgbaan als de Polderbaan op SID's is gevlogen.

Op 24 februari 2009 is stap 2b van fase 1 van start gegaan waarbij tot een zicht van 5 km en een wolkenbasis van 1000 voet onafhankelijk op SID's wordt gestart. Daarna volgen nog een stap 3, 4 en 5 van fase 1.

Voor de overgang van stap 2b naar 3 is een verkeersleiderstraining vereist. De planning is dat deze training eind 2009 wordt afgerond. Na een positieve evaluatie volgt stap 3 waarbij onder marginale weersomstandigheden (weerslimieten: zicht 1500 m, wolkenbasis 300 voet) onafhankelijk op SID's wordt gestart. Bij stap 4 zal onder alle weersomstandigheden onafhankelijk op SID's worden gestart. Stap vijf ten slotte is erop gericht de start- en radioprocedure voor toren en vlieger efficiënter te maken.

Parallel aan fase 1 is, conform de afspraken die hierover in het 'Alders convenant hinderbeperking middellange termijn' zijn gemaakt, in september 2008 het ontwikkeltraject voor de optimalisatie van de SID's van de Zwanenburgbaan (fase 2) van start gegaan. In dat kader wordt gedacht aan:

- a. een experiment gericht op een vermindering van de spreiding van de eerste bocht van de SID's met behulp van een vast draaipunt;
- b. een operationele proef gericht op een concentratie van de verkeersstroom van de SID's tussen Zwanenburg en Badhoevendorp;
- c. een experiment met een vaste bochtstraal tussen Zaanstad en Oostzaan, met als doel een vermindering van de spreiding rond de daar aanwezige SID, en daarmee een vermindering van de hinder in Oostzaan en omgeving;
- d. een routevoorstel gericht op een aanpassing van de SID's die naar het zuiden draaien.

Om de procedureontwerpen operationeel te kunnen toetsen zal eerst fase 1 volledig moeten zijn afgerond.

1.5 Experimenten Schiphol

In het gebruiksjaar 2008 zijn verschillende experimenten van start gegaan (zie handhavingsrapportage Schiphol van 19 december 2008). Deze experimenten hebben gevolgen voor de wijze waarop het verkeer op Schiphol wordt afgewikkeld en de verdeling van de geluidbelasting over de omgeving van Schiphol. In verband hiermee zijn toen ministeriële regelingen van kracht geworden die voor de handhaving maatgevend zijn. In deze regelingen is voor de duur van de experimenten vastgelegd welke vrijstellingen worden verleend voor het mogen afwijken van luchtverkeerswegen. In de regelingen is tevens vastgelegd wat tot en met 31 oktober 2008 de vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten waren.

In verband met de voortzetting van een aantal experimenten in het gebruiksjaar 2009 is op 19 november 2008 een wijzigingsregeling van kracht geworden die terug werkt tot en met 1 november 2008 (Stcrt. 2008, 639).

De voornaamste wijzigingen betreffen de doorlooptijd van genoemde regelingen en de vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten.

Een wijziging van de vervangende grenswaarden was onder meer nodig omdat de vervangende grenswaarden zoals die in de regelingen voor het gebruiksjaar 2008 waren opgenomen, gebaseerd waren op experimenten die in de loop van het afgelopen gebruiksjaar van start zijn gegaan, terwijl de verlenging van de experimenten betrekking heeft op het gehele gebruiksjaar 2009.

De vervangende grenswaarden zoals die in de wijzigingsregeling voor de duur van het gebruiksjaar 2009 zijn vastgelegd, en waarop van 1 november 2008 tot en met 31 oktober 2009 gehandhaafd is, staan in bijlage B en D.

Parallel aan de verlenging van de experimenten is de procedure gestart om het LVB zo aan te passen dat de experimenten definitief als hinderbeperkende maatregel kunnen worden ingevoerd. De verwachting is dat dit gewijzigde LVB begin 2010 van kracht wordt.

1.6 Ontheffingsverzoek ex artikel 8.23 Wet luchtvaart

Op 26 februari 2009 heeft de Inspectie aan Schiphol een vrijstelling verleend om de Zwanenburgbaan voor starts in noordelijke richting in de nacht te mogen gebruiken. Dit vanwege een vliegtuigongeval net ten noorden van de Polderbaan, als gevolg waarvan de Polderbaan door Schiphol direct buiten gebruik is genomen en buiten gebruik is gehouden. Op verzoek van LVNL is deze vrijstelling op 27 februari 2009 uitgebreid met een vrijstelling om bij de Zwanenburgbaan van de luchtverkeersweg voor vertrekkend verkeer naar het westen te mogen afwijken.

1.7 Bestuursrechtelijke afhandeling overschrijdingen grenswaarden geluid

In de handhavingsrapportage Schiphol van 30 juni 2009 is aangegeven dat de inspecteur-generaal op 29 april 2009 een voornemen tot het opleggen van maatregelen aan AAS en LVNL bekend heeft gemaakt. De aanleiding hiervoor waren overschrijdingen van grenswaarden voor de geluidbelasting in twee handhavingspunten L_{den} (punt 32 en 33) en één handhavingspunt L_{night} (punt 21) in het gebruiksjaar 2008.

Op 29 mei 2009 respectievelijk 2 juni 2009 hebben AAS en LVNL hun zienswijze op dit voornemen gegeven. Deze zienswijzen hebben niet tot een wezenlijke aanpassing van de voorgenomen maatregelen geleid.

Op 1 juli 2009 heeft de inspecteur-generaal inzake de op te leggen maatregelen een besluit genomen. De in dit besluit vastgelegde maatregelen zijn door AAS en LVNL correct uitgevoerd (zie hoofdstuk 7).

Op 7 augustus 2009 heeft LVNL tegen bovengenoemd besluit een bezwaarschrift ingediend.

1.8 Bestuursrechtelijke afhandeling overtredingen LVNL 2005, 2006, 2007

Op 19 december 2008 heeft de inspecteur-generaal het voornemen tot het opleggen van bestuurlijke boetes aan LVNL bekend gemaakt. De aanleiding hiervoor waren overtredingen van regels van het LVB die LVNL in de gebruiksjaren 2005, 2006 en 2007 heeft begaan.

Op 29 januari 2009 heeft LVNL haar zienswijze op het voornemen gegeven. Vervolgens heeft de inspecteur-generaal het besluit genomen:

- geen bestuurlijke boetes op te leggen voor de overtredingen van de regels van het LVB inzake het luchtruimgebruik die in de gebruiksjaren 2005 en 2007 hebben plaatsgevonden;
- in verband met overtredingen die in het gebruiksjaar 2006 hebben plaatsgevonden, een bestuurlijke boete van in totaal 48.000 euro aan LVNL op te leggen.

Op 7 augustus 2009 heeft LVNL tegen bovengenoemd besluit een bezwaarschrift ingediend.

1.9 Bestuursrechtelijke afhandeling overtreding vrijstellingsbesluit

Bij besluit van 12 januari 2006 is aan AAS en LVNL een vrijstelling verleend voor het gebruik van de Aalsmeerbaan voor starts in de nacht van 30 op 31 december 2005 tot een maximum van 20 starts. In de handhavingsrapportage Schiphol van 8 januari 2007 is aangegeven dat achteraf door de Inspectie is vastgesteld dat in de betreffende nacht 45 starts vanaf de Aalsmeerbaan hebben plaatsgevonden. Dit betekent dat in de praktijk is afgeweken van één van de bepalingen van het vrijstellingsbesluit.

Vervolgens is door de Inspectie een onderzoek uitgevoerd naar de feiten en omstandigheden die bij het niet naleven van de vrijstelling een rol hebben gespeeld. Op basis van de resultaten van dit onderzoek heeft de Inspectie eind 2006 besloten om richting AAS en LVNL geen bestuurlijke maatregelen te nemen.

Gegeven dit besluit heeft de minister van Verkeer en Waterstaat op 14 december 2006 een door vereniging GEUS ingediend handhavingsverzoek afgewezen. Op 11 januari 2007 heeft vereniging GEUS hiertegen een bezwaarschrift ingediend. In de beslissing op bezwaar van 2 augustus 2007 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat dit bezwaarschrift ongegrond verklaard. Vervolgens heeft vereniging GEUS op 24 oktober 2007 hiertegen beroep aangetekend bij de rechtbank Amsterdam. Op 26 augustus 2008 heeft de rechtbank Amsterdam het beroep van vereniging GEUS gegrond verklaard.

Naar aanleiding van de uitspraak van de rechtbank Amsterdam heeft de minister van Verkeer en Waterstaat op 29 september 2009 alsnog een bestuurlijke boete van 20.000 euro aan LVNL opgelegd.

Op 28 oktober 2009 heeft LVNL tegen bovengenoemd besluit een bezwaarschrift ingediend.

1.10 Handhaving slots

Schiphol is een slotgecoördineerde luchthaven. Dat houdt in dat luchtvaartmaatschappijen alleen gebruik van Schiphol mogen maken als zij door middel van een 'slot' toestemming hebben gekregen om op een bepaald tijdstip een start of een landing uit te voeren. De 'slots' worden via een bepaalde verdeelsleutel door de slotcoördinator aan de luchtvaartmaatschappijen toegewezen.

Soms komt het voor dat luchtvaartmaatschappijen zonder 'slot' vliegen of afwijken van de slottijd, waardoor bijvoorbeeld vluchten waarvoor een 'dagslot' is uitgegeven, in de nacht worden uitgevoerd. Dit kan gevolgen hebben voor de capaciteitsverdeling, maar in het geval van Schiphol ook consequenties hebben voor de geluidbelasting. Vluchten die in de nacht worden uitgevoerd tellen namelijk zwaarder mee in de berekening van de geluidbelasting. Indien door een luchtvaartmaatschappij herhaaldelijk en opzettelijk (dus zonder geldige reden) tussen 23.00 en 7.00 uur (lokale tijd) gestart of geland wordt zonder een voor die periode toegewezen slot, en dus wordt afgeweken van de door de slotcoördinator toegewezen slottijd, is sprake van slotsmisbruik.

In de wijziging van het Besluit slotallocatie van 15 september 2005 is onder meer bepaald dat handhaving door de Inspectie plaatsvindt op het moment dat AAS en de slotcoördinator hebben gedaan wat in hun vermogen ligt om slotsmisbruik aan te pakken, maar deze inspanningen onvoldoende resultaat hebben opgeleverd. In dat geval wordt van de Inspectie verwacht dat aan de betreffende luchtvaartmaatschappijen effectieve en proportionele sancties/maatregelen worden opgelegd. Dat gebeurt in de vorm van dwangsommen van 15.000 euro per overtreding met een maximum van 300.000 euro.

Resultaten

In het gebruiksjaar 2009 zijn drie luchtvaartmaatschappijen wegens slotsmisbruik door de Inspectie aangeschreven. Eén van deze maatschappijen is in 2009 failliet gegaan. De andere twee hebben na hun aanschrijving geen overtredingen meer begaan, waardoor in het gebruiksjaar 2009 ook geen dwangsommen hoefden te worden betaald.

1.11 Verslaglegging

In artikel 8.29 van de Wet luchtvaart is bepaald dat de inspecteur-generaal elk half jaar aan de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van VROM verslag uitbrengt over de veiligheids- en milieuaspecten van het luchthavenluchtverkeer. Deze aspecten zijn vastgelegd in het LVB en de hierop betrekking hebbende artikelen 8.17 tot en met 8.23 van de Wet luchtvaart, en betreffen regels, grenswaarden, door de luchtvaartsector getroffen voorzieningen en maatregelen van de inspecteur-generaal.

In artikel 8.29 van de Wet luchtvaart is tevens bepaald dat bij ministeriële regeling nadere regels worden gesteld omtrent de verslaglegging. Deze regels zijn vastgelegd in artikel 3.1 van de RMI. Op grond van artikel 3.1, tweede lid, van de RMI brengt de inspecteur-generaal jaarlijks vóór 1 januari een verslag als bedoeld in artikel 8.29 van de Wet luchtvaart uit over de periode van een gebruiksjaar.

Voor Schiphol beslaat het gebruiksjaar de periode 1 november tot en met 31 oktober. In de nu voorliggende handhavingsrapportage wordt verslag gedaan over de periode 1 november 2008 tot en met 31 oktober 2009.

2 Gegevensverstrekking en kwaliteitsborging

2.1 Gegevensverstrekking

Op grond van artikel 8.28 van de Wet luchtvaart dienen door de luchtvaartsector, conform de bepalingen in de RMI, aan de inspecteur-generaal gegevens te worden verstrekt over:

- de veiligheids- en milieubelasting in relatie tot de in het LVB vastgelegde grenswaarden;
- de door de luchtvaartsector getroffen voorzieningen om overschrijdingen van deze grenswaarden te voorkomen;
- door de luchtvaartsector veroorzaakte afwijkingen van in het LVB vastgelegde regels, die in het belang van de veiligheid nodig zijn.

Gegevensverstrekking AAS

Op grond van de RMI moet AAS gegevens verstrekken over de veiligheids- en milieubelasting in relatie tot de in het LVB vastgelegde grenswaarden voor de geluidbelasting, het externe veiligheidsrisico en de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken. AAS gebruikt voor het uitvoeren van de berekeningen en het opstellen van de rapportages het 'Wettelijk Informatiesysteem Naleving Grenswaarden Schiphol' (WINGS).

Gegevensverstrekking LVNL

Op grond van de RMI moet LVNL gegevens verstrekken over alle afwijkingen van luchtverkeerwegen, minimale vlieghoogten en baangebruik. Dus niet alleen afwijkingen veroorzaakt door (aanvullende) instructies van LVNL, maar ook afwijkingen veroorzaakt door gezagvoerders. Deze gegevens betreffen niet alleen het feit, maar ook de oorzaak van de geregistreerde afwijkingen. In de paragrafen 3.2 en 3.4 wordt hier nader op ingegaan.

Resultaten

Wat betreft de *volledigheid* van de gegevensverstrekking is door de Inspectie vastgesteld dat door AAS en LVNL is voldaan aan hetgeen hierover in de RMI is vastgelegd.

Wat betreft de *tijdigheid* van de gegevensverstrekking is door de Inspectie vastgesteld dat door AAS is voldaan aan hetgeen hierover in de RMI is vastgelegd.

Voor LVNL geldt momenteel als toetsingskader, de brief van de Inspectie van 25 juli 2007. In deze brief is door de Inspectie aangegeven dat, in afwijking van de RMI, door LVNL een leveringstermijn van drie weken mag worden gehanteerd en als tijdvak waarover moet worden gerapporteerd, een periode van een maand mag worden aangehouden.

Op basis van periodieke controles en auditbevindingen is door de Inspectie vastgesteld dat LVNL heeft voldaan aan hetgeen hierover in de brief van 25 juli 2007 is vastgelegd.

2.2 Kwaliteitsborging

De Inspectie ziet erop toe dat de gegevensverstrekking (en de aan deze gegevens ten grondslag liggende registraties en bewerkingen) door de luchtvaartsector conform de RMI plaatsvindt. Dit betreft zowel het tijdvak waarover en het moment waarop de gegevens moeten worden verstrekt, als de (kwaliteits-)eisen die conform bijlage 7 (en 8) van de RMI aan de gegevens worden gesteld.

De RMI schrijft voor dat LVNL vluchtgegevens registreert. Daarnaast wordt in de RMI voorgeschreven dat bij afwijkingen van luchtverkeerwegen, minimale vlieghoogten en beperkingen ten aanzien van het baangebruik specifieke informatie moet worden geregistreerd en gerapporteerd. Tevens zijn in de RMI eisen gesteld aan de wijze waarop het proces binnen LVNL moet worden beheerst.

In het kader van de kwaliteitsborging worden door de Inspectie bij zowel LVNL als AAS audits, en soms ook productinspecties uitgevoerd. Daarnaast dient op basis van de RMI door zowel LVNL als AAS minimaal één keer per jaar via een interne audit te worden beoordeeld of voldaan wordt aan de kwaliteitseisen zoals gesteld in bijlage 7 van de RMI. De resultaten van deze interne audits dienen in een verificatierapport te worden vastgelegd en worden vervolgens weer meegenomen in het toezicht dat door de Inspectie wordt uitgevoerd.

Resultaten

Op 14 oktober 2009 heeft de Inspectie bij LVNL een audit in combinatie met een aantal productinspecties uitgevoerd.

Bij de audit zijn het oppakken en afhandelen van zowel de bevindingen van de audit van oktober 2008 als de bevindingen van de interne audit van LVNL nader bekeken. De bevindingen van de audit van oktober 2008 waren voornamelijk procedureel van aard. Tijdens de audit van 14 oktober 2009 is door de Inspectie vastgesteld dat deze bevindingen door LVNL volledig zijn opgepakt. Aangetoond kon worden dat met betrekking tot deze bevindingen een hersteltraject is opgestart. Binnenkort zullen de getekende versies van aangepaste en nieuw opgemaakte procedures en werkinstructies aan de Inspectie worden toegezonden.

Op basis van de productinspecties heeft de Inspectie vastgesteld dat de rubricering van afwijkende vluchten plaatsvindt conform de RMI en de aanvullende afspraken die de Inspectie hierover met LVNL heeft gemaakt.

Op verschillende data in de periode maart tot en met juni 2009 is door de Inspectie een audit bij AAS uitgevoerd. In deze audit is de projectmatige aanpak van AAS van de in 2008 gesignaleerde problemen met WINGS doorgelicht.

Ook is in deze audit de werkwijze van AAS (en de werkwijze van de Inspectie) bij meldingen van nieuwe motor- en vliegtuigtypes doorgelicht. De audit bestond uit een procedureel gedeelte met als scope het gebruiksjaar 2009 en een technisch gedeelte met als scope het gebruiksjaar 2008. Bij het technische gedeelte heeft de Inspectie zich laten bijstaan door deskundigen van adviesbureau ADECS.

Uit de audit zijn onder andere de volgende conclusies en bevindingen naar voren gekomen:

1. De Inspectie heeft vertrouwen in de door AAS uitgevoerde herstelwerkzaamheden en in de keuzes die AAS tijdens het herstelproces heeft gemaakt.
2. Er zijn geen aanwijzingen dat de herstelwerkzaamheden die Schiphol heeft uitgevoerd, en in opdracht van AAS door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) gecontroleerd zijn, nog tot onbetrouwbare berekeningsuitkomsten hebben geleid. Dit betekent dat de WINGS-rapportages die AAS in het gebruiksjaar 2009 aan de Inspectie geleverd heeft, als betrouwbaar kunnen worden beschouwd.
3. De Inspectie heeft daarnaast zeven bevindingen gedaan waarvan er vier voor rekening van AAS en drie voor rekening van de Inspectie komen. De bevindingen voor AAS zijn voornamelijk procedureel van aard. De bevindingen voor de Inspectie zijn uitvoerend van aard en hebben te maken met het feit dat de RMI (als referentiekader voor de audits) op een aantal onderdelen moet worden geactualiseerd.

Op 30 september 2009 is AAS door de Inspectie schriftelijk van bovengenoemde bevindingen op de hoogte gesteld. In de volgende audit (in 2010) zal de Inspectie aandacht besteden aan de wijze waarop AAS de bevindingen genoemd onder punt 3 heeft opgepakt en afgehandeld.

De bevindingen die voor rekening van de Inspectie komen zijn in het najaar van 2009 opgepakt. Op dit moment laat de Inspectie door adviesbureau To70 een inhaalslag uitvoeren voor wat betreft het actualiseren van een aantal RMI-databases. De verwachting is dat deze werkzaamheden begin 2010 zijn afgerond. Daarnaast zal binnenkort tussen de Inspectie en AAS overleg gaan plaatsvinden over een wijziging van de RMI waarin een aantal praktische, technische en procedurele onvolkomenheden, die recent aan het licht zijn gekomen, worden aangepakt.

3 Toezicht naleving regels

3.1 **Afwijkingen van luchtverkeerwegen en minimum vlieghoogten door gezagvoerders**

In artikel 3.1.1 van het LVB is aangegeven dat de gezagvoerder van een straalvliegtuig met een andere bestemming dan de luchthaven Lelystad, Valkenburg of Rotterdam bij het vertrek van de luchthaven er zorg voor moet dragen dat:

- het vliegtuig blijft binnen één van de luchtverkeerwegen die voor het betreffende tijdvak, voor het vertrek van de betreffende baan, zijn aangewezen in bijlage 1 van het LVB;
- na het verlaten van de Terminal Control Area van Schiphol (Schiphol TMA) de vlieghoogte van het vliegtuig blijft op of boven vliegniveau 60 (= ongeveer 6000 voet, oftewel ongeveer 2 km).

In artikel 3.1.2 van het LVB is aangegeven dat de gezagvoerder van een straalvliegtuig dat niet afkomstig is van de luchthaven Lelystad, Valkenburg of Rotterdam bij de nadering van de luchthaven er zorg voor moet dragen dat:

- het vliegtuig blijft binnen één van de luchtverkeerwegen voor zover voor het betreffende tijdvak, voor een nadering van de desbetreffende baan, luchtverkeerwegen zijn aangewezen in bijlage 1 van het LVB;
- buiten de hiervoor bedoelde gevallen de vlieghoogte van het vliegtuig blijft op of boven de minimale vlieghoogte zoals beschreven in de tabel van artikel 3.1.2 van het LVB.

Voor beide artikelen geldt dat de gezagvoerder van de bepalingen kan afwijken op grond van de gegeven verkeersleiding of wanneer dat in het belang van de veiligheid nodig is. Ook kan de gezagvoerder (bij naderingen in de nacht) van één van de luchtverkeerwegen afwijken voor zover de technische voorzieningen van het vliegtuig onvoldoende zijn.

Werkwijze Inspectie

De Inspectie is verantwoordelijk voor de controle en nadere bestudering van afwijkingen van luchtverkeerwegen en minimale vlieghoogten die mogelijk door gezagvoerders veroorzaakt zijn. Dat gebeurt op basis van gegevens over afwijkingen van luchtverkeerwegen en minimale vlieghoogten die door LVNL worden geleverd en gegevens uit het Flighttrack and Aircraft Noise Monitoring System (FANOMOS) van de Inspectie. Deze gegevens betreffen afwijkingen die op instructie van LVNL hebben plaatsgevonden, alsmede afwijkingen die (volgens LVNL) niet op instructie van LVNL hebben plaatsgevonden (geen LVNL-bemoeienis). Laatstgenoemde afwijkingen zijn zeer waarschijnlijk door gezagvoerders veroorzaakt en vormen, tezamen met de eigen registraties met FANOMOS, de basis voor het onderzoek door de Inspectie.

Hieronder volgt de gehanteerde systematiek, waarbij een onderscheid dient te worden gemaakt tussen afwijkingen in de nacht en afwijkingen overdag.

Voor de *nachtperiode* (23.00 uur tot 06.00 uur) geldt dat alle afwijkingen van luchtverkeerwegen en minimale vlieghoogten die in de nacht plaatsvinden, door de Inspectie worden gecontroleerd. Vervolgens wordt door de Inspectie een selectie gemaakt, welke afwijkingen nader worden onderzocht. Tot deze selectie behoren in ieder geval die afwijkingen die door LVNL zijn beoordeeld als afwijkingen die vallen in de categorie 'geen LVNL-bemoeienis'. Op deze manier is het mogelijk dat zowel *significante* als *marginale* afwijkingen die in de nacht plaatsvinden door de Inspectie worden onderzocht om te bepalen of een gezagvoerder onrechtmatig van de luchtverkeerweg of minimale vlieghoogte is afgeweken.

Voor de *dagperiode* (06.00 uur tot 23.00 uur) is het vanwege het grote aantal vliegtuigbewegingen niet mogelijk alle (veelal gelegitimeerde) afwijkingen van luchtverkeerwegen en minimale vlieghoogten te controleren. Sprake is van een risicogebaseerde controle op maatschappijniveau. Dit houdt in dat er primair een controle plaatsvindt op het vlieggedrag van die maatschappijen die al (significante) afwijkingen in de nacht hebben laten zien.

De Inspectie hanteert als procedure dat gezagvoerders die dusdanig van een luchtverkeerweg of minimale vlieghoogte zijn afgeweken dat deze afwijking de gezagvoerder mag worden aangerekend, via hun luchtvaartmaatschappij door de Inspectie worden aangeschreven. Wordt vervolgens door de Inspectie vastgesteld dat sprake is van een overtreding, dan volgt een waarschuwingsbrief.

De praktijk wijst uit dat zo'n waarschuwingsbrief tot nu toe voldoende effectief is geweest om een herhaling van de overtreding te voorkomen. Mocht de betreffende luchtvaartmaatschappij binnen de periode van een jaar toch opnieuw een overtreding begaan, dan is sprake van recidive en volgt in principe een bestuurlijke boete.

Resultaten

Alle door LVNL geregistreerde afwijkingen zijn door LVNL verwerkt in de LVNL-tabel zoals weergegeven in bijlage A.

Uit de LVNL-tabel kan worden afgeleid dat:

- in de nachtperiode sprake is geweest van 1212 afwijkingen van luchtverkeerwegen en minimale vlieghoogten op een totaal van 23.123 vliegtuigbewegingen (= ongeveer 5,2%);
- in de dagperiode sprake is geweest van 12.032 afwijkingen van luchtverkeerwegen en minimale vlieghoogten op een totaal van 357.377 vliegtuigbewegingen (= ongeveer 3,4%).

In de meeste gevallen betreft het hier gelegitimeerde afwijkingen om reden van bijvoorbeeld weer of omdat deze afwijkingen tot een bepaald percentage (voor LVNL) zijn toegestaan.

Nachtperiode

Alle door LVNL gerapporteerde afwijkingen die in de categorie 'geen LVNL-bemoeienis' zijn opgenomen, zijn door de Inspectie onderzocht. Het betreft hier in totaal 70 afwijkingen (= ongeveer 0,3% van het totale aantal vliegtuigbewegingen in de nacht en ongeveer 5,8% van het totale aantal afwijkingen in de nacht).

In onderstaande tabel is aangegeven wat dit onderzoek heeft opgeleverd.

Type/oorzaak afwijking	Weer	Marginale afwijking	Technisch probleem	Overig*	Nog in onderzoek	Vliegerfout	Totaal
Aantal	3	39	4	22	1	1	70
Percentage	4,3%	55,7%	5,7%	31,5	1,4%	1,4%	100%

*) Afwijkingen luchtverkeerweg in dag-/nacht overgang binnen handhavingsmarge, afwijkingen als gevolg van een verlenging van de nachtperiode tot 06:30 uur, waarvoor een vrijstelling is verleend in het kader van het experiment 'verlenging gebruiksduur nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures' (hierna: het experiment 'verlenging nachtregrime') en vliegtuigen die toch aanvullende instructies van LVNL blijken te hebben gekregen (welke afwijkingen bij de RMI-audit in het najaar van 2010 door de Inspectie zullen worden onderzocht).

Uit de tabel blijkt dat in het gebruiksjaar 2009 in één geval sprake was van een afwijking van een luchtverkeerweg of minimale vlieghoogte in de nacht, door een gezagvoerder (vliegerfout), die aanleiding gaf om de betreffende luchtvaartmaatschappij aan te schrijven. Kort na de constatering van de afwijking is de betreffende luchtvaartmaatschappij failliet gegaan. In verband hiermee is de voorgenomen aanschrijving weer ingetrokken.

Dagperiode

Voor de dagperiode heeft in het gebruiksjaar 2009 een risicogebaseerde controle plaatsgevonden op vrachtmaatschappijen, 'nieuwkomers' en vliegtuigtypes die relatief veel geluid produceren.

Op basis van de resultaten van de controles die voor de dagperiode hebben plaatsgevonden is vastgesteld dat afwijkingen van de regels voor het luchtruimgebruik vooral gekenmerkt worden door marginale afwijkingen en afwijkingen als gevolg van weersomstandigheden. In geen enkel geval was sprake van afwijkingen van luchtverkeerwegen of minimale vlieghoogten overdag, door gezagvoerders, die aanleiding gaven om de betreffende luchtvaartmaatschappij aan te schrijven.

In de nu volgende tabel is voor zowel de nachtperiode als de dagperiode aangegeven welke acties in het gebruiksjaar 2009 door de Inspectie ondernomen zijn en wat deze acties in het gebruiksjaar 2009 hebben opgeleverd.

	Aangeschreven maatschappijen	Ontvangen reacties	Maatregel maatschappij	Vervolgactie
Aantal	0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

In de handhavingsrapportage Schiphol 2008 van 19 december 2008 is toegelicht dat drie luchtvaartmaatschappijen die door de Inspectie waren aangeschreven, een waarschuwingsbrief zouden ontvangen. Van deze luchtvaartmaatschappijen is in 2009 het vlieggedrag gemonitord om te kunnen vaststellen of sprake is van recidive. Uit deze monitoring is gebleken dat de betreffende maatschappijen in het gebruiksjaar 2009 geen significante afwijkingen in het vlieggedrag hebben vertoond.

3.2 Afwijkingen van luchtverkeerswegen en minimum vlieghoogten door de luchtverkeersleiding

In artikel 3.1.3 van het LVB is aangegeven dat LVNL luchtverkeersleiding moet geven die ertoe strekt dat het straalvliegtuig blijft binnen een luchtverkeersweg dan wel op of boven de in het LVB aangegeven minimale vlieghoogte. LVNL kan hiervan afwijken indien dit naar haar oordeel noodzakelijk is in verband met een veilige en doelmatige afwikkeling van het luchthavenluchtverkeer. Deze afwijkingen, gerekend over een gebruiksjaar, mogen een bepaald percentage van het totale aantal vliegtuigbewegingen niet te boven gaan. Deze percentages staan bij artikel 3.1.3 van het LVB vermeld in een aparte tabel.

In bijlage 4C van de RMI is aangegeven dat door LVNL voor iedere regel van de tabel het (feitelijke) percentage afwijkingen moet worden aangegeven. Afwijkingen die in het belang van de veiligheid nodig zijn mogen hierop in mindering worden gebracht. Om te kunnen bepalen welke afwijkingen LVNL wel of niet mogen worden aangerekend, dienen door LVNL niet alleen feitelijke gegevens, maar ook gegevens over de oorzaak van de geregistreerde afwijkingen te worden gegeven. Zolang een in artikel 3.1.3 van het LVB vermeld percentage toegestane afwijkingen niet dreigt te worden overschreden, bestaat voor LVNL geen directe noodzaak om de precieze oorzaak van de betreffende afwijkingen vast te stellen.

Werkwijze Inspectie

Gezien het grote aantal (gelegitimeerde) afwijkingen gedurende met name de dagperiode, in relatie tot de beschikbare capaciteit, wordt door LVNL voor een beperkt aantal afwijkingen per jaar naast het *feit* ook de *oorzaak* aangegeven. Voor de Inspectie is dit een geaccepteerde handelwijze omdat het primair in het belang van LVNL is dat zoveel mogelijk afwijkingen door LVNL worden geanalyseerd. Dit om vast te stellen of ze LVNL dan wel de gezagvoerder moeten worden aangerekend. Afwijkingen waarvan de oorzaak niet bekend is blijven namelijk voor rekening van LVNL.

Hoewel LVNL in principe zelf mag bepalen welke afwijkingen door LVNL worden geanalyseerd, is met de Inspectie de afspraak gemaakt dat alle afwijkingen die in de nacht plaatsvinden door LVNL worden geanalyseerd.

Enerzijds omdat in de nacht de meeste hinder ervaren wordt en anderzijds omdat voor de nacht strengere normen gelden.

Voor de *dagperiode* geldt dat door LVNL een (door de Inspectie geaccordeerde) statistische methode wordt toegepast in relatie tot de 3%-norm voor het toegestane percentage afwijkingen van luchtverkeerswegen overdag van vertrekkende vliegtuigen onder 3000 voet. De statistische methode heeft tot doel een reële inschatting te maken van het percentage afwijkingen in relatie tot de 3%-norm dat LVNL eigenlijk niet mag worden aangerekend. Dit resulteert in een bepaald aftrekpercentage. Uit analyses van LVNL is namelijk gebleken dat slechts een beperkt deel van de afwijkingen onder 3000 voet een gevolg is van instructies van LVNL om reden van een veilige en doelmatige afwikkeling van het luchtverkeer (lees: capaciteit/efficiency). De meeste afwijkingen zouden het gevolg zijn van onnauwkeurig vlieggedrag, vliegerfouten en instructies van LVNL om reden van weer.

Om de statistische methode te kunnen toepassen geldt voor LVNL de volgende procedure:

- Twee keer per gebruiksjaar dient door LVNL een analyse te worden uitgevoerd over de periode van een (door de Inspectie aan te wijzen) week.
- Op basis van deze analyses wordt twee keer per gebruiksjaar een aftrekpercentage berekend.
- Deze aftrekpercentages worden bij de aftrekpercentages uit eerdere analyses gevoegd, op basis waarvan een voortschrijdend gemiddeld aftrekpercentage wordt vastgesteld.
- In het kader van de jaarlijkse audits die door de Inspectie bij LVNL worden uitgevoerd wordt gezien of door de Inspectie nog een controle op de totstandkoming van de aftrekpercentages moet plaatsvinden.
- Deze controle kan in voorkomende gevallen leiden tot een aanpassing van het door LVNL gehanteerde aftrekpercentage.

Aanvankelijk werd in de procedure uitgegaan van vier analyses per gebruikjaar. Wegens het steeds geringere effect van de uitkomst van nieuwe analyses op het te hanteren aftrekpercentage is recentelijk tussen de Inspectie en LVNL afgesproken dat het aantal analyses per gebruiksjaar van vier naar twee terug wordt gebracht.

LVNL heeft voor week 39 van het gebruiksjaar 2009 een analyse uitgevoerd. Op basis van het resultaat van deze en eerdere analyses heeft de Inspectie bepaald dat door LVNL voor het gebruiksjaar 2009 een aftrekpercentage van 78,6% mag worden toegepast voor alle afwijkingen (exclusief afwijkingen veroorzaakt door parallel starten) die onder de 3%-norm vallen.

Resultaten

Alle door LVNL geregistreerde afwijkingen waarvoor in het LVB percentages zijn bepaald waar LVNL zich aan te houden heeft, zijn door LVNL verwerkt in de LVNL-tabel zoals weergegeven in bijlage A.

Uit deze tabel blijkt dat een aantal afwijkingen op basis van de oorzaakanalyse van LVNL terecht is gekomen in de categorieën 'incorrecte data', 'veiligheidsbelang', 'onvoldoende technische voorzieningen' en 'geen LVNL-bemoeienis'.

Afwijkingen die onder '*veiligheidsbelang*' zijn ingedeeld, betreffen voornamelijk afwijkingen veroorzaakt door weersomstandigheden. In de rapportages van LVNL is de categorie 'veiligheidsbelang' zodanig gespecificeerd dat duidelijk is welke afwijkingen het gevolg zijn van weersomstandigheden en welke afwijkingen een andere (veiligheids-)oorzaak hebben.

Afwijkingen die onder '*onvoldoende technische voorzieningen*' zijn ingedeeld, betreffen afwijkingen in verband met het technisch niet in staat zijn van het betreffende vliegtuig om de nadering in de nacht binnen de luchtverkeerweg uit te voeren.

Afwijkingen die onder '*geen LVNL-bemoeienis*' zijn ingedeeld, betreffen afwijkingen die zeer waarschijnlijk door de gezagvoerder/het vliegtuig zijn veroorzaakt en om die reden LVNL niet mogen worden aangerekend. Deze afwijkingen zijn door de Inspectie onderzocht om vast te stellen of de gezagvoerder onrechtmatig van de regels voor het gebruik van het luchtruim is afgeweken (zie paragraaf 3.1).

Wat overblijft zijn afwijkingen die LVNL in principe mogen worden aangerekend.

Uit de LVNL-tabel in bijlage A blijkt dat met betrekking tot twee regels het geregistreerde percentage afwijkingen hoger is dan het maximaal toegestane percentage. Het betreft hier:

- horizontale afwijkingen van luchtverkeerwegen in de nacht van naderende vliegtuigen;
- horizontale afwijkingen van luchtverkeerwegen in de nacht van vertrekkende vliegtuigen.

In het kader van de beoordeling van deze afwijkingen hanteert de Inspectie ten aanzien van onderstaande onderwerpen de volgende, ook bij LVNL bekend zijnde, uitgangspunten:

- *horizontale afwijkingen naderend verkeer in de nacht*: de Inspectie hanteert als uitgangspunt dat dergelijke afwijkingen LVNL niet worden aangerekend, indien de hoogte waarop de luchtverkeerweg wordt binnengevlogen op of boven vliegniveau 70 (= ongeveer 7000 voet; de minimum vlieghoogte tot de grens van de Schiphol TMA) is;
- *meetvluchten*: meetvluchten zijn een wettelijke verplichting en dienen vanwege het veiligheidsbelang te worden uitgevoerd, waarbij het kan voorkomen dat van de regels zoals vastgelegd in het LVB moet worden afgeweken; afwijkingen veroorzaakt door het meetvliegtuig zelf mogen worden opgenomen in de categorie 'veiligheidsbelang';

- *dag/nacht overgang*: ten aanzien van vluchten in de dag/nacht overgang (en omgekeerd) hanteert de Inspectie om operationele redenen een handhavingsmarge van twee minuten.

Uit de LVNL-tabel in bijlage A blijkt dat er in het gebruiksjaar 2009 ook afwijkingen zijn geregistreerd die te maken hebben met het experiment 'verlenging nachtrekime'. Voor dit experiment geldt dat de gesignaleerde afwijkingen LVNL niet worden aangerekend omdat hiervoor in de betreffende ministeriële regeling een vrijstelling is verleend (zie paragraaf 1.5).

Beoordeling

Rekening houdend met bovengenoemde uitgangspunten en vrijstelling in verband met een experiment, alsmede het aftrekpercentage van 78,6% dat bij horizontale afwijkingen van luchtverkeerswegen overdag van vertrekkende vliegtuigen door LVNL mag worden gehanteerd, is door de Inspectie vastgesteld dat voor alle regels waar LVNL zich aan te houden heeft, het geregistreerde percentage afwijkingen lager is dan het maximaal toegestane percentage afwijkingen. Dit betekent dat de voor LVNL geldende regels van het LVB in het gebruiksjaar 2009 niet overtreden zijn.

3.3 Baanbeschikbaarstelling

In artikel 3.1.4 van het LVB is aangegeven dat AAS zorg draagt voor de beschikbaarstelling van het banenstelsel en dat de beschikbaarstelling kan worden beperkt als dat noodzakelijk is voor het uitvoeren van werkzaamheden aan of in verband met het banenstelsel. Dat kan zijn in verband met een acuut probleem, maar ook in verband met onderhoud.

Dat een baan beschikbaar is wil nog niet zeggen dat er ook gebruik van mag worden gemaakt. In artikel 3.1.5 van het LVB is aangegeven welke beperkingen aan het gebruik van het banenstelsel verbonden zijn. De handhaving richt zich derhalve primair op de naleving van de regels die ten aanzien van het gebruik van het banenstelsel zijn gesteld. Gegevens over de baanbeschikbaarstelling zijn voor de Inspectie alleen van belang als door het niet beschikbaar zijn van banen wordt afgeweken van beperkingen die gelden voor het baangebruik. Vandaar dat bijzonderheden over de baanbeschikbaarstelling alleen in dat kader door de Inspectie worden beoordeeld (zie paragraaf 3.4, alsmede bijlage 5 van de RMI).

In het gebruiksjaar 2009 heeft zich eenmalig een situatie voorgedaan waarbij als gevolg van het niet beschikbaar zijn van een baan (de Polderbaan) is afgeweken van de beperkingen die gelden voor het baangebruik in de nacht. Het betreft hier het gebruik van de Zwanenburgbaan voor starts naar het noorden in de nacht van 28 februari op 1 maart 2009 in verband met een vliegtuigongeval net ten noorden van de Polderbaan. Hiervoor is door de Inspectie een vrijstelling op grond van artikel 8.23 van de Wet luchtvaart verleend (zie paragraaf 1.6).

3.4 Afwijkingen van beperkingen banenstelsel

In artikel 3.1.5 van het LVB is aangegeven dat zowel de gezagvoerder als LVNL er zorg voor moeten dragen dat bij het gebruik van banen rekening gehouden wordt met de voor het gebruik van die banen geldende regels. De beperkingen die aan het (gebruik van het) banenstelsel verbonden zijn, staan bij artikel 3.1.5 van het LVB vermeld in een aparte tabel. In artikel 3.1.5 van het LVB is tevens aangegeven in welke gevallen van de in het LVB vastgelegde beperkingen kan worden afgeweken. Onder deze uitzonderingsbepalingen vallen ook afwijkingen die in het belang van de veiligheid nodig zijn.

In bijlage 5 van de RMI is aangegeven dat door LVNL van elke geregistreerde (feitelijke) afwijking van de beperkingen van het banenstelsel ook de oorzaak moet worden vastgesteld. Dit om te kunnen bepalen of de afwijking rechtmatig was.

In artikel 8.23 van de Wet luchtvaart is onder meer bepaald dat, indien door een bijzonder voorval het normale gebruik van de luchthaven ernstig wordt belemmerd, door de minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de minister van VROM, vrijstelling kan worden verleend van een regel in het LVB. In relatie tot afwijkingen van beperkingen van het banenstelsel betreft het hier voornamelijk vrijstellingen voor die gevallen waarin artikel 3.1.5 van het LVB en artikel 8.19, 8.20 en artikel 8.21 van de Wet luchtvaart niet voorzien.

Werkwijze Inspectie

Alle door LVNL geregistreerde afwijkingen van de beperkingen van het banenstelsel worden door de Inspectie met behulp van FANOMOS gecontroleerd. Vervolgens wordt door de Inspectie een selectie gemaakt, welke afwijkingen nader worden onderzocht. Tot deze selectie behoren in ieder geval die afwijkingen die door LVNL zijn beoordeeld als afwijkingen die vallen in de categorie 'geen LVNL-bemoeienis'.

Resultaten

Alle door LVNL geregistreerde afwijkingen van de beperkingen van het banenstelsel zijn door LVNL verwerkt in de tabel zoals opgenomen in bijlage A en met behulp van FANOMOS door de Inspectie gecontroleerd.

Uit de LVNL-tabel blijkt dat een aantal afwijkingen op basis van de oorzaakanalyse van LVNL in de categorie 'veiligheidsbelang' is opgenomen. Afwijkingen die onder 'veiligheidsbelang' zijn ingedeeld, betreffen voornamelijk afwijkingen veroorzaakt door weersomstandigheden. In paragraaf 3.2 is reeds aangegeven dat deze categorie in de rapportages van LVNL nader is gespecificeerd.

Uit de FANOMOS-registraties is afgeleid hoe de door LVNL geregistreerde afwijkingen (exclusief de incorrecte data) over de verschillende banen verspreid zijn geweest.

Landingen

Het percentage afwijkend baangebruik bij landingen in de nacht ten opzichte van het totaal aantal landingen in de nacht is ongeveer 5,6% voornamelijk in verband met weersomstandigheden. Het overgrote deel hiervan betreft landingen op de Buitenveldertbaan (5,1%). De rest betreft landingen vanuit het noorden op de Zwanenburgbaan (0,5%), landingen op overige banen (<0,1%) en één landing op de Zwanenburgbaan die binnen de handhavingsmarge van twee minuten heeft plaatsgevonden.

De landingen op de Zwanenburgbaan vanuit het noorden zijn het gevolg van een vliegtuigongeval net ten noorden van de Polderbaan waardoor de Polderbaan een aantal nachten niet beschikbaar is geweest.

Starts

Het percentage afwijkend baangebruik bij starts in de nacht ten opzichte van het totaal aantal starts in de nacht is ongeveer 0,1%. Het betreft hier:

- vier starts vanaf de Zwanenburgbaan in noordelijke richting die op 1 maart 2009 van 05:10 uur tot en met 05:34 uur hebben plaatsgevonden;
- vier starts die op 1 maart 2009 van 06:09 uur tot en met 06:25 uur hebben plaatsgevonden;
- één start die op 30 juni 2009 om 23.05 uur heeft plaatsgevonden.

Beoordeling

Het afwijkend baangebruik bij *landingen* in de nacht is door de Inspectie onderzocht, waarbij is vastgesteld dat de afwijkingen zowel LVNL als gezagvoerder niet kunnen worden aangerekend.

Voor *starts* geldt dat afwijkend baangebruik in de nacht alleen is toegestaan als daarvoor vooraf door de Inspectie vrijstelling is verleend op grond van artikel 8.23 van de Wet luchtvaart. Dit in tegenstelling tot landingen, waarvoor in artikel 3.1.5, vijfde lid, van het LVB een voorziening getroffen is.

Geconstateerd is dat er in de nacht van 28 februari op 1 maart 2009 vier starts vanaf de Zwanenburgbaan in noordelijke richting hebben plaatsgevonden. Omdat voor deze starts een vrijstelling is verleend (zie de paragrafen 1.6 en 3.3) kunnen deze afwijkingen LVNL niet worden aangerekend.

Tevens is geconstateerd dat er op 1 maart 2009 van 06:09 uur tot en met 06:25 uur starts vanaf de Zwanenburgbaan in noordelijke richting hebben plaatsgevonden terwijl deze starts in het kader van het experiment 'verlenging nachtrecht' in principe vanaf de Polderbaan hadden moeten plaatsvinden. Omdat starts vanaf de Zwanenburgbaan op basis van het vigerende LVB vanaf 06:00 uur zijn toegestaan, en de experimenteerregeling ruimte biedt om operationele redenen van het experiment af te wijken, kunnen genoemde afwijkingen LVNL niet worden aangerekend.

Ten slotte is geconstateerd dat op 30 juni 2009 om 23.05 uur één start vanaf de Zwanenburgbaan heeft plaatsgevonden zonder dat hiervoor een vrijstelling is verleend.

Uit de LVNL-tabel in bijlage A van deze handhavingsrapportage kan worden afgeleid dat LVNL zich voor laatstgenoemde afwijking verantwoordelijk acht. Dit is nog eens bevestigd bij de audit die de Inspectie op 14 oktober 2009 bij LVNL heeft uitgevoerd. Tijdens deze audit is door de Inspectie vastgesteld dat de dienstdoende luchtverkeersleider in de betreffende nacht in strijd met artikel 3.1.5, derde lid, van het LVB, één start vanaf de Zwanenburgbaan heeft laten plaatsvinden.

Eindoordeel: Aldus is door de Inspectie vastgesteld dat LVNL in het gebruiksjaar 2009 één regel van het LVB inzake het baangebruik overtreden heeft. Deze overtreding zal bestuursrechtelijk worden afgehandeld.

3.5 Regels ter beperking van de uitstoot van stoffen die geurhinder veroorzaken

In artikel 3.2.1 van het LVB is aangegeven dat de gezagvoerder er na de landing van een driemotorig of een viermotorig straalvliegtuig op de luchthaven zorg voor draagt dat het vliegtuig met één uitgeschakelde motor van de landingsbaan naar de afhandelingsplaats taxiëert.

In artikel 3.2.2 van het LVB is aangegeven dat de gezagvoerder er bij de afhandeling van het vliegtuig aan de afhandelingsplaats zorg voor draagt dat de in het vliegtuig aanwezige Auxiliary Power Unit (APU) niet voor de stroomvoorziening wordt gebruikt, voor zover een vervangende (vaste) stroomvoorziening (het 400 Hz-systeem, ofwel Fixed Ground Power, FGP) beschikbaar is.

Voor beide artikelen geldt dat de gezagvoerder van de bepalingen kan afwijken indien de uitvoering ervan naar het oordeel van de gezagvoerder onveilig is of de normale operatie van het vliegtuig in de weg staat.

In bijlage 6 van de RMI is aangegeven dat AAS gegevens moet verstrekken over de acties die zijn ondernomen om het aantal vliegtuigen dat met één uitgeschakelde motor taxiëert te vergroten en het aantal vliegtuigen dat gebruik maakt van een vaste stroomvoorziening te vergroten, alsmede de resultaten van deze acties.

Werkwijze Inspectie

Het taxiëren met één uitgeschakelde motor is niet handhaafbaar.

De Inspectie beschouwt de naleving van deze regel als integraal onderdeel van de zorgplicht van de luchtvaartsector. Dit is als zodanig ook aangegeven in het Handhavingsbeleid. De werkwijze van de Inspectie beperkt zich tot het kennisnemen van de door AAS gerapporteerde gegevens over dit onderwerp.

In de handhavingsrapportage Schiphol van 30 juni 2006 is aangegeven dat de ervaring van de afgelopen jaren heeft geleerd dat ook het gebruik van een vaste stroomvoorziening in plaats van de APU niet (goed) handhaafbaar is. Vandaar dat de werkwijze van Inspectie zich ook hier beperkt tot het kennismaken van de door AAS gerapporteerde gegevens over dit onderwerp.

Resultaten

Conform bijlage 6 van de RMI heeft AAS over het gebruiksjaar 2009 gegevens geleverd met betrekking tot het taxiën met één uitgeschakelde motor en het gebruik van een vaste stroomvoorziening in plaats van de APU. Daarnaast is informatie geleverd over het percentage afhandelingsplaatsen dat in het gebruiksjaar 2009 van een vaste stroomaansluiting en een voorziening voor pre-conditioned air is voorzien.

Taxiën met één uitgeschakelde motor

Gerapporteerd is dat 100% van de driemotorige vliegtuigen en 80% van de viermotorige vliegtuigen na de landing met één uitgeschakelde motor taxiën.

Gebruik vaste stroomvoorziening

In de op 8 oktober 2008 van kracht geworden wijziging van het LVB is voor wat betreft de regel voor de vaste stroomvoorziening aangegeven dat met ingang van 1 januari 2010 tenminste 60% van de afhandelingsplaatsen voorzien moet zijn van een vaste stroomaansluiting en van een voorziening voor pre-conditioned air, beide van voldoende kwaliteit.

Op 29 april 2009 heeft AAS het bevoegd gezag verzocht het LVB op dit punt aan te passen ten einde aan bovengenoemde maatregel een andere invulling te geven.

Inmiddels is een ontwerp-wijziging LVB in procedure gebracht (zie ook paragraaf 1.5) waarin de aanleg van zowel vaste stroomvoorzieningen als voorzieningen voor pre-conditioned air enerzijds op een efficiëntere manier wordt ingevuld en anderzijds wordt getemporeerd.

Het door AAS ingediende verzoek om temporisering is gerelateerd aan de economische crisis waardoor de ontwikkeling van het aantal vliegtuigbewegingen ver achterblijft bij de oorspronkelijke verwachtingen. Bij de efficiëntere invulling van de aanleg van vaste stroomvoorzieningen en voorzieningen voor pre-conditioned air zal prioriteit worden gegeven aan die vliegtuigopstelplaatsen waar de hoogste emissiereductie kan worden behaald.

Gerapporteerd is dat in het gebruiksjaar 2009 zes vliegtuigopstelplaatsen, aan de zuidkant van de B-pier, van een vaste stroomaansluiting (400Hz) en een voorziening voor pre-conditioned air zijn voorzien. Dit is circa 3% van het totale aantal opstelplaatsen en betekent dat het percentage vliegtuigen dat gebruik maakt van een vaste stroomvoorziening inmiddels meer bedraagt dan de 0% die in de handhavingsrapportage Schiphol van 30 juni 2009 wordt genoemd.

Het aantal vaste stroomvoorzieningen en voorzieningen voor pre-conditioned air zal de komende jaren op basis van de nu nog ontwerp-wijziging LVB gestaag moeten worden uitgebreid. Dan zal ook het gebruikspercentage voor deze voorzieningen kunnen gaan toenemen. In verband hiermee wordt momenteel door V&W in overleg met AAS bekeken op welke wijze de handhaving van het gebruik van vaste stroomvoorzieningen in relatie tot het zo min mogelijk gebruiken van de APU (weer) ter hand kan worden genomen. In de volgende handhavingsrapportage Schiphol zal hierop nader worden ingegaan.

4 Toezicht naleving grenswaarden

4.1 Grenswaarden voor het externe veiligheidsrisico

In artikel 4.1.1 van het LVB is aangegeven dat het Totale Risico Gewicht (TRG) van het luchthavenluchtverkeer per gebruiksjaar niet meer dan 9,724 ton mag bedragen.

Resultaten

Het TRG is door AAS overeenkomstig het bij wet vastgelegde berekeningsvoorschrift berekend. Uit deze berekening over de periode tot en met 31 oktober 2009 blijkt een TRG van 6,057 ton. Afgezet tegen de grenswaarde van 9,724 ton betekent dit dat op 31 oktober 2009 nog een TRG-ruimte van 3,667 ton beschikbaar was.

4.2 Grenswaarden voor de geluidbelasting

4.2.1 *Totale volume geluid L_{den}*

In artikel 4.2.1 van het LVB van 20 februari 2003 is aangegeven dat het Totale Volume Geluid (TVG) (met de L_{den} als indicator voor de geluidbelasting gedurende het gehele etmaal) per gebruiksjaar niet meer dan 63,71 dB(A) mag bedragen. Op basis van het besluit van 23 augustus 2004 tot wijziging van het LVB is deze grenswaarde verlaagd tot 63,46 dB(A). Dit is de grenswaarde waarop in het gebruiksjaar 2009 gehandhaafd is.

Resultaten

De L_{den} -waarde voor het TVG is door AAS overeenkomstig het wettelijk vastgelegde berekeningsvoorschrift berekend en door de Inspectie getoetst aan de grenswaarde zoals vastgelegd in het besluit van 23 augustus 2004 tot wijziging van het LVB.

Uit de berekening van het TVG L_{den} blijkt een waarde van 62,31 dB(A) op 31 oktober 2009. Afgezet tegen de (gewijzigde) grenswaarde van 63,46 dB(A) betekent dit dat op 31 oktober 2009 nog een TVG L_{den} -ruimte van 1,15 dB(A) beschikbaar was. Dit komt overeen met een nog beschikbare TVG L_{den} -ruimte van ongeveer 23%, gegeven het aantal vluchten en de verkeerssamenstelling zoals die in het gebruiksjaar 2009 over het gehele etmaal, onafhankelijk van het feitelijke baangebruik, aan de orde zijn geweest.

4.2.2 *Geluidbelasting handhavingspunten L_{den}*

In artikel 4.2.1, derde lid, van het LVB van 20 februari 2003 is aangegeven dat de geluidbelasting in een handhavingspunt (met de L_{den} als indicator voor de geluidbelasting gedurende het gehele etmaal) per gebruiksjaar niet meer mag bedragen dan de voor dat punt aangegeven waarde in bijlage 2 van het LVB. Op basis van het besluit van 23 augustus 2004 tot wijziging van het LVB zijn deze grenswaarden aangepast.

Uit paragraaf 1.5 blijkt dat vanaf 1 november 2008 gehandhaafd is op de vervangende grenswaarden zoals die in de wijzigingsregeling in verband met de voortzetting van een aantal experimenten uit het Convenant hinderbeperkende maatregelen Schiphol voor de duur van het gebruiksjaar 2009 zijn vastgelegd. Het betreft hier de vervangende grenswaarden zoals weergegeven in bijlage B.

Resultaten

De L_{den} -waarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten zijn door AAS overeenkomstig het wettelijk vastgelegde berekeningsvoorschrift berekend en door de Inspectie getoetst aan bovengenoemde grenswaarden.

De resultaten van de berekening van de geluidbelasting in de handhavingspunten L_{den} over het gebruiksjaar 2009 zijn weergegeven in bijlage B. Uit de resultaten blijkt dat geen van de handhavingspunten overschreden is.

4.2.3 *Totale volume geluid L_{night}*

In artikel 4.2.2 van het LVB van 20 februari 2003 is aangegeven dat het TVG (met de L_{night} als indicator voor de geluidbelasting gedurende de periode van 23.00 uur tot 07.00 uur) per gebruiksjaar niet meer dan 54,44 dB(A) mag bedragen. Dit is de grenswaarde waarop in het gebruiksjaar 2009 gehandhaafd is.

Resultaten

De L_{night} -waarde voor het TVG is door AAS overeenkomstig het wettelijk vastgelegde berekeningsvoorschrift berekend en door de Inspectie getoetst aan de grenswaarde zoals vastgelegd in het LVB van 20 februari 2003.

Uit de berekening van het TVG L_{night} blijkt een waarde van 52,13 dB(A) op 31 oktober 2009. Afgezet tegen de grenswaarde van 54,44 dB(A) betekent dit dat op 31 oktober 2009 nog een TVG L_{night} -ruimte van 2,31 dB(A) beschikbaar was. Dit komt overeen met een nog beschikbare TVG L_{night} -ruimte van ongeveer 41%, gegeven het aantal vluchten en de verkeerssamenstelling zoals die in het gebruiksjaar 2009 in de nacht, onafhankelijk van het feitelijke baangebruik, aan de orde zijn geweest.

4.2.4 *Geluidbelasting handhavingspunten L_{night}*

In artikel 4.2.2, derde lid, van het LVB van 20 februari 2004 is aangegeven dat de geluidbelasting in een handhavingspunt (met de L_{night} als indicator voor de geluidbelasting gedurende de periode van 23.00 uur tot 07.00 uur) per gebruiksjaar niet meer mag bedragen dan de voor dat punt aangegeven waarde in bijlage 3 van het LVB. Op basis van het besluit van 23 augustus 2004 tot wijziging van het LVB zijn deze grenswaarden aangepast.

Uit paragraaf 1.5 blijkt dat vanaf 1 november 2008 gehandhaafd is op de vervangende grenswaarden zoals die in de wijzigingsregeling in verband met de voortzetting van een aantal experimenten uit het Convenant hinderbeperkende maatregelen Schiphol voor de duur van het gebruiksjaar 2009 zijn vastgelegd. Het betreft hier de vervangende grenswaarden zoals weergegeven in bijlage D.

Resultaten

De L_{night} -waarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten zijn door AAS overeenkomstig het wettelijk vastgelegde berekeningsvoorschrift berekend en door de Inspectie getoetst aan bovengenoemde grenswaarden.

De resultaten van de berekening van de geluidbelasting in de handhavingspunten L_{night} over het gebruiksjaar 2009 zijn weergegeven in bijlage D. Uit de resultaten blijkt dat geen van de handhavingspunten overschreden is.

4.3 Grenswaarden voor de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken

In artikel 4.3.1 van het LVB zijn grenswaarden gegeven voor de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken. Het betreft hier de stoffen of stofgroepen koolmonoxide (CO), stikstofoxiden (NO_x), vluchtige organische stoffen (VOS), zwaveldioxide (SO₂) en fijn stof (PM₁₀).

Voor ieder van deze stoffen zijn er twee soorten grenswaarden geformuleerd:

- relatieve grenswaarden, die zijn aangegeven in gram emissie van een stof per ton maximum startgewicht, en die betrekking hebben op het totaal van alle vliegtuigbewegingen in een gebruiksjaar (zie artikel 4.3.1, eerste lid, van het LVB);
- absolute grenswaarden (emissieplafonds), die worden bepaald door de in het voorgaande gebruiksjaar op basis van de relatieve grenswaarden toegestane totale emissie (zie artikel 4.3.1, derde lid, van het LVB).

De relatieve grenswaarden zijn in eerste instantie leidend. Zolang die niet worden overschreden spelen absolute grenswaarden geen rol. Wordt voor een stof de relatieve grenswaarde wel overschreden, dan treedt daarvoor de absolute grenswaarde in de plaats, totdat op enig moment de relatieve grenswaarde weer wordt onderschreden. Vanaf dat moment is de relatieve grenswaarde weer leidend. De formule voor de berekening van de absolute grenswaarde is het product van het gerealiseerde gesommeerde maximum startgewicht en de relatieve grenswaarde van het vorige gebruiksjaar.

Resultaten

AAS heeft aan de Inspectie gerapporteerd over het gebruiksjaar 2009. De aangeleverde cijfers met betrekking tot de relatieve grenswaarden zijn in onderstaande tabel weergegeven.

	CO	NO _x	VOS	SO ₂	PM ₁₀
Grenswaarde artikel 4.3.1, eerste lid, LVB, gebruiksjaar 2009	58,1	74,6	9,9	2,1	2,5
Gerealiseerde emissies gebruiksjaar 2009	53,4	67,6	7,9	2,0	2,3

Uit de door AAS aangeleverde cijfers blijkt dat de (relatieve) grenswaarden voor de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken in het gebruiksjaar 2009 niet overschreden zijn.

5 Toezicht naleving hoogtebeperkingen objecten

In artikel 8.12 van de Wet luchtvaart is aangegeven dat het verboden is objecten waar geen bouwvergunning of aanlegvergunning voor vereist is, op te richten of te verplaatsen in strijd met de hoogtebeperkingen uit het LIB. In artikel 2.2.2 van het LIB is aangegeven dat geen objecten zijn toegestaan die hoger zijn dan een voor een specifiek gebied bepaalde maximale waarde. Het vierde lid van dit artikel richt zich met name op (tijdelijke) bouwkransen, voor zover deze kransen reiken tot een hoogte hoger dan de bovenbedoelde maximale waarden.

Werkwijze Inspectie

In het Handhavingsbeleid is vastgelegd dat door de Inspectie obstakel-inspecties worden uitgevoerd om na te gaan of bouwkransen in de nabijheid van de luchthaven niet te hoog zijn of dat zonder vergunning wordt geopereerd, waardoor het luchtverkeer in gevaar zou kunnen worden gebracht.

Resultaten

In het gebruiksjaar 2009 hebben 19 inspecties bij bouwkransen plaatsgevonden. In vier gevallen is aangegeven welke restricties er zijn met betrekking tot de hoogte van de bouwkraan, zonder dat het noodzakelijk was de werkzaamheden stil te leggen. In drie gevallen werden de werkzaamheden stopgezet in verband met een overtreding van de geldende hoogtebeperking. De Inspectie heeft de betreffende aannemersbedrijven hierover een waarschuwingsbrief gestuurd. In zeven gevallen is voorlichting gegeven om een overtreding te voorkomen. In vijf gevallen waren er geen bijzonderheden.

6 Betroffen voorzieningen

In artikel 8.18 van de Wet luchtvaart is bepaald dat AAS, LVNL en de luchtvaartmaatschappijen zelf en in onderlinge samenwerking voorzieningen treffen om overschrijdingen van grenswaarden te voorkomen. Het platform waar dergelijke voorzieningen besproken worden en waarin over het toepassen van de voorzieningen een besluit wordt genomen is het Environmental and Economic Management Committee (E²MC) van de luchtvaartsector.

Op verzoek van de minister van Verkeer en Waterstaat en met instemming van de leden van het E²MC vervult de Inspectie sinds september 2008 (weer) een waarnemersrol in het E²MC. Hierdoor blijft de Inspectie direct op de hoogte van de zaken die in het E²MC worden besproken, de besluiten die in het E²MC worden genomen en de argumenten die aan deze besluiten ten grondslag liggen. De in het E²MC genomen besluiten worden maandelijks aan de Inspectie bekend gemaakt door middel van een verslag. Daarnaast ontvangt de Inspectie tweewekelijks een quick scan van AAS waarin met name de actuele ontwikkeling van de geluidbelasting en het gebruik van de banen inzichtelijk wordt gemaakt.

In het kader van de sturing van de geluidbelasting is door de sectorpartijen ervaring opgedaan met baanpreferentiewijzigingen als voorziening om overschrijdingen van grenswaarden te voorkomen. De baanpreferenties zijn zo gekozen dat de baancombinaties die de minste geluidhinder voor de omgeving opleveren, met de hoogste voorkeur worden toegepast. Mocht dat vanwege windcondities niet mogelijk zijn, dan wordt door LVNL een baancombinatie gekozen die een lagere preferentie heeft. Indien in de verdeling van de geluidbelasting over de omgeving onevenwichtigheden ontstaan, waardoor bepaalde handhavingspunten te zwaar belast dreigen te worden, wordt meestal een baanpreferentiewijziging doorgevoerd. Hierdoor wordt dan een andere baancombinatie (tijdelijk) meer preferent.

Resultaten

Op basis van de E²MC-verslagen en de tweewekelijkse quick scans heeft de Inspectie schriftelijk kennisgenomen van het feit dat:

- op 1 november 2008 een preferentiewijziging is doorgevoerd waardoor gedurende het gehele gebruiksjaar, indien de weersomstandigheden dat toelieten, zoveel mogelijk noordelijk baangebruik is toegepast;
- in de periode van 24 september tot 3 oktober 2009 overdag bij zuidelijke wind de Kaagbaan nauwelijks meer voor startend verkeer is gebruikt om L_{den}-handhavingspunt 33 zoveel mogelijk te ontlasten.

Laatstgenoemde stuurmaatregel had in eerste instantie tot doel een overtreding van de 90%-maatregel van de inspecteur-generaal, zoals genoemd in hoofdstuk 7, te voorkomen. Daarnaast had de stuurmaatregel tot doel een overschrijding van de grenswaarde voor de geluidbelasting in L_{den}-handhavingspunt 33 te voorkomen.

De stuurmaatregel, die op een zevental dagen daadwerkelijk is ingezet, is op 3 oktober 2009 tijdelijk opgeschort en vervolgens op 14 oktober 2009 opgeheven. Op dat moment bleek de stuurmaatregel namelijk niet meer nodig om een overtreding van de 90%-maatregel van de inspecteur-generaal of een overschrijding van de grenswaarde voor de geluidbelasting in L_{den} -handhavingspunt 33 te voorkomen.

7 Maatregelen inspecteur-generaal

In artikel 8.22 van de Wet luchtvaart is bepaald dat de inspecteur-generaal bij een geconstateerde overschrijding van de grenswaarden maatregelen voorschrijft die naar zijn oordeel bijdragen aan het terugdringen van de belasting binnen de grenswaarden.

Resultaten

In paragraaf 1.7 is aangegeven dat de inspecteur-generaal op 1 juli 2009 maatregelen aan AAS en LVNL heeft opgelegd. Dit naar aanleiding van overschrijdingen van grenswaarden voor de geluidbelasting die zich in het gebruiksjaar 2008 in twee handhavingspunten L_{den} en één handhavingspunt L_{night} aan de zuidzijde van Schiphol hebben voorgedaan.

Het besluit van de inspecteur-generaal van 1 juli 2009 bevat de volgende maatregelen:

- A. Tot 15 oktober 2009 mag het verbruik van de voor de L_{den} -handhavingspunten 33 en 32 en L_{night} -handhavingspunt 21 in het gebruiksjaar 2009 beschikbare geluidsruimte niet meer dan 90% bedragen. Daarbij geldt dat de resterende geluidsruimte vanaf 15 oktober 2009 nog tot 100% kan worden vol gemaakt.
- B. In de periode van 15 oktober 2009 tot 1 november 2009 mag het verbruik van de voor de L_{den} -handhavingspunten 33 en 32 en L_{night} -handhavingspunt 21 in het gebruiksjaar 2009 beschikbare geluidsruimte niet meer dan 10% bedragen, met dien verstande dat dit percentage in deze periode wordt vermeerderd of verminderd met het verschil tussen de in maatregel A genoemde grens van 90% op 14 oktober 2009 en de feitelijk verbruikte geluidsruimte op die datum.
- C. Uit oogpunt van de gemeenschappelijke zorgplicht die de sectorpartijen op basis van artikel 8.18 van de Wet luchtvaart hebben, wordt door AAS en LVNL uiterlijk 30 juli 2009 een beheersplan voor het (restant van het) gebruiksjaar 2009 bij de Inspectie ingediend. Uit dit beheersplan moet blijken op welke manier in het gebruiksjaar 2009 overschrijdingen van de vigerende grenswaarden worden voorkomen. In het bijzonder moet in het beheersplan worden aangegeven op welke wijze aan de hierboven vermelde maatregelen A en B invulling gegeven wordt. Het beheersplan moet (verder) in ieder geval bevatten, een overzicht van potentiële stuurmaatregelen en een beschrijving van de wijze en het moment waarop deze stuurmaatregelen worden ingezet. Tevens worden AAS en LVNL verzocht bij het opstellen van het beheersplan rekening te houden met de afspraken die zijn gemaakt in het kader van de Alderstafel, maar wel binnen het kader van de huidige wet- en regelgeving.

- D. Schiphol en LVNL handelen overeenkomstig het beheersplan.
- E. Vanaf 1 augustus 2009 wordt door Schiphol tweewekelijks schriftelijk informatie aan de Inspectie verstrekt over het percentuele verbruik van de in genoemde handhavingspunten beschikbare geluidsruimte.

De maatregelen van de inspecteur-generaal zijn door AAS en LVNL correct uitgevoerd.

Om aan maatregel A te voldoen is in de periode van 24 september tot 3 oktober 2009 door de sectorpartijen een (aanvullende) stuurmaatregel toegepast (zie hoofdstuk 6). Deze heeft erin geresulteerd dat op 15 oktober 2009 in het meest kritieke handhavingspunt L_{den} (punt 33) sprake was van een verbruikte geluidsruimte van 86,7% ten opzichte van de toegestane 90%. Hierdoor was het voor de sectorpartijen mogelijk om zonder verdere aanvullende stuurmaatregel in het gebruiksjaar 2009 binnen de vigerende grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten te blijven.

Bijlage A Afwijkingen baan- en luchtruimgebruik

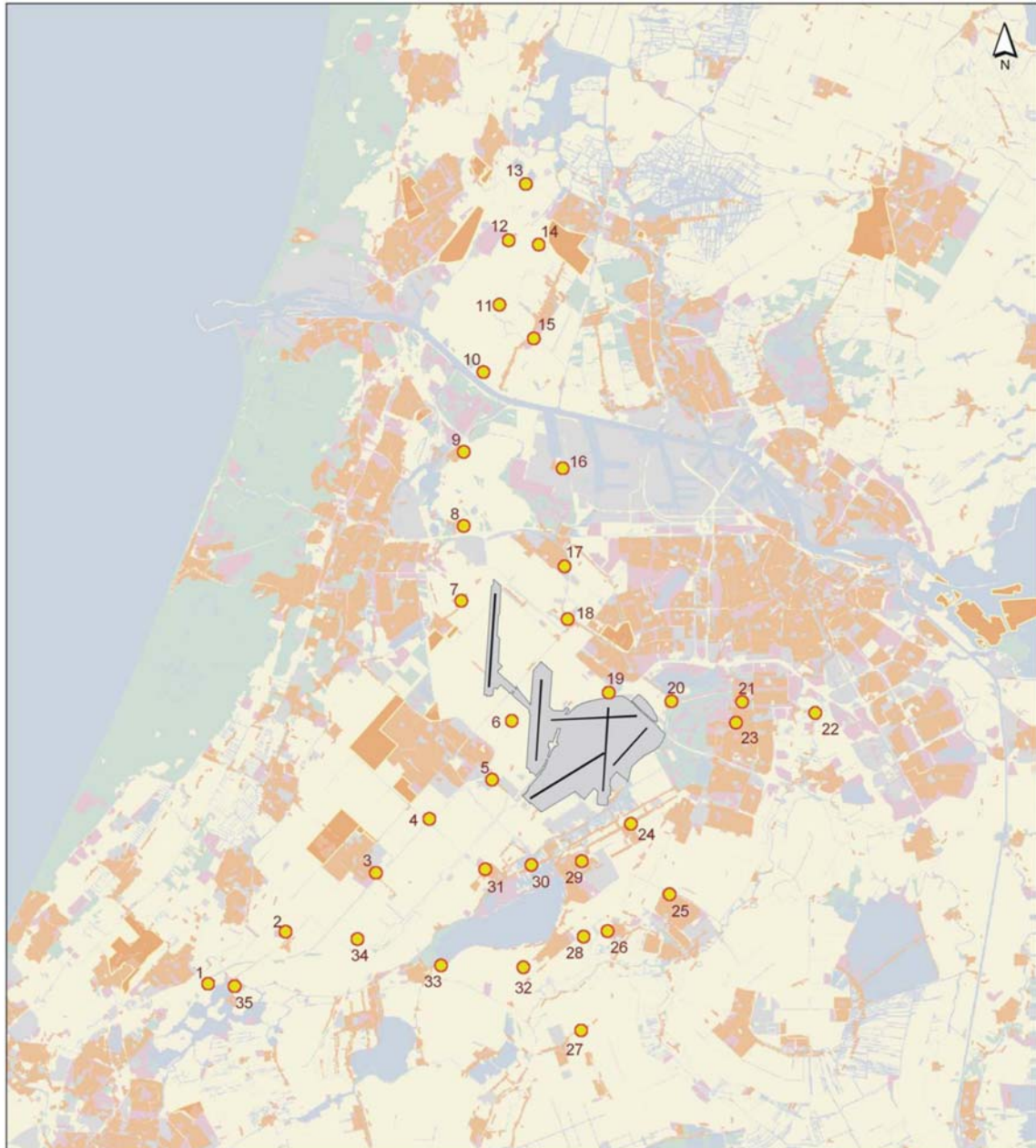
Tabel 1		Aantallen		Categorisatie Voorsnog Niet LVNL				Interpretatie issues	Categor. Voorsnog LVNL			Aggregatie		
#	Aantal/Categorie	Afwijkingen	Totaal aantal vluchten (jets)	Incorrecte data	Veiligheids belang (Wet Luchtvaart Art. 8.20/8.21)	Onvoldoende technische voorzieningen (LVB Art. 3.1.2)	Geen LVNL-bemoeienis		Waarschijnlijk veroorzaakt door LVNL	Afwijkingen tgv Parallel starten vanaf 01-11-2008	Nader te onderzoeken	Voorsnog verantwoordelijkheid LVNL excl. Interpretatie issues	Voorsnog verantwoordelijkheid LVNL incl. Interpretatie issues	Norm (LVB 3.1.3)
	Milieuregels													
	Routegebruik													
1	Verticale afwijkingen overdag van naderende vliegtuigen buiten de TMA	1393	173289								1393 0,80%	1393 0,80%	5,00%	
2	Verticale afwijkingen overdag van naderende vliegtuigen in de TMA	9339	173289								9339 5,39%	9339 5,39%	15,00%	
3	Horizontale afwijkingen in de nacht van naderende vliegtuigen	969	16843	16	761	13	10	167 ^a	2		169 1,00%	2 0,01%	0,05%	
4	Verticale afwijkingen in de nacht van naderende vliegtuigen buiten de TMA	5	16843		1				4		4 0,02%	4 0,02%	0,05%	
5	Verticale afwijkingen in de nacht van naderende vliegtuigen in de TMA	50	16843	3	31		12	3 ^b	1		4 0,02%	1 0,01%	0,05%	
6	Horizontale afwijkingen overdag van vertrekkende vliegtuigen	1300	184088					1009 ^c	275	16	1300 0,71%	291 0,16%	3,00%	
7	Horizontale afwijkingen in de nacht van vertrekkende vliegtuigen	209	6280	2	150		48	7 ^d	2		9 0,14%	2 0,03%	0,05%	
8	Verticale afwijkingen van vertrekkende vliegtuigen in de TMA	1	190368	1							0 0,00%	0 0,00%	0,05%	
9	Verticale afwijkingen van vertrekkende vliegtuigen buiten de TMA	29	190368								29 0,02%	29 0,02%	10,00%	
	Baan- en luchtruimgebruik													
10	Afwijkingen in baan- en luchtruimgebruik bij vertrek	18		9	4			4 ^e	1		5	1	0	
11	Afwijkingen in baan- en luchtruimgebruik bij aankomst	941		4	934			3 ^f			3	0	0	

- 154 gevallen 'boven FL70 luchtverkeerweg binnengevlogen' en 13 gevallen dag/nacht overgang binnen marge van 2 minuten
- 2 gevallen dag/nacht overgang binnen marge van 2 minuten en 1 afwijking ten gevolge van het experiment 'verlenging nachtrechtregime'
- LVNL hanteert een (door de Inspectie geaccordeerd) aftrekpercentage van 78,6% voor de afwijkingen (exclusief afwijkingen veroorzaakt door parallel starten) die volgens LVNL niet aan LVNL toe te schrijven zijn
- 6 afwijkingen ten gevolge van het experiment 'verlenging nachtrechtregime' en 1 geval dag/nacht overgang binnen marge van 2 minuten
- 4 afwijkingen ten gevolge van het experiment 'verlenging nachtrechtregime'
- 2 afwijkingen ten gevolge van het experiment 'verlenging nachtrechtregime' en 1 geval dag/nacht overgang binnen marge van 2 minuten

Bijlage B Grenswaarden handhavingspunten L_{den} en geluidbelasting t/m 31 oktober 2009

Grenswaarden en geluidbelasting handhavingspunten etmaal L_{den} [dB(A)]				
Punt Nr.	X-coördinaat	Y-coördinaat	Grenswaarde	Geluidbelasting
1	97.325	470.400	56,00	54,11
2	100.475	472.525	57,68	55,70
3	104.150	474.925	58,72	56,56
4	106.325	477.125	58,26	56,70
5	108.875	478.725	57,92	56,80
6	109.675	481.125	57,38	48,73
7	107.625	486.025	57,61	54,63
8	107.725	489.075	58,63	55,61
9	107.725	492.100	57,15	54,14
10	108.525	495.350	59,40	57,05
11	109.175	498.100	59,05	56,96
12	109.550	500.725	58,68	56,93
13	110.250	503.025	57,72	55,99
14	110.775	500.550	57,00	55,05
15	110.575	496.725	58,10	56,15
16	111.750	491.425	56,80	54,97
17	111.825	487.425	57,14	54,53
18	111.950	485.275	61,25	56,89
19	113.625	482.275	53,87	51,65
20	116.175	481.925	57,78	56,42
21	119.050	481.900	57,44	55,78
22	122.025	481.450	57,54	55,68
23	118.800	481.050	56,72	55,18
24	114.525	476.925	57,54	56,05
25	116.100	474.050	57,87	55,99
26	113.575	472.550	55,36	53,64
27	112.500	468.500	56,11	55,19
28	112.600	472.325	55,43	53,30
29	112.525	475.400	57,00	55,07
30	110.475	475.250	57,84	56,27
31	108.600	475.075	58,79	57,92
32	110.150	471.075	57,09	56,38
33	106.800	471.150	56,74	56,36
34	103.400	472.225	57,30	55,59
35	98.400	470.300	57,10	55,36

Bijlage C Handhavingspunten L_{den}



Bijlage D Grenswaarden handhavingspunten L_{night} en geluidbelasting t/m 31 oktober 2009

Grenswaarden en geluidbelasting handhavingspunten periode 23-07 uur L_{night} [dB(A)]				
Punt Nr.	X-coördinaat	Y-coördinaat	Grenswaarde	Geluidbelasting
1	102.750	473.250	52,76	51,62
2	104.150	474.925	50,34	47,68
3	105.750	476.600	47,88	45,87
4	108.875	478.725	47,73	46,26
5	108.025	485.875	52,24	48,15
6	108.350	492.100	52,14	48,82
7	108.525	495.350	50,37	47,57
8	109.275	501.750	49,08	47,25
9	109.675	504.850	47,45	46,03
10	110.825	504.425	48,13	46,26
11	110.775	500.550	48,99	47,03
12	110.575	496.725	50,13	47,82
13	110.600	494.400	50,28	47,69
14	110.175	488.550	52,37	48,84
15	118.825	481.650	52,37	48,84
16	120.250	481.500	51,31	48,12
17	118.825	481.350	52,33	48,82
18	111.000	476.350	48,00	45,53
19	109.175	474.600	46,19	44,50
20	110.750	471.600	46,39	44,77
21	115.875	468.125	43,62	42,31
22	111.800	467.525	43,96	42,59
23	109.500	468.025	45,79	44,78
24	106.000	471.050	46,10	44,69
25	100.475	472.525	48,76	46,72

Bijlage E Handhavingspunten L_{night}

