

# Rapport

Datum  
8 augustus 2007

## **HANDHAVINGSRAPPORTAGE SCHIPHOL 2007**

**1 november 2006 - 1 mei 2007**

## Inhoudsopgave

<b>0</b>	<b>Samenvatting</b>	<b>4</b>
<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>6</b>
1.1	Wettelijk kader	6
1.2	Handhavingssystematiek	6
1.3	Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol	8
1.4	Parallel starten problematiek	8
1.5	Bestuursrechtelijke afhandeling overtredingen LVNL	9
1.6	Bestuursrechtelijke afhandeling overschrijdingen grenswaarden geluid	10
1.7	Vrijstelling ex artikel 8.23 Wet luchtvaart	11
1.8	Problematiek Aalsmeerbaan	11
1.9	Handhaving slots	12
1.10	Verslaglegging	13
<b>2</b>	<b>Gegevensverstrekking en kwaliteitsborging</b>	<b>14</b>
2.1	Gegevensverstrekking	14
2.2	Kwaliteitsborging	15
<b>3</b>	<b>Toezicht naleving regels</b>	<b>17</b>
3.1	Afwijkingen van luchtverkeerwegen en minimum vlieghoogten door gezagvoerders	17
3.2	Afwijkingen van luchtverkeerwegen en minimale vlieghoogten door de luchtverkeersleiding	20
3.3	Baanbeschikbaarstelling	24
3.4	Afwijkingen van beperkingen banenstelsel	25
3.5	Regels ter beperking van de uitstoot van stoffen die geurhinder veroorzaken	27
<b>4</b>	<b>Toezicht naleving grenswaarden</b>	<b>29</b>
4.1	Grenswaarden voor het externe veiligheidsrisico	29
4.2	Grenswaarden voor de geluidbelasting	29
4.2.1	Totale volume geluid $L_{den}$	29
4.2.2	Geluidbelasting handhavingspunten $L_{den}$	30
4.2.3	Totale volume geluid $L_{night}$	31
4.2.4	Geluidbelasting handhavingspunten $L_{night}$	31
4.3	Grenswaarden voor de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken	32
<b>5</b>	<b>Toezicht naleving hoogtebeperkingen objecten</b>	<b>34</b>

<b>6</b>	<b>Getroffen voorzieningen</b>	<b>35</b>
<b>7</b>	<b>Maatregelen inspecteur-generaal</b>	<b>36</b>
	<b>Bijlage 1: Afwijkingen luchtruim- en baangebruik</b>	<b>38</b>
	<b>Bijlage 2: Grenswaarden handhavingspunten <math>L_{den}</math> en geluidbelasting t/m 30 april 2007</b>	<b>40</b>
	<b>Bijlage 3: Handhavingspunten <math>L_{den}</math></b>	<b>41</b>
	<b>Bijlage 4: Grenswaarden handhavingspunten <math>L_{night}</math> en geluidbelasting t/m 30 april 2007</b>	<b>42</b>
	<b>Bijlage 5: Handhavingspunten <math>L_{night}</math></b>	<b>43</b>

## 0 Samenvatting

Op grond van artikel 8.29 van de Wet luchtvaart en artikel 3.1, eerste lid, van de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol (RMI) dient jaarlijks vóór 1 juli 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 een verslag te worden uitgebracht. Dit verslag betreft de in de Wet luchtvaart en het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) vastgelegde veiligheids- en milieuaspecten over de eerste helft van het gebruiksjaar.

In de eerste helft van het gebruiksjaar 2007 is door de Inspectie Verkeer en Waterstaat (hierna: de Inspectie) prioriteit gegeven aan acties die voortvloeiden uit de overschrijdingen van grenswaarden voor de geluidbelasting die zich in het gebruiksjaar 2006 hebben voorgedaan en acties in verband met een vrijstellingsaanvraag van Schiphol in verband met groot baanonderhoud in 2007. Hierdoor was de uiterste datum van 1 juli j.l. voor de Inspectie niet haalbaar en is het verslag later dan 1 juli uitgebracht.

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 2006 tot en met 30 april 2007.

De belangrijkste bevindingen en acties van de Inspectie over deze periode zijn, dat:

- de grenswaarden voor het externe veiligheidsrisico, de geluidbelasting en de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken niet overschreden zijn;
- de luchtvaartsector vanaf het begin van het gebruiksjaar en in april 2007 in totaal twee baanpreferentiewijzigingen heeft doorgevoerd om overschrijdingen van de grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten te voorkomen;
- het maximaal toegestane percentage afwijkingen van twee regels van het LVB inzake het gebruik van het luchtruim door Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) (voorlopig) overschreden is;
- voor één van deze regels geldt dat de (voorlopige) overschrijding met name het gevolg is van de parallel starten problematiek bij de Polderbaan en de Zwanenburgbaan;
- Amsterdam Airport Schiphol (AAS) en LVNL vrijstelling is verleend voor het gebruik van de Buitenveldertbaan voor starts in de nacht van 18 op 19 januari 2007 in verband met zuidwesterstorm;
- door vier luchtvaartmaatschappijen dusdanig van een luchtverkeerweg is afgeweken, dat ze door de Inspectie zijn aangeschreven;

- twee van deze luchtvaartmaatschappijen een waarschuwingsbrief hebben ontvangen en de komende tijd door de Inspectie zullen worden gemonitord om te kunnen vaststellen of de betreffende maatschappijen alsnog een sanctie wordt opgelegd;
- in drie gevallen is aangegeven welke restricties er zijn met betrekking tot de hoogte van de bouwkraan en in vijf gevallen voorlichting is gegeven om een overtreding te voorkomen;
- in één geval de werkzaamheden zijn stopgezet in verband met een overtreding van de geldende hoogtebeperking en aan het betreffende aannemersbedrijf hierover een waarschuwingsbrief is gestuurd;
- de inspecteur-generaal in maart 2007 zijn voornemen tot het opleggen van maatregelen aan AAS, LVNL en de KLM bekend heeft gemaakt in verband met de overschrijdingen van de grenswaarden voor de geluidbelasting die zich in het gebruiksjaar 2006 hebben voorgedaan;
- deze maatregelen in april 2007 definitief zijn gemaakt en op 7 mei 2007 aan AAS, LVNL en KLM bekend zijn gesteld;
- een procedure ontwikkeld is om 'slots' te gaan handhaven.

# 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. 2004, 425) 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 het gemeentebestuur. Uitzondering hierop vormt de handhaving van de hoogtebeperkingen uit het LIB inzake (mobiele) objecten. Deze handhaving geschiedt door de Inspectie (zie hoofdstuk 5 van deze handhavingsrapportage).

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

## 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 voor wat betreft een veilige afwikkeling van het luchtverkeer als een overheidspartij moet worden beschouwd, maar 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 in het nieuwe gebruiksjaar niet meer voorkomt.

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 af te wijken. 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 dit 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.

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 van deze handhavingsrapportage wordt hier nader op ingegaan.

### **1.4 Parallel starten problematiek**

Al sinds 2004 wordt door LVNL gezocht naar een structurele oplossing voor de parallel starten problematiek bij de Polderbaan en de Zwanenburgbaan. Deze oplossing moet ervoor zorgen dat parallel gebruik van deze banen voldoet aan bepaalde veiligheidseisen en plaatsvindt binnen de milieurandvoorwaarden zoals die in het LVB zijn vastgelegd. In afwachting van een structurele oplossing heeft LVNL op 25 november 2004 ten behoeve van parallelle starts een tijdelijke beheersmaatregel ingevoerd. Deze beheersmaatregel houdt in dat bij parallel baangebruik startende vliegtuigen vanaf de Polderbaan in principe de luchtverkeerweg volgen en startende vliegtuigen vanaf de Zwanenburgbaan de instructie krijgen naar rechts te divergeren.



Het gevolg hiervan is dat de meeste vliegtuigen die van de Zwanenburgbaan vertrekken in dat geval buiten de luchtverkeerweg terechtkomen.

In juni 2005 heeft LVNL geconcludeerd dat alle mogelijke oplossingsrichtingen voor de parallel starten problematiek niet gelijktijdig voldoen aan de eisen ten aanzien van veiligheid, efficiency en milieu. Deze conclusie wordt ondersteund door het Amerikaanse kennisinstituut MITRE dat hierover in oktober 2005 een rapport heeft uitgebracht. LVNL werkt nu samen met AAS, KLM en de rijksoverheid aan een oplossingsrichting die tot doel heeft stapsgewijs terug te keren naar een situatie waarin weer parallelle starts mogelijk zijn zoals die oorspronkelijk bedoeld waren. De vraag of in de toekomst volledig parallel kan worden gestart is echter afhankelijk van meerdere aspecten, waaronder milieu (geluidhinder), die in het MER voor de middellange termijn worden onderzocht.

Zoals het er nu naar uit ziet zullen startprocedures met divergerende vliegbanen voorlopig nog nodig zijn. Het huidige milieustelsel is hier niet op berekend, wat gevolgen heeft voor de naleving door LVNL van de 3%-norm voor routegebruik uit het LVB (zie paragraaf 3.2 van deze handhavingsrapportage). Hierin kan alleen verandering worden gebracht door de luchtverkeerwegen vanaf de Zwanenburgbaan aan te passen via een wijziging van het LVB. Op dit moment loopt er een procedure om het LVB ook nog op andere punten aan te passen. De aanleiding hiervoor is het kabinetsstandpunt van april 2006 waarin wordt ingezet op een betere benutting van de huidige geluidsruimte in combinatie met geluidhinderbeperkende maatregelen voor met name het buitengebied. De eerste stap in de procedure tot wijziging van het LVB is het opstellen van een MER voor de korte termijn. In de volgende handhavingsrapportage zal op deze ontwikkeling nader worden ingegaan.

## **1.5 Bestuursrechtelijke afhandeling overtredingen LVNL**

In november 2006 heeft de inspecteur-generaal een bestuurlijke boete aan LVNL opgelegd in verband met de overtreding van een aantal regels van het LVB in het gebruiksjaar 2004.

Overtredingen van regels van het LVB die LVNL in de gebruiksjaren 2005 en 2006 heeft begaan moeten nog bestuursrechtelijk worden afgehandeld.

De belangrijkste redenen voor deze late afhandeling zijn:

- vertragingen als gevolg van gerechtelijke procedures bij de rechtbank Haarlem in 2004/2005 en de Raad van State in 2005/2006;
- prioriteit die in de eerste helft van het gebruiksjaar 2007 moest worden gegeven aan de bestuursrechtelijke afhandeling van overschrijdingen van grenswaarden voor de geluidbelasting die zich in het gebruiksjaar 2006 hebben voorgedaan (zie paragraaf 1.6 van deze handhavingsrapportage).

De planning is dat de overtredingen van regels van het LVB die LVNL in de gebruiksjaren 2005 en 2006 heeft begaan, in de tweede helft van het gebruiksjaar 2007 door de Inspectie bestuursrechtelijk worden afgehandeld.

## **1.6 Bestuursrechtelijke afhandeling overschrijdingen grenswaarden geluid**

In de handhavingsrapportage Schiphol van 8 januari 2007 is aangegeven dat zich in het gebruiksjaar 2006 in drie handhavingspunten  $L_{den}$  een overschrijding van de grenswaarden voor de geluidbelasting heeft voorgedaan. Het betreft hier de handhavingspunten 21, 22 en 23 ten noordoosten van Schiphol in het verlengde van de Buitenveldertbaan.

Op grond van artikel 4.2.1, vierde lid, van het LVB is vervolgens een meteoclausuleberekening uitgevoerd om vast te stellen in hoeverre bijzondere weersomstandigheden in het gebruiksjaar 2006 op de ontwikkeling van de geluidbelasting in deze handhavingspunten van invloed zijn geweest. Indien sprake is geweest van buitengewone weersomstandigheden kan uit de meteoclausuleberekening volgen dat de grenswaarden van de overschreden handhavingspunten tot een maximum van 1 dB(A) mogen worden opgehoogd. In dat geval zouden de geconstateerde overschrijdingen (gedeeltelijk) weer teniet kunnen worden gedaan. De meteoclausuleberekening heeft als resultaat opgeleverd dat de weersomstandigheden in het gebruiksjaar 2006 niet zodanig afwijkend zijn geweest dat de grenswaarden van de overschreden handhavingspunten naar boven moesten worden bijgesteld. Bij de bestuursrechtelijke afhandeling van de overschrijdingen zoals die zich in de handhavingspunten 21, 22 en 23 hebben voorgedaan is derhalve uitgegaan van de voor het gebruiksjaar 2006 geldende grenswaarden zoals weergegeven in bijlage 2 van de handhavingsrapportage Schiphol van 8 januari 2007.

De volgende stap in de procedure was een oorzaakanalyse die door de Inspectie is uitgevoerd. Allereerst om te bepalen of er voldoende aanleiding voor was om de inspecteur-generaal maatregelen te laten voorschrijven, en vervolgens om de proportionaliteit en effectiviteit van die maatregelen te kunnen bepalen. Op basis van deze oorzaakanalyse heeft de inspecteur-generaal geconcludeerd dat voor het gebruiksjaar 2007 maatregelen aan AAS, LVNL en de KLM (als belangrijkste gebruiker van de luchthaven Schiphol) dienden te worden opgelegd, gericht op het beheersbaar houden van de geluidbelasting bij de Buitenveldertbaan (zie hoofdstuk 7 van deze handhavingsrapportage).

## **1.7 Vrijstelling ex artikel 8.23 Wet luchtvaart**

Op 18 januari 2007 heeft AAS conform de procedure 'spoedaanvragen vrijstellingen ex artikel 8.23 Wet luchtvaart' een vrijstelling gevraagd om de Buitenveldertbaan na 23.00 uur voor starts in westelijke richting te mogen gebruiken. De aanleiding hiervoor waren lang aanhoudende extreme windcondities waardoor het baangebruik, de baancapaciteit en de afhandeling dusdanig beperkt was dat een groot aantal passagiers (5000) de nacht in de terminal moest doorbrengen. Vanwege de dreigende onbeheersbaarheid van de situatie heeft de Inspectie AAS een vrijstelling verleend voor het gebruik van de Buitenveldertbaan van 23.00 tot 01.00 uur in de nacht van 18 op 19 januari 2007 voor vluchten die op 18 januari 2007 vóór 23.00 uur vertraging hadden.

Op 19 januari 2007 heeft AAS de Inspectie erover geïnformeerd dat in de betreffende nacht 7 starts op de Buitenveldertbaan hebben plaatsgevonden. Daarna kon door de veranderde weerssituatie weer vanaf een reguliere baan voor de nacht worden gestart.

## **1.8 Problematiek Aalsmeerbaan**

In de handhavingsrapportage Schiphol van 8 januari 2007 is aangegeven dat de Inspectie op 13 oktober 2006 het besluit heeft genomen de Aalsmeerbaan door AAS buiten gebruik te laten stellen. De aanleiding voor dit besluit vormde het feit dat op 13 oktober 2006 een tweede incident met een MD11 van de KLM had plaatsgevonden. Een incident waarbij het toestel na de landing schade heeft opgelopen als gevolg van materiaal afkomstig van de anti-skid laag die tijdens het groot onderhoud aan de Aalsmeerbaan in augustus/september 2006 was aangebracht.

Bij de start van het gebruiksjaar 2007 is de Aalsmeerbaan nog tot 18 november 2006 voor alle luchtverkeer gesloten geweest. Vanaf 18 november tot en met 6 december 2006 heeft de Inspectie de Aalsmeerbaan vrijgegeven voor alleen startend verkeer. Vanaf 7 december 2006 mocht de Aalsmeerbaan ook weer landend verkeer worden gebruikt.

Het (gedeeltelijk) buiten gebruik zijn van de Aalsmeerbaan heeft tot gevolg gehad dat het baan- en routegebruik tot en met 6 december 2007 anders is geweest dan wanneer de Aalsmeerbaan volledig bruikbaar zou zijn geweest. Dit heeft met name tot gevolg gehad dat de Buitenveldertbaan gedurende deze periode extra moest worden ingezet.

## 1.9 Handhaving slots

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

Soms komt het voor dat luchtvaartmaatschappijen zonder 'slot' vliegen of stelselmatig 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.

Sinds kort heeft de Inspectie een formele rol, daar waar het het aanpakken van slotsmisbruik betreft. In feite heeft de Inspectie een handhavende rol toebedeeld gekregen. Deze is gebaseerd op EU-verordening nr. 793/2004 inzake wijziging van EU-verordening nr. 95/93 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van 'slots' op communautaire luchthavens. De verplichting om in geval van slotsmisbruik effectieve en proportionele sancties/maatregelen aan luchtvaartmaatschappijen op te leggen is vervolgens uitgewerkt in de wijziging van het Besluit slotallocatie van 15 september 2005. In dat besluit is onder meer bepaald dat handhaving door de Inspectie plaatsvindt op het moment dat de maatregelen van AAS, LVNL en de slotcoördinator om slotsmisbruik aan te pakken, onvoldoende blijken te zijn.

Redenen waarom in de nu voorliggende handhavingsrapportage Schiphol ook aandacht aan de handhaving van slots wordt besteed is:

- a. de betekenis die de slotshandhaving heeft voor het beheersbaar houden van de ontwikkeling van de geluidbelasting;
- b. het feit dat de Inspectie in de eerste helft van het gebruiksjaar 2007 een procedure slotshandhaving ontwikkeld heeft.

De verwachting is dat laatstgenoemde procedure in de tweede helft van het gebruiksjaar 2007 door de Inspectie zal worden toegepast.

## 1.10 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 Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer 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, eerste lid, van de RMI brengt de inspecteur-generaal jaarlijks vóór 1 juli een verslag als bedoeld in artikel 8.29 van de Wet luchtvaart uit over de eerste helft van het gebruiksjaar.

In de eerste helft van het gebruiksjaar 2007 is door de Inspectie prioriteit gegeven aan acties die voortvloeiden uit de overschrijdingen van grenswaarden voor de geluidbelasting die zich in het gebruiksjaar 2006 hebben voorgedaan en acties in verband met een vrijstellingsaanvraag van Schiphol in verband met groot baanonderhoud in 2007. Hierdoor was de uiterste datum van 1 juli j.l. voor de Inspectie niet haalbaar en is het verslag later dan 1 juli uitgebracht.

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 2006 tot en met 30 april 2007.

## 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.

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).

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 paragraaf 3.2 en 3.4 van deze handhavingsrapportage wordt hier nader op ingegaan.

#### Resultaten

Wat betreft de *volledigheid* van de gegevensverstrekking is door de Inspectie geconstateerd 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 geconstateerd dat door AAS wel en door LVNL niet altijd is voldaan aan hetgeen hierover in de RMI is vastgelegd. Het betreft hier de rapportages van LVNL die vaak wisselende tijdvakken beslaan en niet altijd binnen de in de RMI vastgelegde termijn van twee weken aan de Inspectie worden toegezonden. In het periodieke handhavingsoverleg met de Inspectie is door LVNL toegelicht dat dit te maken heeft met de wisselende beschikbaarheid van de personen die de afwijkingen moeten beoordelen en de personen die de kwaliteitscontroles moeten uitvoeren. Om die reden zou LVNL graag zien dat de leveringstermijnen in de RMI worden verlengd.

De Inspectie is bereid om aan het verzoek van LVNL tegemoet te komen, onder de strikte voorwaarde dat elke twee weken een zogenaamde 'shortlist' van potentiële 'foutvliegers' aan de Inspectie wordt geleverd om geen vertraging op te lopen bij de bestuursrechtelijke afhandeling ervan. In overleg met LVNL is vastgesteld dat voor de officiële LVNL-rapportage een leveringstermijn van drie weken voor LVNL uitvoerbaar en voor de Inspectie acceptabel is. Verder zal het tijdvak waarop de LVNL-rapportage betrekking heeft, van twee naar vier weken worden verlengd. De Inspectie acht deze verlenging acceptabel omdat deze voor de inspectie-activiteiten geen aantoonbaar nadeel oplevert. Daarnaast spoort deze actie met het kabinetsbeleid om de administratieve lasten voor het bedrijfsleven zoveel mogelijk te beperken.

Genoemde wijzigingen moeten nog wel formeel worden vastgelegd door middel van een wijziging van de RMI.

## **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 procesaudits, 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 de audits die door de Inspectie worden uitgevoerd.

### **Resultaten**

Op 22 december 2006 heeft er een interne audit bij LVNL plaatsgevonden. De resultaten hiervan zullen bij de eerstvolgende procesaudit in 2007 door de Inspectie worden meegenomen.

In de handhavingsrapportage Schiphol van 8 januari 2007 is aangegeven dat tijdens de procesaudit van 9 oktober 2006 door de Inspectie is vastgesteld dat AAS nog geen interne audit in 2006 had uitgevoerd. Tevens is toen vastgesteld dat de bewijslast inzake de 'follow up' van de bevindingen van de interne audit van 2005 nog niet voorhanden was.

In verband hiermee heeft de Inspectie toen bepaald dat:

- de interne audit 2006 vóór 31 december 2006 door AAS diende te worden uitgevoerd;
- in deze interne audit ook de 'follow up' van de bevindingen van de interne audit van 2005 moest worden meegenomen;
- na afloop van de interne audit 2006, zowel de 'follow up' van de bevindingen van de interne audit van 2005 als de overige resultaten van de interne audit 2006 aan de Inspectie moesten worden toegestuurd.

Op 7 november 2006 heeft AAS de interne audit 2006 uitgevoerd, maar vervolgens niet de 'follow up' van de bevindingen van de interne audit van 2005 en de overige resultaten van de interne audit 2006 aan de Inspectie gemeld. De Inspectie heeft daarop in februari 2007 een brief aan AAS gestuurd met het verzoek aan te geven op welke termijn deze gegevens alsnog aan de Inspectie worden toegestuurd. Genoemde gegevens zullen bij de eerstvolgende procesaudit in 2007 door de Inspectie worden meegenomen.

In de eerste helft van het gebruiksjaar 2007 heeft de Inspectie voorbereidingen gestart voor een audit van het door AAS gebruikte WINGS. Bij deze audit zullen niet de werkprocessen en procedures centraal staan maar het computersysteem zelf. Geaudit zal worden of de cijfers en berekeningen die WINGS genereert overeenkomen met de berekeningenvoorschriften zoals vermeld in de RMI. Op deze wijze zal worden geverifieerd of WINGS na het eerdere validatieproces dat heeft plaatsgevonden nog steeds naar behoren functioneert. Genoemde systeemaudit zal in de tweede helft van het gebruiksjaar 2007 door de Inspectie worden uitgevoerd.



## 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*

Verantwoordelijk voor de controle en nadere bestudering van afwijkingen van luchtverkeerwegen en minimale vlieghoogten die mogelijk door gezagvoerders veroorzaakt zijn, is de Inspectie. De Inspectie doet dat op basis van gegevens over afwijkingen van luchtverkeerwegen en minimale vlieghoogten die door LVNL worden geleverd. 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 de basis voor het onderzoek door de Inspectie.

Dit onderzoek wordt uitgevoerd door volgens een bepaalde systematiek selecties te maken uit de afwijkingen die door LVNL zijn geregistreerd. Daarbij maakt de Inspectie tevens gebruik van de gegevens die door middel van het Flighttrack and Aircraft Noise Monitoring System (FANOMOS) zijn gegenereerd dat bij de Inspectie is geïnstalleerd. 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, en door LVNL zijn gerapporteerd, 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 afwijkingen van luchtverkeerwegen en minimale vlieghoogten te controleren. Hier vindt een steekproefsgewijze controle plaats op basis van de gegevens die door FANOMOS zijn gegenereerd. De selectie die daarbij wordt toegepast is vooral op maatschappij niveau. Er vindt dan primair een controle plaats op het vlieggedrag van die maatschappijen die al significante afwijkingen in de nacht hebben laten zien.

## Resultaten

Alle door LVNL geregistreerde afwijkingen zijn door LVNL verwerkt in de LVNL-tabel van bijlage 1 van deze handhavingsrapportage. Uit de LVNL-tabel kan worden afgeleid dat:

- in de nachtperiode sprake is geweest van 422 afwijkingen van luchtverkeerwegen en minimale vlieghoogten op een totaal van 7652 vliegtuigbewegingen (= ongeveer 5,5%);
- in de dagperiode sprake is geweest van 8378 afwijkingen van luchtverkeerwegen en minimale vlieghoogten op een totaal van 179.008 vliegtuigbewegingen (= ongeveer 4,7%).

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. Daarnaast is sprake van een relatief groot aantal afwijkingen van luchtverkeerwegen in de dagperiode als gevolg van de parallel starten problematiek (zie paragraaf 1.4 en 3.2 van deze handhavingsrapportage).

### *Nachtperiode*

Onderzocht zijn alle door LVNL gerapporteerde afwijkingen die in de categorie 'geen LVNL-bemoeienis' zijn opgenomen. Het betreft hier in totaal 62 afwijkingen (= ongeveer 0,8% van het totale aantal vliegtuigbewegingen in de nacht en ongeveer 15,9% van het totale aantal afwijkingen in de nacht).

In de nu volgende tabel is aangegeven wat dit onderzoek heeft opgeleverd.

Type/oorzaak afwijking	Weer	Marginale afwijking	Technisch probleem	Overig*	Nog in onderzoek	Vliegerfout	Totaal
Aantal	28	21	2	5	1	5	62
Percentage	45,1%	33,9%	3,2%	8,1%	1,6%	8,1%	100%

\*) Afwijking luchtverkeerweg in dag-/nacht overgang binnen handhavingsmarge, LVNL-bemoeienis

Uit de tabel blijkt dat in de eerste helft van het gebruiksjaar 2007 in 5 gevallen sprake was van een dusdanige afwijking van een luchtverkeerweg of minimale vlieghoogte in de nacht dat deze de gezagvoerder mag worden aangerekend (vliegerfout). In verband hiermee zijn 4 maatschappijen door de Inspectie aangeschreven.

### *Dagperiode*

Voor de dagperiode zijn in de eerste helft van het gebruiksjaar 2007 steekproeven genomen op maatschappijniveau. Daarbij is rekening gehouden met de maatschappijen die door de Inspectie zijn aangeschreven in verband met significante afwijkingen van luchtverkeerwegen of minimale vlieghoogten in de nacht. Daarnaast zijn steekproeven genomen, gericht op vrachtmaatschappijen.

Op basis van de resultaten van de controles die steekproefsgewijs voor de dagperiode hebben plaatsgevonden is vastgesteld dat afwijkingen van de regels voor het luchtruimgebruik vooral gekenmerkt worden door:

- afwijkingen boven 3000 voet als gevolg van aanvullende instructies door LVNL;
- afwijkingen als gevolg van weersomstandigheden;
- afwijkingen als gevolg van aanvullende instructies bij parallelle starts van de Polderbaan en Zwanenburgbaan;
- marginale afwijkingen.

In de nu volgende tabel is voor zowel de nachtperiode als de dagperiode aangegeven welke acties in de eerste helft van het gebruiksjaar 2007 door de Inspectie ondernomen zijn en wat deze acties in de eerste helft van het gebruiksjaar 2007 hebben opgeleverd.

	Aangeschreven maatschappijen	Ontvangen reacties	Maatregel maatschappij	Vervolgactie
Aantal	4	2	1x incident debriefing 1x afwijking opgenomen en aan bod gekomen in Alert Bulletin luchtvaart-maatschappij	1x waarschuwing + monitoring 1x waarschuwing*

\*) monitoring lastig in verband met subcontractorsituatie

De maatschappijen die in de eerste helft van het gebruiksjaar 2007 hebben gereageerd, hebben aangegeven passende maatregelen te zullen nemen. De Inspectie heeft dit geaccepteerd, maar zal het effect van deze maatregelen wel blijven monitoren. Twee maatschappijen hebben een waarschuwingsbrief ontvangen. Omdat het voor deze maatschappijen een eerste overtreding betrof, is aan deze maatschappijen geen sanctie opgelegd. In 2007 zal het vlieggedrag van deze maatschappijen door de Inspectie worden gemonitord om te kunnen vaststellen of sprake is van recidive. In dat geval kan de betreffende maatschappij alsnog een sanctie worden opgelegd.

In de handhavingsrapportage Schiphol van 8 januari 2007 is aangegeven dat uit het onderzoek van afwijkingen in de nacht en steekproefsgewijze controles voor de dagperiode gebleken was dat één maatschappij in het gebruiksjaar 2006 opnieuw in de fout was gegaan. Onderzocht is hoe hier bestuursrechtelijk mee zou worden omgegaan.

Uit een uitgebreide monitoring in de eerste helft van het gebruiksjaar 2007 is gebleken dat de betreffende maatschappij nadrukkelijk beter ging vliegen en geen afwijkingen meer veroorzaakte. Op basis van deze bevindingen is besloten om in de eerste helft van het gebruiksjaar 2007 niet bestuursrechtelijk op te treden tegen de afwijking die de betreffende maatschappij in het gebruiksjaar 2006 heeft veroorzaakt. In de tweede helft van het gebruiksjaar 2007 zal de Inspectie het vlieggedrag van deze maatschappij nauwkeurig blijven volgen.

### **3.2 Afwijkingen van luchtverkeerswegen en minimale 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).

Behoudens afwijkingen veroorzaakt door de parallel starten problematiek zouden de meeste afwijkingen het gevolg zijn van onnauwkeurig vlieggedrag, vliegerfouten en instructies van LVNL om reden van weer.

De statistische methode mag alleen onder bepaalde voorwaarden door LVNL worden toegepast (zie de handhavingsrapportage Schiphol van 8 januari 2007). Vanaf 1 november 2006 gelden onder meer de volgende voorwaarden:

- a. Ten einde de betrouwbaarheid van het te hanteren aftrekpercentage te valideren dient door LVNL ieder kwartaal een analyse te worden uitgevoerd over de periode van een (door de Inspectie aan te wijzen) week en dient door de Inspectie voor die betreffende week een eigen analyse te worden uitgevoerd.
- b. In het periodieke overleg tussen de Inspectie en LVNL dient op basis van de bij punt a genoemde gegevens te worden vastgesteld of een aanpassing van het aftrekpercentage noodzakelijk is en op welke periode een eventuele aanpassing van het aftrekpercentage betrekking heeft.

De statistische methode moet nog formeel worden vastgelegd in de vorm van (een gepubliceerde) beleidsregel, waarin ook duidelijk moet worden gemaakt dat de statistische methode alleen van toepassing is op de geregistreerde afwijkingen in relatie tot de 3%-norm.

Op basis van de resultaten van de door LVNL uitgevoerde analyses in 2004/2005 heeft LVNL over de eerste helft van het gebruiksjaar 2007 voor alle afwijkingen die onder de 3%-norm vallen (uitgezonderd de afwijkingen als gevolg van de parallel starten problematiek) een aftrekpercentage van 80% toegepast. Door de Inspectie zal zo spoedig mogelijk worden geverifieerd in hoeverre hier sprake is van een realistisch aftrekpercentage. Zodra deze verificatie heeft plaatsgevonden zal in overleg met LVNL worden bezien of het aftrekpercentage in de tweede helft van het gebruiksjaar 2007 moet worden bijgesteld.

## **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 van bijlage 1 van deze handhavingsrapportage. 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 van deze handavingsrapportage).

Wat overblijft zijn afwijkingen die LVNL in principe mogen worden aangerekend. Uit de LVNL-tabel in bijlage 1 van deze handavingsrapportage blijkt dat met betrekking tot drie regels het geregistreerde percentage afwijkingen hoger is dan het maximaal toegestane percentage. Het betreft hier:

1. horizontale afwijkingen van luchtverkeerwegen in de nacht van naderende vliegtuigen;
2. horizontale afwijkingen van luchtverkeerwegen overdag van vertrekkende vliegtuigen;
3. 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:

- a. *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;
- b. *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';
- c. *dag/nacht overgang*: ten aanzien van vluchten in de dag/nacht overgang (en omgekeerd) hanteert de Inspectie om operationele redenen een handavingsmarge van maximaal twee minuten.

## Beoordeling

Rekening houdend met voornoemde uitgangspunten, alsmede het door LVNL toegepaste aftrekpercentage van 80% bij horizontale afwijkingen van luchtverkeerwegen overdag van vertrekkende vliegtuigen, is door de Inspectie vastgesteld dat van de drie hiervoor genoemde regels, bij twee regels het percentage afwijkingen nog boven het toegestane maximum zit.

De percentages kunnen in de tweede helft van het gebruiksjaar 2007 nog wijzigen. Na afloop van het gebruiksjaar zullen de percentages definitief worden vastgesteld. Dan zal worden beoordeeld of sprake is van een overtreding van één of meerdere regels van het LVB.

De verwachting is dat het percentage horizontale afwijkingen van luchtverkeerwegen overdag van vertrekkende vliegtuigen onder 3000 voet (ondanks het toegepaste aftrekpercentage van 80%) ook aan het eind van het gebruiksjaar 2007 nog boven het maximaal toegestane percentage zit. Dat komt doordat dit percentage sterk wordt bepaald door het aantal afwijkingen ten gevolge van de parallel starten problematiek.

### 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 van deze handhavingsrapportage, alsmede bijlage 5 van de RMI).

In de eerste helft van het gebruiksjaar 2007 heeft zich geen situatie voorgedaan waarbij als gevolg van het niet beschikbaar zijn van banen is afgeweken van de beperkingen die gelden voor het baangebruik.



### 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 Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 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 1 van deze handhavingsrapportage 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 van deze handhavingsrapportage 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 12,5%, voornamelijk in verband met weersomstandigheden. Het overgrote deel hiervan betreft landingen op de Buitenveldertbaan (11,6%). De rest (0,9%) betreft landingen op de Kaagbaan en de Zwanenburgbaan.

#### *Starts*

Het percentage afwijkend baangebruik bij starts in de nacht ten opzichte van het totaal aantal starts in de nacht is ongeveer 0,4%. Het betreft hier uitsluitend starts vanaf de Buitenveldertbaan in westelijke richting in verband met een zuidwesterstorm in de nacht van 18 op 19 januari 2007.

#### **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.

Een klein voorbehoud geldt nog voor afwijkingen die volgens de rapportage van LVNL om reden van 'emergency' hebben plaatsgevonden. Op basis van artikel 3.1.5, zesde lid, van het LVB is afwijkend baangebruik om reden van 'emergency' toegestaan. Tijdens de eerstvolgende productinspectie bij LVNL zullen een aantal van de door LVNL gerapporteerde emergency-landingen door de Inspectie nader worden onderzocht om te kunnen beoordelen in hoeverre deze landingen terecht in de categorie 'emergency' zijn ondergebracht.

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.

Op grond van artikel 8.23 van de Wet luchtvaart is vrijstelling verleend voor het gebruik van de Buitenveldertbaan voor starts in de nacht van 18 op 19 januari 2007 in verband met zuidwesterstorm.

De Inspectie heeft AAS en LVNL toestemming gegeven om vóór 01.00 uur maximaal 20 vluchten van de Buitenveldertbaan te laten vertrekken. Vastgesteld is dat in de betreffende nacht uiteindelijk 7 starts vanaf de Buitenveldertbaan hebben plaatsgevonden. De overige starts hebben die nacht door gewijzigde weersomstandigheden weer van een reguliere baan voor de nacht kunnen plaatsvinden.

Bij het verlenen van bovengenoemde vrijstelling worden de Inspectie en AAS, zijnde de aanvrager van de vrijstelling, geacht te handelen conform de 'Procedure spoedaanvragen vrijstellingen ex artikel 8.23 Wet luchtvaart' zoals die 15 september 2006 van kracht is geworden. Om te beoordelen of deze procedure correct is toegepast heeft de Inspectie een onderzoek gestart naar feiten en omstandigheden die zich bij de besluitvorming rondom de verleende vrijstelling hebben voorgedaan. In de volgende handavingsrapportage Schiphol zullen de resultaten van dit onderzoek bekend worden gemaakt.

### **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 kennisnemen van de door AAS gerapporteerde gegevens over dit onderwerp.

### **Resultaten**

Conform bijlage 6 van de RMI heeft AAS over de eerste helft van het gebruiksjaar 2007 gegevens geleverd met betrekking tot het taxiën met één uitgeschakelde motor en het gebruik van een vaste stroomvoorziening in plaats van de APU.

#### *Taxiën met één uitgeschakelde motor*

Gerapporteerd is dat 100% van de driemotorige vliegtuigen en 93% van de viermotorige vliegtuigen na de landing met één uitgeschakelde motor taxiën. Deze percentages komen overeen met de percentages die voor het gebruiksjaar 2006 werden gehanteerd. Genoemde percentages zijn het resultaat van door AAS uitgevoerde enquêtes in het gebruiksjaar 2005. Voor het gebruiksjaar 2006 heeft AAS vanwege de reeds hoge percentages éénmalig toestemming van de Inspectie gekregen om geen actie te hoeven ondernemen om het aantal vliegtuigen dat met één uitgeschakelde motor taxiet nog verder te vergroten. Afgesproken is dat AAS in het gebruiksjaar 2007 wederom door middel van een enquête aan voornoemde verplichting invulling zal geven.

#### *Gebruik vaste stroomvoorziening*

Gerapporteerd is dat het percentage vliegtuigen dat gebruik maakt van de vaste stroomvoorziening 0% bedraagt. In de handhavingsrapportage Schiphol van 8 januari 2007 is aangegeven dat het gebruik van de vaste stroomvoorziening sinds mei 2006 al was afgenomen. Tevens is daarbij aangegeven dat het onderwerp aan de orde is gesteld in een signaalrapportage die de Inspectie ten behoeve van DGTL heeft opgesteld. De belangrijkste conclusie van de Inspectie in deze signaalrapportage is, dat het beleidsdoel, te weten meer gebruik van de vaste stroomvoorziening en een verminderd gebruik van de APU, door AAS niet wordt gehaald.

## 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 30 april 2007 blijkt een TRG van 3,041 ton. Afgezet tegen de grenswaarde van 9,724 ton betekent dit dat op 30 april 2007 nog een TRG-ruimte van 6,683 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 2007 wordt gehandhaafd.

#### 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 59,71 dB(A) op 30 april 2007. Afgezet tegen de (gewijzigde) grenswaarde van 63,46 dB(A) betekent dit dat op 30 april 2007 nog een TVG  $L_{den}$ -ruimte van 3,75 dB(A) beschikbaar was. Dit komt overeen met een nog beschikbare TVG  $L_{den}$ -ruimte van ongeveer 58,0%, gegeven het aantal vluchten en de verkeerssamenstelling zoals die in de eerste helft van het gebruiksjaar 2007 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 handhavingpunt (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. Gehandhaafd wordt op de grenswaarden zoals aangegeven in bijlage 2 van deze handavingsrapportage.

#### 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 de grenswaarden zoals vastgelegd in het besluit van 23 augustus 2004 tot wijziging van het LVB.

De resultaten van de berekening van de geluidbelasting in de handhavingspunten  $L_{den}$  over de eerste helft van het gebruiksjaar 2007 zijn weergegeven in bijlage 2 van deze handavingsrapportage. Uit de resultaten blijkt dat geen van de handhavingspunten overschreden is.

In onderstaande tabel zijn (evenals bij het TVG) de resultaten meer inzichtelijk gemaakt op basis van aanvullende gegevens van AAS. In deze tabel zijn de resultaten van de geluidbelastingsberekening per handhavingpunt omgerekend naar het capaciteitsverbruik per handhavingpunt over de periode 1 november 2006 tot en met 19 april 2007.

Nr.	Capaciteitsverbruik	Nr.	Capaciteitsverbruik	Nr.	Capaciteitsverbruik	Nr.	Capaciteitsverbruik
22	65,9%	19	41,8%	29	32,3%	9	25,3%
21	59,3%	33	41,4%	3	30,0%	16	24,9%
5	48,0%	20	40,6%	26	29,2%	8	24,1%
23	46,9%	12	37,4%	10	27,3%	35	23,0%
31	45,4%	25	37,4%	15	27,1%	7	22,1%
32	43,7%	27	37,2%	14	27,0%	1	18,9%
4	42,7%	34	33,7%	2	26,9%	17	16,1%
30	42,2%	11	33,4%	28	26,0%	6	6,5%
24	42,0%	13	33,2%	18	25,7%		

Uitgaande van een tijdsevenredig gemiddelde van 46,6% op 19 april 2007 blijkt uit bovenstaande tabel dat in vier handhavingspunten  $L_{den}$  het capaciteitsverbruik boven het tijdsevenredige gemiddelde ligt.

Het betreft hier drie handhavingspunten ten oosten van de Buitenveldertbaan en één handhavingspunt aan de zuidzijde van de Kaagbaan en Zwanenburgbaan. Hieruit kan worden afgeleid dat bij vier handhavingspunten sprake is van een verhoogd overschrijdingsrisico. De meest kritische handhavingspunten zijn in dit verband de drie handhavingspunten ten oosten van de Buitenveldertbaan.

#### 4.2.3 Totale volume geluid $L_{\text{night}}$

In artikel 4.2.2 van het LVB van 20 februari 2003 is aangegeven dat het TVG (met de  $L_{\text{night}}$  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. Op basis van het besluit van 23 augustus 2004 tot wijziging van het LVB is deze grenswaarde *niet* gewijzigd.

#### Resultaten

De  $L_{\text{night}}$ -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  $L_{\text{night}}$  blijkt een waarde van 49,28 dB(A) op 30 april 2007. Afgezet tegen de grenswaarde van 54,44 dB(A) betekent dit dat op 30 april 2007 nog een TVG  $L_{\text{night}}$ -ruimte van 5,16 dB(A) beschikbaar was. Dit komt overeen met een nog beschikbare TVG  $L_{\text{night}}$ -ruimte van ongeveer 69,1%, gegeven het aantal vluchten en de verkeerssamenstelling zoals die in de eerste helft van het gebruiksjaar 2007 in de nacht, onafhankelijk van het feitelijke baangebruik, aan de orde zijn geweest.

#### 4.2.4 Geluidbelasting handhavingspunten $L_{\text{night}}$

In artikel 4.2.2, derde lid, van het LVB van 20 februari 2004 is aangegeven dat de geluidbelasting in een handhavingspunt (met de  $L_{\text{night}}$  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. Gehandhaafd wordt op de grenswaarden zoals aangegeven in bijlage 4 van deze handhavingsrapportage.

#### Resultaten

De  $L_{\text{night}}$ -waarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten zijn door AAS overeenkomstig het wettelijk vastgelegde berekeningsvoorschrift berekend en door de Inspectie getoetst aan de grenswaarden zoals vastgelegd in het besluit van 23 augustus 2004 tot wijziging van het LVB.

De resultaten van de berekening van de geluidbelasting in de handhavingspunten  $L_{\text{night}}$  over de eerste helft van het gebruiksjaar 2007 zijn weergegeven in bijlage 4 van deze handhavingsrapportage. Uit de resultaten blijkt dat geen van de handhavingspunten overschreden is.

In onderstaande tabel zijn (evenals bij het TVG) de resultaten meer inzichtelijk gemaakt op basis van aanvullende gegevens van AAS. In deze tabel zijn de resultaten van de geluidbelastingsberekening per handhavingpunt omgerekend naar het capaciteitsverbruik per handhavingpunt over de periode 1 november 2006 tot en met 19 april 2007.

Nr.	Capaciteits- verbruik	Nr.	Capaciteits- verbruik	Nr.	Capaciteits- verbruik	Nr.	Capaciteits- verbruik
16	65,3%	9	27,1%	12	21,8%	22	19,3%
15	60,6%	18	26,8%	4	21,4%	13	18,8%
17	57,3%	10	24,5%	24	20,9%	14	16,4%
8	30,9%	20	24,0%	1	20,9%	5	10,0%
7	27,9%	11	23,4%	25	20,0%		
6	27,5%	3	22,6%	2	19,8%		
19	27,5%	23	22,4%	21	19,5%		

Uitgaande van een tijdsevenredig gemiddelde van 46,6% op 19 april 2007 blijkt uit bovenstaande tabel dat in drie handhavingspunten  $L_{\text{night}}$  het capaciteitsverbruik boven het tijdsevenredige gemiddelde ligt. Het betreft hier drie handhavingspunten ten oosten van de Buitenveldertbaan waaruit kan worden afgeleid dat bij deze handhavingspunten sprake is van een verhoogd overschrijdingsrisico.

### 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 ( $\text{NO}_x$ ), vluchtige organische stoffen (VOS), zwaveldioxide ( $\text{SO}_2$ ) en fijn stof ( $\text{PM}_{10}$ ).

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

1. 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);
2. 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 de eerste helft van het gebruiksjaar 2007. De aangeleverde cijfers met betrekking tot de relatieve grenswaarden zijn in onderstaande tabel weergegeven.

	CO	NO <sub>x</sub>	VOS	SO <sub>2</sub>	PM <sub>10</sub>
Grenswaarde artikel 4.3.1, eerste lid, LVB, gebruiksjaar 2007	58,1	74,6	9,9	2,1	2,5
Gerealiseerde emissies eerste helft gebruiksjaar 2007	55,5	67,4	8,7	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 de eerste helft van het gebruiksjaar 2007 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 de eerste helft van het gebruiksjaar 2007 hebben 12 inspecties bij bouwkransen plaatsgevonden. In 3 gevallen is aangegeven welke restricties er zijn met betrekking tot de hoogte van de bouwkraan. In geen van deze gevallen was het echter noodzakelijk de werkzaamheden stil te leggen. In 1 geval werden de werkzaamheden stopgezet in verband met een overtreding van de geldende hoogtebeperking. De Inspectie heeft het betreffende aannemersbedrijf hierover een waarschuwingsbrief gestuurd. In 5 gevallen is voorlichting gegeven om een overtreding te voorkomen.

In de handhavingsrapportage Schiphol van 8 januari 2007 is reeds gemeld dat de Inspectie aan ongeveer 30 gemeenten in de omgeving van Schiphol een brief heeft gestuurd om de betreffende gemeenten over de geldende regels met betrekking tot bouwkransen nader te informeren. Daarbij is toen vermeld dat de Inspectie deze gemeenten tevens heeft verzocht om:

- bij het verlenen van bouwvergunningen ook de opdrachtgever hierover te informeren;
- opdrachtgevers en aannemersbedrijven voor meer informatie en voor het aanvragen van ontheffingen naar de Inspectie door te verwijzen.

Het lijkt erop dat deze informatiecampagne z'n effect heeft gehad. In de eerste helft van het gebruiksjaar 2006 moest namelijk nog op een totaal van 13 inspecties, in 3 gevallen de betreffende bouwkraan direct worden gestreken. Ook zijn in de eerste helft van gebruiksjaar 2006 nog 4 waarschuwingsbrieven verstuurd, tegen 1 in de eerste helft van gebruiksjaar 2007.

## 6 Getroffen 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 (E<sup>2</sup>MC) van de luchtvaartsector. De besluiten die in het E<sup>2</sup>MC worden genomen, worden maandelijks aan de Inspectie bekend gemaakt door middel van een verslag.

In het kader van de sturing van de geluidbelasting is door de luchtvaartsector 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.

Andere voorzieningen in de vorm van bijvoorbeeld tijdelijke baansluitingen behoren ook tot mogelijkheden.

### Resultaten

Op basis van de E<sup>2</sup>MC-verslagen (en een tweewekelijkse quick scan) heeft de Inspectie ervan kennisgenomen, dat het E<sup>2</sup>MC in de eerste helft van het gebruiksjaar 2007 voorzieningen getroffen heeft die door LVNL zijn uitgevoerd.

Het betreft hier de volgende voorzieningen/maatregelen:

1. Vanaf het begin van het gebruiksjaar, een preferentiewijziging waardoor zoveel mogelijk zuidelijk baangebruik<sup>1</sup> is toegepast.
2. Op 13 april 2007, een preferentiewijziging waardoor zoveel mogelijk noordelijk baangebruik<sup>2</sup> is toegepast.

---

<sup>1</sup> Onder zuidelijk baangebruik wordt verstaan, starten naar het zuiden en landen vanuit het noorden.

<sup>2</sup> Onder noordelijk baangebruik wordt verstaan, starten naar het noorden en landen vanuit het zuiden.

## 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 1.6 van deze handhavingsrapportage is aangegeven dat de inspecteur-generaal heeft geconcludeerd dat voor het gebruiksjaar 2007 maatregelen aan AAS, LVNL en de KLM (als belangrijkste gebruiker van de luchthaven Schiphol) dienden te worden opgelegd. Dit naar aanleiding van overschrijdingen van grenswaarden voor de geluidbelasting die zich in het gebruiksjaar 2006 in drie handhavingspunten  $L_{den}$  nabij de Buitenveldertbaan hebben voorgedaan.

Op 19 maart 2007 heeft de inspecteur-generaal zijn voornemen tot het opleggen van maatregelen aan AAS, LVNL en de KLM bekend gemaakt. De sectorpartijen hebben daarop vervolgens hun zienswijze kunnen geven, op basis waarvan de voorgenomen maatregelen op onderdelen zijn aangepast.

Hieronder volgen de maatregelen zoals die in april 2007 definitief zijn gemaakt en op 7 mei 2007 aan AAS, LVNL en KLM bekend zijn gesteld.

1. Tot 15 oktober 2007 mag het verbruik van de voor de  $L_{den}$ -handhavingspunten 21, 22 en 23 in het gebruiksjaar 2007 voor de handhaving beschikbare geluidsruimte niet meer dan 90% bedragen. Op deze wijze wordt een buffer van 10% gecreëerd die noodzakelijk is om meer zekerheid te hebben dat de Buitenveldertbaan ook nog vanaf 15 oktober 2007 tot het eind van het gebruiksjaar 2007 kan worden gebruikt, zonder dat dit direct tot een overschrijding van de voor dat gebruiksjaar geldende grenswaarden leidt. Dit betekent dat de resterende geluidsruimte dan vanaf 15 oktober 2007 nog tot 100% kan worden vol gemaakt.
2. In de periode van 15 oktober 2007 tot 1 november 2007 mag het verbruik van de voor de  $L_{den}$ -handhavingspunten 21, 22 en 23 in het gebruiksjaar 2007 voor de handhaving 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 1 genoemde grens van 90% op 14 oktober 2007 en de feitelijk verbruikte geluidsruimte op die datum.

Hoewel op basis van deze maatregel is verzekerd dat de resterende geluidsruimte vanaf 15 oktober 2007 nog tot 100% kan worden vol gemaakt, wordt op deze wijze bewerkstelligd dat over het gehele gebruiksjaar 2007 geen overschrijding van de voor dat gebruiksjaar geldende grenswaarden in genoemde handhavingspunten zal optreden.

3. Uit oogpunt van de gemeenschappelijke zorgplicht die de sectorpartijen op basis van artikel 8.18 van de Wet luchtvaart hebben, dient door Schiphol, LVNL en de KLM uiterlijk 5 juli 2007 een gezamenlijk plan bij de Inspectie te worden ingediend waarin aangegeven is op welke wijze aan maatregel 1 en 2 invulling gegeven wordt.
4. Vanaf 1 juli 2007 dient door Schiphol elke twee weken schriftelijk informatie aan de Inspectie, en via de eigen website aan de burger, te worden verstrekt over het percentuele verbruik van de in genoemde handhavingspunten beschikbare geluidsruimte.
5. Vanaf 1 juli 2007 dient door Schiphol, binnen een week na afloop van iedere kalendermaand (te beginnen met de maand juni 2007), schriftelijk informatie aan de Inspectie, en via de eigen website aan de burger, te worden verstrekt over het wel of niet inzetten van een bepaalde stuurmaatregel en de afwegingen die hieraan ten grondslag liggen.
6. Uiterlijk 5 juli 2007 dient door LVNL schriftelijk aan de Inspectie te worden gemeld en verantwoord in hoeverre de tot nu toe, bij de Polderbaan en Zwanenburgbaan gehanteerde marginaal zichtwaarden worden geoptimaliseerd om het aantal gevallen waarin naar de Buitenveldertbaan moet worden uitgeweken, zoveel mogelijk te beperken of tot nul te reduceren. Daarbij dient ook de internationale context te worden meegenomen. Deze informatie zou eventueel ook deel uit kunnen maken van het bij maatregel 3 genoemde plan.
7. Vanaf 1 september 2007 dient door LVNL, binnen een week na afloop van iedere kalendermaand (te beginnen met de maand augustus 2007), voor elke dag en nacht dat de Buitenveldertbaan voor starts of landingen is ingezet, schriftelijk informatie aan de Inspectie, en via de eigen website aan de burger, te worden verstrekt over de reden(en) waarom de Buitenveldertbaan voor starts of landingen gebruikt is.

Op basis van artikel 11.16 van de Wet luchtvaart kan door de Minister van Verkeer en Waterstaat bij een overtreding van deze maatregelen een bestuurlijke boete van maximum 1.000.000 euro worden opgelegd. In dat geval dient een afzonderlijke afweging plaats te vinden om te bepalen of een bestuurlijke boete op z'n plaats is, en zo ja, hoe hoog die boete dan moet zijn en aan welke partij(en) de boete moet worden opgelegd.

## Bijlage 1: Afwijkingen luchtruim- en baangebruik

Tabel 1		Aantallen		Categorisatie Vooralsnog Niet LVNL				Categor. Vooralsnog LVNL			Aggregatie				
#	Milieuregels	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	Interpretatie issues	Waarschijnlijk veroorzaakt door LVNL	Afwijkingen tgv Parallel starten vanaf 01-11-2006	Nader te onderzoeken	Vooralsnog verantwoordelijkheid LVNL excl. Interpretatie issues	Vooralsnog verantwoordelijkheid LVNL incl. Interpretatie issues	Norm (LVB 3.1.3)	Art.
	Routegebruik														
1	Verticale afwijkingen overdag van naderende vliegtuigen buiten de TMA	729	87317									729 0,83%	729 0,83%	5,00%	
2	Verticale afwijkingen overdag van naderende vliegtuigen in de TMA	3561	87317									3561 4,08%	3561 4,08%	15,00%	
3	Horizontale afwijkingen in de nacht van naderende vliegtuigen	305	5975	21	208	16		60 <sup>a</sup>				60 1,00%	0 0,00%	0,05%	
4	Verticale afwijkingen in de nacht van naderende vliegtuigen buiten de TMA	5	5975		1		1		2	1		3 0,05%	3 0,05%	0,05%	
5	Verticale afwijkingen in de nacht van naderende vliegtuigen in de TMA	47	5975	3	11		32		1			1 0,02%	1 0,02%	0,05%	
6	Horizontale afwijkingen overdag van vertrekkende vliegtuigen	4088	91691					710 <sup>b</sup>		3201		4088 4,46%	3378 3,68%	3,00%	
7	Horizontale afwijkingen in de nacht van vertrekkende vliegtuigen	65	1677	9	23		29	2 <sup>c</sup>	2			4 0,24%	2 0,12%	0,05%	
8	Verticale afwijkingen van vertrekkende vliegtuigen in de TMA	0	93368									0 0,00%	0 0,00%	0,05%	
9	Verticale afwijkingen van vertrekkende vliegtuigen buiten de TMA	15	93368									15 0,02%	15 0,02%	10,00%	
<b>Baangebruik</b>															
10	Afwijkingen in baangebruik bij vertrek	26		14	12							0	0	0	
11	Afwijkingen in baangebruik bij aankomst	776		6	769			1 <sup>d</sup>				0	0	0	

- a. 56 gevallen 'boven FL70 luchtverkeerweg binnengevlogen' en 4 gevallen dag/nacht overgang binnen marge van 2 minuten
- b. LVNL hanteert een (door de Inspectie nog niet geaccordeerd en ook niet geformaliseerd) aftrekpercentage van 80% van de afwijkingen (exclusief afwijkingen veroorzaakt door parallel starten) welke volgens LVNL niet aan LVNL toe te schrijven zijn
- c. 2 gevallen dag/nacht overgang binnen marge van 2 minuten
- d. 1 geval dag/nacht overgang binnen marge van 2 minuten

### Toelichting

Bovenstaande tabel is afkomstig uit de rapportage van LVNL over de periode 1 november 2006 tot en met 29 april 2007. In de laatste kolom van de tabel is per milieuregel aangegeven, welk percentage afwijkingen volgens het LVB maximaal is toegestaan. In de een na laatste kolom van de tabel is per milieuregel aangegeven, wat op 29 april 2007 op basis van de registraties van LVNL het feitelijke percentage afwijkingen was. Daarbij is rekening gehouden met de interpretatie-issues zoals die met de Inspectie overeengekomen zijn.

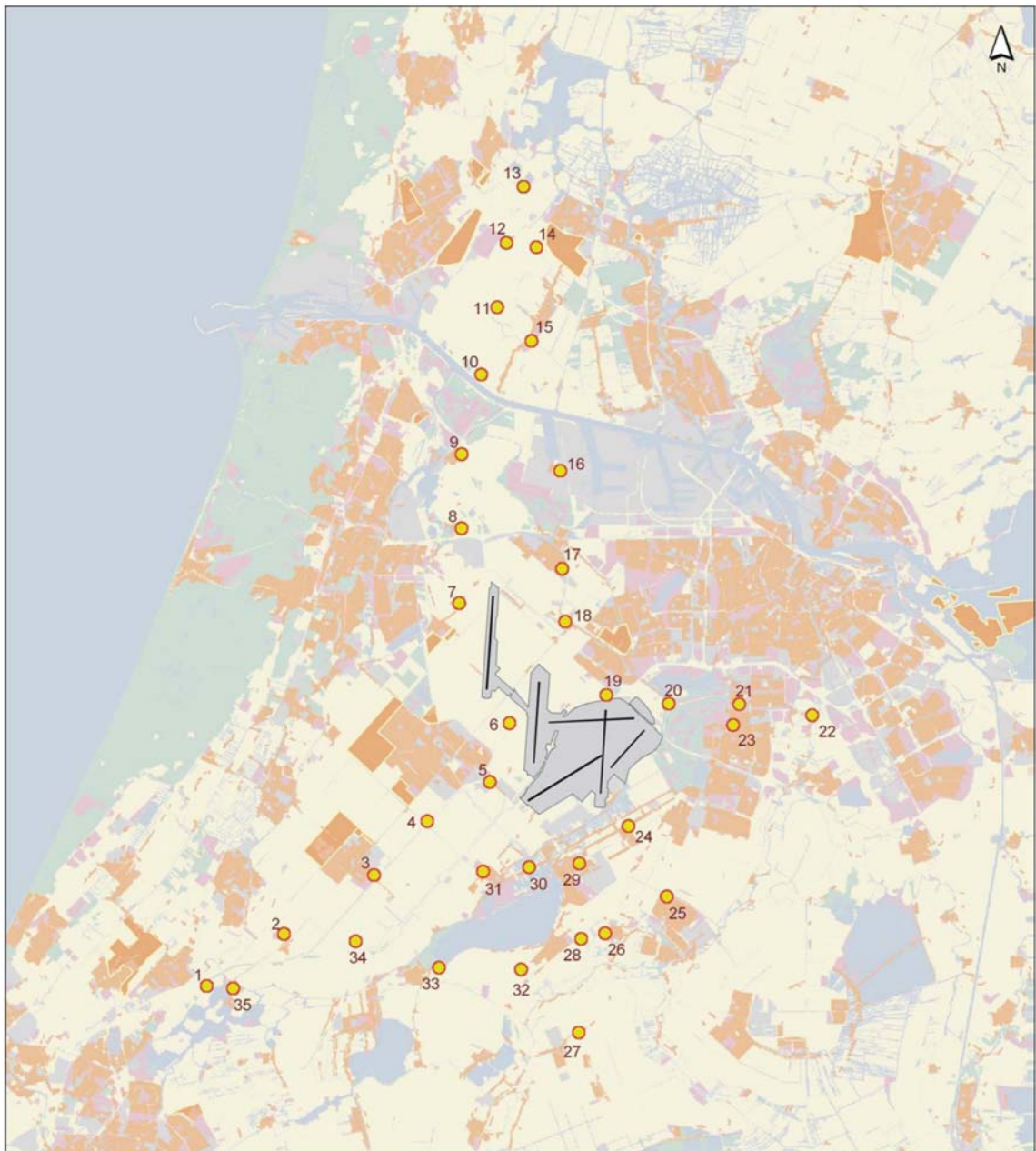
Wanneer de percentages genoemd bij routegebruik in beide kolommen met elkaar vergeleken worden, dan blijkt dat bij milieuregel 6 en 7 het feitelijke percentage afwijkingen hoger is dan het toegestane percentage. Nadere bijzonderheden hierover staan vermeld in paragraaf 3.2 van deze handhavingsrapportage.

## Bijlage 2: Grenswaarden handhavingspunten $L_{den}$ en geluidbelasting t/m 30 april 2007

Grenswaarden en geluidbelasting handhavingspunten etmaal $L_{den}$ [dB(A)]				
Punt Nr.	X-coördinaat	Y-coördinaat	Grenswaarde	Geluidbelasting
1	97.325	470.400	57,60	50,82
2	100.475	472.525	58,19	52,88
3	104.150	474.925	58,25	53,41
4	106.325	477.125	57,82	54,25
5	108.875	478.725	57,71	54,63
6	109.675	481.125	59,03	47,43
7	107.625	486.025	57,28	51,41
8	107.725	489.075	57,98	52,54
9	107.725	492.100	56,54	51,26
10	108.525	495.350	58,96	53,86
11	109.175	498.100	58,57	54,17
12	109.550	500.725	58,29	54,31
13	110.250	503.025	57,81	53,29
14	110.775	500.550	57,56	52,20
15	110.575	496.725	58,37	53,11
16	111.750	491.425	58,05	52,41
17	111.825	487.425	58,33	50,99
18	111.950	485.275	58,78	53,75
19	113.625	482.275	51,89	48,38
20	116.175	481.925	57,57	53,91
21	119.050	481.900	55,81	53,64
22	122.025	481.450	55,71	53,94
23	118.800	481.050	56,03	52,87
24	114.525	476.925	56,96	53,32
25	116.100	474.050	57,21	53,09
26	113.575	472.550	55,64	50,71
27	112.500	468.500	57,57	53,53
28	112.600	472.325	55,94	50,64
29	112.525	475.400	56,93	52,23
30	110.475	475.250	56,87	53,22
31	108.600	475.075	59,54	56,22
32	110.150	471.075	57,62	54,12
33	106.800	471.150	57,45	53,73
34	103.400	472.225	58,53	53,99
35	98.400	470.300	57,85	52,00



## Bijlage 3: Handhavingspunten $L_{den}$



## Bijlage 4: Grenswaarden handhavingspunten $L_{night}$ en geluidbelasting t/m 30 april 2007

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	53,50	47,38
2	104.150	474.925	50,17	43,66
3	105.750	476.600	48,97	42,63
4	108.875	478.725	49,87	43,22
5	108.025	485.875	52,85	43,86
6	108.350	492.100	50,74	45,73
7	108.525	495.350	49,59	44,54
8	109.275	501.750	49,12	44,36
9	109.675	504.850	48,51	43,12
10	110.825	504.425	48,84	43,07
11	110.775	500.550	49,93	43,95
12	110.575	496.725	50,85	44,62
13	110.600	494.400	50,94	44,19
14	110.175	488.550	52,13	45,09
15	118.825	481.650	50,92	48,70
16	120.250	481.500	49,84	47,95
17	118.825	481.350	51,07	48,61
18	111.000	476.350	48,70	42,99
19	109.175	474.600	47,98	42,39
20	110.750	471.600	48,61	42,41
21	115.875	468.125	47,14	40,06
22	111.800	467.525	47,88	40,80
23	109.500	468.025	48,40	41,96
24	106.000	471.050	47,95	41,19
25	100.475	472.525	49,72	43,22

## Bijlage 5: Handhavingspunten L<sub>night</sub>

