

# Rapport

Datum  
8 januari 2007

## HANDHAVINGSRAPPORTAGE SCHIPHOL 2006

## 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	Procedure spoedaanvragen vrijstellingen ex artikel 8.23 Wet Luchtvaart	10
1.7	Vrijstellingsbesluit Schiphol in verband met groot baanonderhoud in 2006	12
1.8	Problematiek Aalsmeerbaan	12
1.9	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	26
3.4	Afwijkingen van beperkingen banenstelsel	26
3.5	Regels ter beperking van de uitstoot van stoffen die geurhinder veroorzaken	30
<b>4</b>	<b>Toezicht naleving grenswaarden</b>	<b>33</b>
4.1	Grenswaarden voor het externe veiligheidsrisico	33
4.2	Grenswaarden voor de geluidbelasting	33
4.2.1	Totale volume geluid $L_{den}$	33
4.2.2	Geluidbelasting handhavingspunten $L_{den}$	34
4.2.3	Totale volume geluid $L_{night}$	36
4.2.4	Geluidbelasting handhavingspunten $L_{night}$	36
4.3	Grenswaarden voor de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken	37
<b>5</b>	<b>Toezicht naleving hoogtebeperkingen objecten</b>	<b>38</b>

<b>6</b>	<b>Getroffen voorzieningen</b>	<b>39</b>
<b>7</b>	<b>Maatregelen inspecteur-generaal</b>	<b>40</b>
	<b>Bijlage 1: Afwijkingen luchtruim- en baangebruik</b>	<b>41</b>
	<b>Bijlage 2: Grenswaarden handhavingspunten <math>L_{den}</math> en geluidbelasting t/m 31 oktober 2006</b>	<b>43</b>
	<b>Bijlage 3: Handhavingspunten <math>L_{den}</math></b>	<b>44</b>
	<b>Bijlage 4: Grenswaarden handhavingspunten <math>L_{night}</math> en geluidbelasting t/m 31 oktober 2006</b>	<b>45</b>
	<b>Bijlage 5: Handhavingspunten <math>L_{night}</math></b>	<b>46</b>

## 0 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 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 het gehele gebruiksjaar.

De ontwikkelingen rond Schiphol die zich aan het eind van het gebruiksjaar hebben voorgedaan, en waarover uitgebreid verslag wordt gedaan, hebben tot gevolg gehad dat het deze keer niet mogelijk was het verslag vóór 1 januari aan te bieden. In plaats daarvan is het verslag met een vertraging van enkele weken 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 2005 tot en met 31 oktober 2006.

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

- de grenswaarden voor de geluidbelasting in drie handhavingspunten  $L_{den}$  overschreden zijn;
- in verband met deze overschrijdingen een procedure is gestart om te kunnen bepalen of de inspecteur-generaal voor het gebruiksjaar 2007 maatregelen gaat voorschrijven;
- de grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten  $L_{night}$  het externe veiligheidsrisico en de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken niet overschreden zijn;
- de luchtvaartsector vanaf het begin van het gebruiksjaar tot in september 2006 in totaal vijf baanpreferentiewijzigingen heeft doorgevoerd om overschrijdingen van de grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten te voorkomen;
- Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) één regel van het LVB inzake het gebruik van het luchtruim en één regel van het LVB inzake het baangebruik overtreden heeft;
- voor de overtreden regel inzake het luchtruim geldt dat de overtreding met name het gevolg is van de parallel starten problematiek bij de Polderbaan en de Zwanenburgbaan;
- de bestuursrechtelijke afhandeling van genoemde overtredingen van de regels van het LVB ter hand zullen worden genomen zodra de overtredingen die in de gebruiksjaren 2004 en 2005 hebben plaatsgevonden bestuursrechtelijk zijn afgehandeld;

- Amsterdam Airport Schiphol (AAS) en LVNL vrijstelling is verleend voor het gebruik van de Aalsmeerbaan voor starts in de nacht van 30 op 31 december 2005 in verband met het niet beschikbaar zijn van de Polderbaan vanwege sneeuw en gladheid;
- door AAS en LVNL is afgeweken van één van de bepalingen van het vrijstellingsbesluit inzake het maximaal toegestane aantal starts;
- AAS en LVNL deze overtreding niet wordt aangerekend wegens het (toen) nog ontbreken van een officiële procedure voor spoedaanvragen vrijstellingen ex artikel 8.23 Wet luchtvaart;
- door vijf luchtvaartmaatschappijen dusdanig van een luchtverkeerweg is afgeweken, dat ze door de Inspectie zijn aangeschreven;
- vier van deze luchtvaartmaatschappijen hebben aangegeven passende maatregelen te zullen nemen;
- één van deze luchtvaartmaatschappijen een waarschuwingsbrief heeft ontvangen en de komende tijd door de Inspectie zal worden gemonitord om te kunnen vaststellen of de betreffende maatschappij alsnog een sanctie wordt opgelegd;
- in elf gevallen objecten (bouwkransen) in de nabijheid van de luchthaven niet voldeden aan de geldende hoogtebeperkingen;
- het in geen van deze gevallen noodzakelijk was bestuursrechtelijke maatregelen te nemen omdat de aanwijzingen van de inspecteurs altijd werden opgevolgd, maar aan vier aannemersbedrijven wel een waarschuwingsbrief is gestuurd.

# 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 van de Inspectie 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 handavingsrapportage).

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

## 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 handhavingpunten) 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 terecht komen.

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 aan een oplossingsrichting waarbij voldaan kan worden aan de eisen ten aanzien van veiligheid en efficiency. De verwachting is dat in 2007 naar een veilige operatie terug kan worden gekeerd waarbij echter niet kan worden voldaan aan de huidige milieuraandvoorwaarden. Zoals het er nu naar uitziet zullen namelijk startprocedures met divergerende vliegbanen voorlopig noodzakelijk 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. Daarnaast heeft de luchtvaartsector, evenals in het gebruiksjaar 2005, stuurmaatregelen moeten nemen om overschrijdingen van grenswaarden voor geluid nabij de Zwanenburgbaan te voorkomen (zie verder paragraaf 3.2 en hoofdstuk 6 van deze handhavingsrapportage).

In het kader van de uitwerking van de nieuwe oplossingsrichting worden nieuwe vertrekprocedures (Standard Instrument Departures) ontworpen die in de praktijk zullen moeten worden getest. Tijdens deze proefperiode zal niet kunnen worden voldaan aan de huidige milieubepalingen. Mogelijk dat de proeven deel gaan uitmaken van experimenten die in 2007 rond Schiphol worden voorzien. Het betreft hier experimenten om ervaring op te doen met een ander baan- en routegebruik om de geluidhinder zoveel mogelijk te beperken. Om dergelijke experimenten mogelijk te maken is specifieke wetgeving (een artikel 8.23a in de Wet luchtvaart) voorbereid die op 31 oktober 2006 door de Tweede Kamer is goedgekeurd. Op basis van de resultaten van de experimenten zal uiteindelijk worden bepaald of er wijzigingen in de milieuregelgeving (met name het LVB) zullen worden doorgevoerd.

## **1.5 Bestuursrechtelijke afhandeling overtredingen LVNL**

In februari 2004 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 2003.

In de handhavingsrapportage Schiphol van 30 juni 2006 is aangegeven dat besluiten van de inspecteur-generaal inzake overtredingen van regels van het LVB die in de gebruiksjaren 2004 en 2005 door LVNL zijn begaan, aanvankelijk zijn aangehouden. Dit in verband met gerechtelijke procedures bij de rechtbank Haarlem en de Raad van State.

Nu deze procedures zijn afgerond is in de tweede helft van het gebruiksjaar 2006 een begin gemaakt met de bestuursrechtelijke afhandeling van de overtredingen die in de gebruiksjaren 2004 en 2005 hebben plaatsgevonden. In vervolg hierop zal richting LVNL een bestuursrechtelijke procedure worden gestart in verband met overtredingen van regels van het LVB die na afloop van het gebruiksjaar 2006 door de Inspectie zijn vastgesteld. Nadere bijzonderheden over deze overtredingen staan in paragraaf 3.2 van deze handhavingsrapportage.

In de volgende handhavingsrapportage Schiphol zullen de resultaten van de bestuursrechtelijke afhandeling van genoemde overtredingen worden gemeld.

## **1.6 Procedure spoedaanvragen vrijstellingen ex artikel 8.23 Wet luchtvaart**

In artikel 8.23 van de Wet luchtvaart is aangegeven dat de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, indien ten gevolge van groot onderhoud van een baan of door een bijzonder voorval het normale gebruik van de luchthaven ernstig wordt belemmerd:

- a. vrijstelling kan verlenen van een regel in het LVB;
- b. een in het LVB vastgelegde grenswaarde voor de geluidbelasting in een bepaald punt kan vervangen door een andere grenswaarde.

Op verzoek van AAS is dit artikel toegepast in verband met groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan en de Aalsmeerbaan in het gebruiksjaar 2006 (zie paragraaf 1.7 van deze handhavingsrapportage).

Voorzover het groot onderhoud van een baan betreft levert de interpretatie van artikel 8.23 van de Wet luchtvaart geen problemen op. Er wordt dan een procedure gevolgd waarbij de betrokken overheden tijdig en gedetailleerd van de aanvraag op de hoogte worden gesteld. De ervaringen van de afgelopen jaren hebben echter geleerd dat niet altijd duidelijk is wat nu precies onder 'een bijzonder voorval' kan worden verstaan en welke procedure in een dergelijke (vaak acute situatie) moet worden gevolgd.

De Nota van Toelichting van de Wet luchtvaart geeft alleen als voorbeeld van een bijzonder voorval dat een baan tijdelijk niet kan worden gebruikt als gevolg van een verkeerde landing. Gebleken is dat er ook andere voorvallen denkbaar zijn waardoor het normale gebruik van de luchthaven ernstig belemmerd wordt.

Zo heeft AAS een paar keer te maken gehad met extreme weersomstandigheden (sneeuw, gladheid). In principe is de luchthaven op zo'n situatie voorbereid, maar wanneer deze situatie te lang duurt kunnen op de luchthaven ernstige problemen ontstaan met de afhandeling van het luchtverkeer. Zo kan de luchthaven overvol raken waardoor veiligheidsrisico's ontstaan en kunnen problemen ontstaan met het opvangen van gestrande passagiers. Een bijzonder voorval kan ook zijn dat banen tijdelijk niet meer kunnen worden gebruikt omdat er sprake is van een terreurdreiging. Het gaat hier in alle gevallen om acute situaties waarin door AAS (en LVNL) snel moet worden gehandeld en waarbij knelpunten kunnen ontstaan met de geldende milieuregels.

In verband hiermee heeft de Inspectie, in overleg met het Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart (DGTL) van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en met het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, een 'procedure spoedaanvragen vrijstellingen ex artikel 8.23 Wet luchtvaart' ontwikkeld. Deze procedure stelt AAS in staat om in bijzondere gevallen, anders dan groot baanonderhoud, zeer snel uitsluitel van de overheid te verkrijgen of van geldende milieubepalingen mag worden afgeweken.

Via de procedure 'spoedaanvragen vrijstellingen ex artikel 8.23 Wet luchtvaart' kan alleen een vrijstelling worden verkregen voor het mogen afwijken van de regels voor het baangebruik. De procedure geldt niet voor het verkrijgen van vervangende grenswaarden of voor het mogen afwijken van routes of minimale vlieghoogten. De procedure geeft aan welke stappen in acute gevallen doorlopen moeten worden, vanaf het indienen van de vrijstellingsaanvraag tot en met de verantwoording van het genomen besluit. De procedure geeft ook inzicht in de criteria waaraan moet worden voldaan. Deze zijn zodanig bepaald dat alleen in uitzonderlijke, incidentele gevallen een beroep op artikel 8.23 van de Wet luchtvaart kan worden gedaan. Op basis van de criteria moet sprake zijn van een onvoorziene, onvoorspelbare situatie die gevolgen heeft voor de openbare orde en veiligheid op de luchthaven en/of 'security' gerelateerd is. Overleg hierover vindt plaats via een zogenaamd 'standing committee', waarin onder meer zitting hebben, vertegenwoordigers van AAS en van de Inspectie.

De procedure 'spoedaanvragen vrijstellingen ex artikel 8.23 Wet luchtvaart' is op 7 september 2006 door de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, vastgesteld. Op 15 september 2006 is de procedure gepubliceerd in de Staatscourant, waarna de procedure van kracht is geworden.

## **1.7 Vrijstellingsbesluit Schiphol in verband met groot baanonderhoud in 2006**

In de handhavingsrapportage Schiphol van 30 juni 2006 is aangegeven dat AAS op basis van artikel 8.23 van de Wet luchtvaart, bij besluit van 28 oktober 2005, een vrijstelling heeft gekregen om in het gebruiksjaar 2006 te mogen afwijken van een aantal bepalingen uit het LVB. De aanleiding hiervoor was groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan in mei 2006 en aan de Aalsmeerbaan in augustus/september 2006.

Op grond van het vrijstellingsbesluit is door de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, toestemming verleend om tijdens het groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan, de Aalsmeerbaan zo nodig voor starts in zuidelijke richting in de nacht (23:00 tot 06:00 uur) te mogen gebruiken. Tevens zijn op grond van het vrijstellingsbesluit, voor de periode tot en met 31 oktober 2006, voor veertien handhavingpunten vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting gehanteerd (zie bijlage 2 van deze handhavingsrapportage).

Het groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan heeft plaatsgevonden van 9 tot en met 24 mei 2006. Uit de gegevens van de Inspectie blijkt dat de Aalsmeerbaan in deze periode niet voor starts in de nacht is gebruikt. Dit betekent dat van de vrijstelling met betrekking tot een tijdelijk gebruik van de Aalsmeerbaan voor starts in de nacht door AAS geen gebruik is gemaakt.

## **1.8 Problematiek Aalsmeerbaan**

Het groot onderhoud aan de Aalsmeerbaan betrof onder meer het aanbrengen van een anti-skid laag, onder andere ten behoeve van de gewenste stroefheid. Op 7 september 2006 is de Aalsmeerbaan weer in gebruik genomen, maar twee dagen later weer gesloten in verband met een incident met een MD-11. Op 9 september 2006 bleek dit toestel na de landing beschadigd te zijn als gevolg van loskomende of losgekomen deeltjes van de anti-skid laag (grit). Het verschijnsel van het loslaten van kleine hoeveelheden grit is algemeen bekend, maar in dit geval bleek sprake te zijn van bovennormale hoeveelheden grit die van de baan waren vrijgekomen.

Na technisch onderzoek is de Aalsmeerbaan op 14 september 2006 door AAS weer vrijgegeven. Op 15 september 2006 heeft AAS de baan vervolgens weer uit voorzorg buiten gebruik gesteld omdat tijdens veegwerkzaamheden gebleken was dat de totale hoeveelheid losliggend grit te groot werd bevonden. Op 19 september 2006 heeft AAS de baan weer voor de tweede maal vrijgegeven. Vanaf dat moment is de baan beperkt ingezet.

Op 13 oktober 2006 vond opnieuw een incident plaats waarbij een zelfde type toestel na de landing schade heeft opgelopen als gevolg van loskomend of losgekomen baanmateriaal. Naar aanleiding hiervan heeft de Inspectie nog diezelfde dag het besluit genomen de Aalsmeerbaan door AAS buiten gebruik te laten stellen. In dit besluit van 13 oktober 2006 is tevens aangegeven dat de baan pas dan weer in gebruik mocht worden genomen als daarvoor door de Inspectie schriftelijke toestemming zou zijn verleend.

Op 14 oktober 2006 heeft AAS het besluit genomen de nieuw aangebrachte anti-skid laag te verwijderen. In verband hiermee heeft de Inspectie toen als eis gesteld dat door AAS een uitgebreid pakket beheersmaatregelen zou worden genomen om een veilig gebruik van de baan te kunnen bewerkstelligen. Zowel het pakket beheersmaatregelen zelf als de wijze waarop deze maatregelen door AAS worden uitgevoerd, is door de Inspectie beoordeeld. De resultaten van deze beoordeling zijn voor de Inspectie bepalend geweest of het besluit kon worden genomen, AAS toestemming te verlenen de Aalsmeerbaan weer in gebruik te nemen.

Op 31 oktober 2006 was de Aalsmeerbaan nog voor alle luchtverkeer gesloten. Deze situatie en wat daaraan vooraf is gegaan heeft met name gevolgen gehad voor de geluidbelastingopbouw in de handhavingspunten bij de Buitenveldertbaan (zie paragraaf 4.2.2 van deze handhavingsrapportage).

## **1.9 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, 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 het gehele gebruiksjaar.

In de nu voorliggende handhavingsrapportage wordt verslag gedaan over de periode 1 november 2005 tot en met 31 oktober 2006.

## 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 luchtverkeerswegen, 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 handavingsrapportage 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. Deze wijziging wordt momenteel door de Werkgroep Technische Aanpassingen RMI (WTAR), waarin naast het ministerie van Verkeer en Waterstaat ook het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer is vertegenwoordigd, voorbereid.

## 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.

Op 6 september 2006 is door de Inspectie bij LVNL een gecombineerde procesaudit en productinspectie uitgevoerd. De belangrijkste conclusie uit deze audit is dat de informatie die door LVNL aan de Inspectie wordt aangeleverd, op een professionele en beheerste wijze tot stand is gekomen. De steekproeven die in het kader de productinspectie zijn uitgevoerd hebben in alle gevallen opgeleverd dat er een onderbouwing van de rapportage beschikbaar was. De geleverde informatie mag derhalve als betrouwbaar worden beschouwd.

Op basis van bijlage 7 van de RMI dient door LVNL minimaal één keer per jaar te worden beoordeeld of voldaan wordt aan de kwaliteitseisen zoals gesteld in bijlage 7. Tijdens de procesaudit van 6 september 2006 is vastgesteld dat deze interne audit in 2006 nog niet door LVNL was uitgevoerd.

In verband hiermee heeft de Inspectie bepaald dat de interne audit 2006 vóór 31 december 2006 door LVNL dient te zijn uitgevoerd. De resultaten van deze interne audit zullen bij de volgende procesaudit in 2007 door de Inspectie worden meegenomen.

AAS gebruikt voor de berekening van de geluidbelasting, het externe veiligheidsrisico en de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken het Wettelijk Informatiesysteem Naleving Grenswaarden Schiphol (WINGS). In verband hiermee is op 9 oktober 2006 een procesaudit bij AAS uitgevoerd. Deze procesaudit was gericht op een beoordeling van de wijze waarop de informatievoorziening van AAS tot stand wordt gebracht. Zoals in de handhavingsrapportage Schiphol van 30 juni 2006 aangekondigd, is in het kader van deze procesaudit ook de werkwijze inzake systeemwijzigingen doorgenomen.

De algehele conclusie was dat de milieu-informatie die door WINGS geleverd wordt, voldoet aan de kwaliteitseisen zoals gesteld in artikel 2.8 van de RMI. Voorts heeft de Inspectie geconcludeerd dat AAS, naar aanleiding van de procesaudit die in 2005 is uitgevoerd, de procedure voor systeemwijzigingen heeft aangepast. Geconstateerd is dat de werkwijze van Schiphol ten aanzien van systeemwijzigingen, met deze aangepaste procedure in overeenstemming is. De aangepaste procedure voldoet ook aan de voorwaarden die de Inspectie naar aanleiding van de procesaudit in 2005 had gesteld (zie paragraaf 2.2 van de handhavingsrapportage Schiphol van 30 juni 2006).

Op basis van bijlage 7 van de RMI dient ook door AAS minimaal één keer per jaar te worden beoordeeld of voldaan wordt aan de kwaliteitseisen zoals gesteld in bijlage 7. Tijdens de procesaudit van 9 oktober 2006 is vastgesteld dat deze interne audit in 2006 nog niet door AAS was 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 bepaald dat:

- de interne audit 2006 vóór 31 december 2006 door AAS dient te zijn uitgevoerd;
- in deze interne audit ook de follow up van de bevindingen van de interne audit van 2005 moet 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 worden toegestuurd.

De resultaten van deze interne audit zullen bij de volgende procesaudit in 2007 door de Inspectie worden meegenomen.



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

Voor de *nachtsituatie* (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 *dagsituatie* (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. Om te voorkomen dat andere maatschappijen hierdoor mogelijk buiten beeld blijven, worden daarnaast ook andere selectiecriteria voor de inrichting van de steekproef gebruikt, zoals een selectie naar vliegtuigtype.

## 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 nachtsituatie sprake is geweest van 1509 afwijkingen van luchtverkeerwegen en minimale vlieghoogten op een totaal van 20.932 vliegtuigbewegingen (= ongeveer 7,2%);
- in de dagsituatie sprake is geweest van 21.965 afwijkingen van luchtverkeerwegen en minimale vlieghoogten op een totaal van 376.304 vliegtuigbewegingen (= ongeveer 5,8%).

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 (zie paragraaf 3.2 van deze handhavingsrapportage).

### Nachtsituatie

Onderzocht zijn alle door LVNL gerapporteerde afwijkingen die in de categorie 'geen LVNL-bemoeienis' zijn opgenomen. Het betreft hier in totaal 80 afwijkingen (= ongeveer 0,4% van het totale aantal vliegtuigbewegingen in de nacht en ongeveer 5,3% 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	17	42	8	6	1	6	80
Percentage	21,3%	52,5%	10,0%	7,5%	1,2%	7,5%	100%

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

Uit de tabel blijkt dat in het gebruiksjaar 2006 in 6 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 5 maatschappijen door de Inspectie aangeschreven.

### Dagsituatie

Voor de dagsituatie zijn in het gebruiksjaar 2006 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 op basis van vliegtuigtype, alsmede steekproeven gericht op vrachtmaatschappijen.

Op basis van de resultaten van de controles die steekproefsgewijs voor de dagsituatie 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 nacht als de dagsituatie aangegeven welke acties in het gebruiksjaar 2006 door de Inspectie ondernomen zijn en wat deze acties in het gebruiksjaar 2006 hebben opgeleverd.

	Aangeschreven maatschappijen	Ontvangen reacties	Maatregel maatschappij	Vervolgactie
Aantal	5	5	3x gesprek cockpit-bemanning 1x vliegertraining 1x nog in onderzoek	3x monitoring 1x waarschuwing + monitoring 1x nog in onderzoek

De maatschappijen die in het gebruiksjaar 2006 hebben gereageerd, hebben aangegeven passende maatregelen te zullen nemen. De Inspectie heeft dit geaccepteerd, maar zal het effect van deze maatregelen wel blijven monitoren. Eén maatschappij heeft een waarschuwingsbrief ontvangen. Omdat het voor deze maatschappij een eerste overtreding betrof, is aan deze maatschappij geen sanctie opgelegd. In 2007 zal het vlieggedrag van deze maatschappij 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.

Uit het onderzoek van afwijkingen in de nacht en steekproefsgewijze controles voor de dagsituatie is gebleken dat één maatschappij in het gebruiksjaar 2006 opnieuw in de fout is gegaan. Bekeken zal worden hoe hier bestuursrechtelijk mee zal worden omgegaan.

### 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 hier van 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 geregistreeerde 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*

Op basis van 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.

In 2005 is door LVNL een begin gemaakt met de ontwikkeling van een methodiek om een beter inzicht te verkrijgen in afwijkingen van regels die *overdag* plaatsvinden. De aanleiding hiervoor is de overschrijding van de 3%-norm voor het toegestane percentage afwijkingen van luchtverkeerswegen overdag van vertrekkende vliegtuigen (onder een hoogte van 3000 voet) in het gebruiksjaar 2005. Gewerkt is aan de ontwikkeling van een *statistische methode* om een reële inschatting te kunnen maken van het percentage afwijkingen in relatie tot de 3%-norm dat LVNL eigenlijk niet mag worden aangerekend. Uit analyses van LVNL is namelijk gebleken dat slechts een gering percentage afwijkingen onder 3000 voet een gevolg is van instructies van LVNL om reden van een veilige en doelmatige afwikkeling van het luchthavenluchtverkeer (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 zoals die door LVNL ontwikkeld is kan alleen worden toegepast met instemming van de Inspectie. In verband hiermee heeft de Inspectie (mede in overleg met LVNL) bepaald dat aan de volgende voorwaarden moet worden voldaan:

- a. De methodiek moet voldoen aan de eisen die aan een statistische methode worden gesteld (de toegepaste methodiek moet statistisch verantwoord zijn).
- b. LVNL stelt aan de hand van een reeks analyses een realistisch gemiddeld aftrekpercentage voor en geeft daarbij een indicatie van de geconstateerde variatie rond dit gemiddelde.
- c. De Inspectie beoordeelt de uitvoering en de uitkomsten van de uitgevoerde analyses op zorgvuldigheid en betrouwbaarheid door voor een door de Inspectie te bepalen week een eigen analyse uit te voeren.

- d. Op basis van de resultaten van de analyses van LVNL en de eigen analyse van de Inspectie wordt door de Inspectie bepaald welk voorlopig aftrekpercentage door LVNL mag worden toegepast.
- e. Tot het einde van het gebruiksjaar 2006 wordt door LVNL over de betreffende afwijkingen gerapporteerd, met en zonder toepassing van het bij punt d genoemde voorlopige aftrekpercentage.
- f. Ten einde de betrouwbaarheid van het aftrekpercentage te valideren en de marge eventueel bij te stellen zal vanaf het gebruiksjaar 2007 door LVNL ieder kwartaal een nieuwe analyse worden uitgevoerd over de periode van een (door de Inspectie aan te wijzen) week.
- g. In het periodieke overleg tussen de Inspectie en LVNL zal op basis van de bij punt f genoemde gegevens worden vastgesteld of een aanpassing van het aftrekpercentage noodzakelijk is en op welke periode een eventuele aanpassing van het aftrekpercentage betrekking heeft.

Na acceptatie dient de statistische methode te 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.

Ad a) De door LVNL voorgestelde methodiek is door een auditexpert en een statisticus van de Inspectie beoordeeld en goed bevonden.

Ad b) LVNL heeft over 11 weken van 2004 en 5 weken van 2005 analyses uitgevoerd, waarbij een selectietool is toegepast om afwijkingen bij parallelle starts vanaf de Polderbaan en Zwanenburgbaan buiten de analyse te houden. Uit deze analyses volgt een gemiddeld aftrekpercentage van 85% voor alle afwijkingen die onder de 3% norm vallen (uitgezonderd de afwijkingen als gevolg van de parallel starten problematiek). Uit de analyses blijkt verder dat het percentage per geanalyseerde week kan variëren tussen 52% en 97%.

Ad c) De Inspectie heeft LVNL week 13 van 2006 laten analyseren en vervolgens een eigen analyse op deze week uitgevoerd. Op basis van deze (controle) analyse heeft de Inspectie vastgesteld dat de analyse van LVNL op een aantal punten onvoldoende overeenkomt met de (controle) analyse van de Inspectie. De oorzaak hiervan wordt nog nader onderzocht.

Ad d) Op basis van de bevindingen bij ad c heeft de Inspectie voor het gebruiksjaar 2006 geen voorlopig aftrekpercentage vastgesteld.

Ad e) Op basis van de resultaten van de door LVNL uitgevoerde analyses heeft LVNL voor het gebruiksjaar 2006 een aftrekpercentage van 80% bepaald. Vervolgens heeft LVNL over het percentage afwijkingen in relatie tot de 3%-norm gerapporteerd, met en zonder toepassing van het door LVNL bepaalde aftrekpercentage van 80%.

## 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 handavingsrapportage. 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 luchtverkeewegen in de nacht van naderende vliegtuigen;
2. horizontale afwijkingen van luchtverkeewegen overdag van vertrekkende vliegtuigen;
3. horizontale afwijkingen van luchtverkeewegen in de nacht van vertrekkende vliegtuigen.

Ten aanzien van onderstaande onderwerpen hanteert de Inspectie de volgende, ook bij LVNL bekend zijnde, uitgangspunten:

- a. *horizontale afwijkingen naderend verkeer in de nacht*: de Inspectie hanteert als uitgangpunt 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 handhavingsmarge van maximaal twee minuten.

### **Beoordeling**

Rekening houdend met bovengenoemde uitgangspunten is de Inspectie tot de volgende beoordeling van de door LVNL gerapporteerde afwijkingen gekomen.

#### *Horizontale afwijkingen van luchtverkeerwegen in de nacht van naderende vliegtuigen:*

In de rapportage van LVNL over de periode tot en met 31 oktober 2006 is aangegeven dat het op een totaal van 15.415 vluchten 133 vluchten betreft die (op of boven vliegniveau 70) de zijkant van de luchtverkeerweg zijn binnengevlogen. Voorts betreft het drie vluchten in de dag/nacht overgang binnen de handhavingsmarge van twee minuten.

*Beoordeling:* Gelet op voornoemde uitgangspunten bedraagt het percentage afwijkingen 0,01% ten opzichte van de norm van 0,05%.

#### *Horizontale afwijkingen van luchtverkeerwegen overdag van vertrekkende vliegtuigen*

In de rapportage van LVNL over de periode tot en met 31 oktober 2006 is aangegeven dat er op een totaal van 193.191 vluchten 10.348 afwijkingen zijn geconstateerd. Het overgrote deel van deze afwijkingen (7.952 afwijkingen) is het directe gevolg van de parallel starten problematiek.

*Beoordeling:* Het voorgaande resulteert in een percentage van 5,36% ten opzichte van de norm van 3,00% en *niet* 4,36% zoals in de LVNL-tabel in bijlage 1 van deze handhavingsrapportage is aangegeven. Dit verschil wordt verklaard door het feit dat LVNL een aftrekpercentage van 80% op de geregistreeerde afwijkingen (exclusief de afwijkingen veroorzaakt door het parallel starten probleem) heeft toegepast zonder dat dit aftrekpercentage door de Inspectie is geaccordeerd (zie ad d van deze paragraaf).



*Horizontale afwijkingen van luchtverkeerwegen in de nacht van vertrekkende vliegtuigen:*

In de rapportage van LVNL over de periode tot en met 31 oktober 2006 is aangegeven dat er op een totaal van 5517 vluchten 4 afwijkingen zijn geconstateerd. In twee gevallen was sprake van een afwijking in de dag/nacht overgang binnen de handhavingmarge van twee minuten.

*Beoordeling:* Gelet op voornoemde uitgangspunten worden laatst genoemde gevallen die zich in de dag/nacht overgang hebben voorgedaan, LVNL niet aangerekend. Dit resulteert in een percentage van 0,04% ten opzichte van de norm van 0,05%.

*Eindoordeel:* Aldus is door de Inspectie vastgesteld dat LVNL in het gebruiksjaar 2006 één regel van het LVB inzake het gebruik van het luchtruim overtreden heeft.

Ten behoeve van de overzichtelijkheid is deze overtreding weergegeven in onderstaande tabel, waarin ook is aangegeven, welke regels inzake het luchtruimgebruik niet overtreden zijn.

Nr.	Regel luchtruimgebruik	Norm	Norm overschreden?
1	Verticale afwijkingen overdag van naderende vliegtuigen buiten de TMA	5%	Nee
2	Verticale afwijkingen overdag van naderende vliegtuigen in de TMA	15%	Nee
3	Horizontale afwijkingen in de nacht van naderende vliegtuigen	0,05%	Nee
4	Verticale afwijkingen in de nacht van naderende vliegtuigen buiten de TMA	0,05%	Nee
5	Verticale afwijkingen in de nacht van naderende vliegtuigen in de TMA	0,05%	Nee
6	Horizontale afwijkingen overdag van vertrekkende vliegtuigen	3%	Ja
7	Horizontale afwijkingen in de nacht van vertrekkende vliegtuigen	0,05%	Nee
8	Verticale afwijkingen van vertrekkende vliegtuigen in de TMA	0,05%	Nee
9	Verticale afwijkingen van vertrekkende vliegtuigen buiten de TMA	10%	Nee

De bestuursrechtelijke afhandeling van voornoemde overtreding zal ter hand worden genomen zodra de overtredingen die in de gebruiksjaren 2004 en 2005 hebben plaatsgevonden bestuursrechtelijk zijn afgehandeld (zie ook paragraaf 1.5 van deze handhavingsrapportage).

### **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).

Conform bijlage 2 van de RMI is door AAS gerapporteerd over het niet beschikbaar zijn van banen voorzover hierdoor is afgeweken van de beperkingen die gelden voor het baangebruik. Gerapporteerd is over het niet beschikbaar zijn van de Polderbaan in de nacht van 30 op 31 december 2005 vanwege sneeuw en gladheid. Als gevolg hiervan is in de betreffende nacht de Zwanenburgbaan voor zowel starts als landingen (mixed mode) gebruikt en is de Aalsmeerbaan voor starts in zuidelijke richting gebruikt (zie verder paragraaf 3.4 van deze handhavingsrapportage).

### **3.4 Afwijkingen van beperkingen banenstelsel**

In artikel 3.1.5 van het LVB is aangegeven dat zowel 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 geregistreeerde (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 geregistreeerde 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 geregistreeerde 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 oorzakaanalyse 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 geregistreeerde afwijkingen (exclusief de incorrecte data) over de dag en de nacht, de starts en de landingen en 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 4,9%.

Het overgrote deel hiervan betreft landingen op de Buitenveldertbaan (4,4%), voornamelijk in verband met weersomstandigheden. De rest (0,5%) betreft voornamelijk landingen op de Zwanenburgbaan, eveneens in verband met weersomstandigheden, met name in verband met het tijdelijk niet beschikbaar zijn van de Polderbaan vanwege sneeuw en gladheid.

### *Starts*

Het percentage afwijkend baangebruik bij starts in de nacht ten opzichte van het totaal aantal starts in de nacht is ongeveer 0,9%. Het betreft hier voornamelijk starts vanaf de Aalsmeerbaan in zuidelijke richting. Dit in verband met het niet beschikbaar zijn van de Polderbaan vanwege sneeuw en gladheid en het mixed mode gebruik van de Zwanenburgbaan in de nacht van 30 op 31 december 2005 (zie paragraaf 3.3 van deze handhavingsrapportage). Daarnaast hebben in de nacht van 24 op 25 november 2005 en in de nacht van 26 op 27 oktober 2006 in totaliteit nog vier starts vanaf de Buitenveldertbaan 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.

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 Aalsmeerbaan voor starts in de nacht van 30 op 31 december 2005 in verband met het niet beschikbaar zijn van de Polderbaan vanwege sneeuw en gladheid. Hierover heeft eerst telefonisch contact met de Inspectie plaatsgevonden. Daarna is een vrijstellingsbesluit opgesteld waarin aangegeven is dat vrijstelling is verleend voor maximaal 20 starts. Achteraf is door de Inspectie 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.

In verband hiermee heeft de Inspectie in januari 2006 een onderzoek gestart dat in november 2006 is afgerond. Doordat alle communicatie die avond telefonisch is uitgevoerd en informatie mondeling is doorgegeven valt niet meer te achterhalen hoe en waarom de overschrijding van het toegestane aantal starts heeft plaatsgevonden.

Om voldoende duidelijkheid te verkrijgen over de procedure die moet worden doorlopen om in ad hoc situaties een vrijstelling voor afwijkend baangebruik te kunnen verkrijgen, is door de Inspectie, in overleg met het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, een 'Procedure spoedaanvragen vrijstellingen ex artikel 8.23 Wet luchtvaart' ontwikkeld (zie paragraaf 1.7 van deze handavingsrapportage). In deze procedure is onder meer aangegeven dat zowel de aanvraag als het te nemen besluit, inclusief eventuele beperkende voorwaarden, schriftelijk moeten worden vastgelegd.

In de nacht van 30 op 31 december 2005 bestond deze procedure nog slechts in conceptvorm, waardoor de betrokkenen nog niet officieel aan de procedure gebonden waren, maar er ook nog niet voldoende mee bekend waren. De procedure is in september 2006 formeel vastgesteld en officieel bekend gemaakt. Verwacht mag worden dat de betrokkenen nu met de procedure voldoende bekend zijn. Zodanig dat bijvoorbeeld een miscommunicatie over het maximaal toegestane aantal starts, zoals die eind 2005 heeft plaatsgevonden, in het vervolg niet meer hoeft voor te komen.

*Eindoordeel:* Gegeven bovengenoemde omstandigheden heeft de Inspectie besloten dat AAS en LVNL het niet nakomen van één van de bepalingen van het vrijstellingsbesluit niet zal worden aangerekend.

In tegenstelling tot het gebruik van de Aalsmeerbaan voor starts in de nacht is voor het gebruik van de Buitenveldertbaan voor starts in de nacht van 24 op 25 november 2005 en van 26 op 27 oktober 2006 *niet* vooraf een vrijstelling ex artikel 8.23 Wet luchtvaart aangevraagd en toegekend.

Uit de LVNL-tabel in bijlage 1 van deze handavingsrapportage kan worden afgeleid dat LVNL zich verantwoordelijk acht voor de starts die in de nacht van 24 op 25 november 2005 vanaf de Buitenvelderbaan hebben plaatsgevonden. Dit is nog eens bevestigd bij de procesaudit die de Inspectie op 6 september 2006 bij LVNL heeft uitgevoerd. Tijdens deze procesaudit 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, drie starts vanaf de Buitenveldertbaan heeft laten plaatsvinden. De start die in de nacht van 26 op 27 oktober 2006 vanaf de Buitenveldertbaan heeft plaatsgevonden is nog in onderzoek.

*Eindoordeel:* Aldus is door de Inspectie vastgesteld dat LVNL in het gebruiksjaar 2006 één regel van het LVB inzake het baangebruik overtreden heeft.

De bestuursrechtelijke afhandeling van deze overtreding vindt plaats in combinatie met de bestuursrechtelijke afhandeling van de in paragraaf 3.2 vastgestelde overtreding inzake het gebruik van het luchtruim. Zoals reeds in paragraaf 3.2. is aangegeven zal deze actie worden uitgevoerd zodra de overtredingen die in de gebruiksjaren 2004 en 2005 hebben plaatsgevonden bestuursrechtelijk zijn afgehandeld (zie ook paragraaf 1.5 van deze handhavingsrapportage).

### **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, voorzover 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 het gebruiksjaar 2006 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 uit de rapportage over het operationele jaar 2005 gebleken is dat 100% van de driemotorige vliegtuigen en 93% van de viermotorige vliegtuigen na de landing met één uitgeschakelde motor taxiën. AAS heeft aangegeven dat gezien deze hoge percentages verder geen actie ondernomen is om het percentage voor viermotorige vliegtuigen te verhogen. AAS wijst daarbij tevens op het feit dat de economische reden van brandstofbesparing immer aanwezig is en dat uit de gehouden enquêtes gebleken is dat aanwijzingen van de vliegtuigfabrikant een reden kunnen zijn om *niet* met één uitgeschakelde motor te taxiën.

Gezien het voorgaande heeft AAS de Inspectie verzocht om de enquête voor het jaar 2006 te mogen laten vervallen.

Als redenen zijn daarbij genoemd:

- de verwachting dat de resultaten vergelijkbaar zouden zijn met de resultaten van de enquête die in 2005 is uitgevoerd;
- het al zeer hoge nalevingspercentage;
- een besparing van tijd en geld.

#### *Gebruik vaste stroomvoorziening*

In de handhavingsrapportage van 21 december 2005 is ten aanzien van de beperking van het APU-gebruik gemeld dat de exploitatie van de vaste stroomvoorziening aan KLM Equipment Services (KES) is overgedragen. AAS rapporteerde dat het de verwachting van KES is dat het gebruik van de vaste stroomvoorziening vanaf mei 2006 zou gaan toenemen. Deze verwachting was mede gebaseerd op het toetreden tot de KES GPU/walstroompool van een extra afhandelaar. Uit de maandelijkse rapportages van AAS over de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken is echter gebleken dat het gebruik van de vaste stroomvoorziening sinds mei 2006 niet is toegenomen, maar juist is afgenomen.

## **Beoordeling**

### *Taxiën met één uitgeschakelde motor*

De Inspectie vindt het gezien de gerapporteerde percentages taxiën met één uitgeschakelde motor acceptabel dat AAS in het gebruiksjaar 2006 geen actie ondernomen heeft om het percentage voor viermotorige vliegtuigen te verhogen. Het verzoek van AAS om de enquête voor het jaar 2006 te mogen laten vervallen is derhalve door de Inspectie gehonoreerd, maar wel onder de voorwaarde dat de enquête in het jaar 2007 wel weer wordt uitgevoerd.

### *Gebruik vaste stroomvoorziening*

Op basis van de maandelijkse rapportages van AAS over de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken heeft de Inspectie vastgesteld dat het percentuele gebruik van een vaste stroomvoorziening zeer gering is en in het gebruiksjaar 2006 verder is afgenomen. De Inspectie had de problematiek inzake het gebruik van de vaste stroomvoorziening reeds naar voren gebracht bij de evaluatie van het Schipholbeleid. Vervolgens heeft de Inspectie het onderwerp aan de orde 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 31 oktober 2006 blijkt een TRG van 6.356 ton. Afgezet tegen de grenswaarde van 9,724 ton betekent dit dat op 31 oktober 2006 nog een TRG-ruimte van 3.368 ton beschikbaar was.

*Eindoordeel:* De grenswaarde voor het TRG is in het gebruiksjaar 2006 niet overschreden.

### 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 2006 is 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 63,05 dB(A) op 31 oktober 2006. Afgezet tegen de (gewijzigde) grenswaarde van 63,46 dB(A) betekent dit dat op 31 oktober 2006 nog een TVG  $L_{den}$ -ruimte van 0,41 dB(A) beschikbaar was. Dit komt overeen met een nog beschikbare TVG  $L_{den}$ -ruimte van ongeveer 8,8%, gegeven het aantal vluchten en de verkeerssamenstelling zoals die in het gebruiksjaar 2006 over het gehele etmaal, onafhankelijk van het feitelijke baangebruik, aan de orde zijn geweest.

*Eindoordeel:* De grenswaarde voor het TVG  $L_{den}$  is in het gebruiksjaar 2006 niet overschreden.

#### **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. Tevens is in paragraaf 1.7 van deze handhavingsrapportage aangegeven dat op basis van het vrijstellingsbesluit Schiphol van 28 oktober 2005, in verband met groot baanonderhoud in 2006, voor een aantal handhavingspunten  $L_{den}$  vervangende grenswaarden worden gehanteerd. Gehandhaafd is op de grenswaarden zoals aangegeven in bijlage 2 van deze handhavingsrapportage.

#### **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 en het vrijstellingsbesluit Schiphol van 28 oktober 2005.

De resultaten van de berekening van de geluidbelasting in de handhavingspunten  $L_{den}$  zijn weergegeven in bijlage 2 van deze handhavingsrapportage. Uit de resultaten blijkt dat de berekende geluidbelasting in de handhavingspunten 20, 21, 22 en 23 hoger is dan de in bijlage 2 gepresenteerde grenswaarden. In deze handhavingspunten is sprake van een verschil van respectievelijk 0,02 dB(A), 0,56 dB(A), 0,53 dB(A) en 0,11 dB(A).

#### **Beoordeling**

Conform artikel 2.2 van de RMI heeft AAS bij brief van 19 oktober 2006 en vervolgens bij brief van 3 november 2006 over de ontwikkeling van de geluidbelasting in de handhavingspunten 20, 21, 22 en 23 informatie aan de Inspectie verstrekt.

In de brief van 19 oktober 2006 (en in de brief van 3 november 2006 via een verwijzing naar deze brief) is aangegeven dat de te hoge geluidbelasting in deze handhavingspunten volgens AAS onder meer het gevolg was van:

- het enige tijd niet beschikbaar zijn van de Aalsmeerbaan als gevolg van een tweetal incidenten waarbij een MD-11 beschadigd is geraakt door grit van de anti-skid laag, waardoor een toegenomen gebruik van de Buitenveldertbaan voor starts en landingen heeft plaatsgevonden;
- een extra gebruik van de Buitenveldertbaan als gevolg van de parallel starten problematiek bij de Polderbaan en de Zwanenburgbaan;
- het niet volledig gehonoreerd zijn van de aanvraag van AAS voor vervangende grenswaarden in verband met groot baanonderhoud in 2006 aan de Zwanenburgbaan en de Aalsmeerbaan.

Uitgaande van een wettelijke handhavingsmarge van 0,05 dB(A) heeft de Inspectie geconcludeerd dat zich in de handhavingspunten 21, 22 en 23 een overschrijding van de grenswaarden voor de geluidbelasting heeft voorgedaan.

Op grond van artikel 4.2.1, vierde lid, van het LVB dienen nu voor deze handhavingspunten eerst nieuwe grenswaarden te worden berekend op basis van de meteorologische omstandigheden zoals die zich in het gebruiksjaar hebben voorgedaan. Deze zogenaamde meteo-causuleberekening heeft tot doel vast te stellen in hoeverre bijzondere weersomstandigheden op de ontwikkeling van de geluidbelasting in genoemde handhavingspunten van invloed zijn geweest. Zodra deze berekening is uitgevoerd zal door de Inspectie worden bepaald in hoeverre alsnog sprake is van een overschrijding van de grenswaarden in genoemde handhavingspunten.

De volgende stap in de procedure is dat in geval van overschrijdingen door de Inspectie een oorzakaanalyse zal worden uitgevoerd. In dat kader zullen niet alleen de door AAS genoemde oorzaken worden geanalyseerd. Er zal ook kritisch worden gekeken naar de voorzieningen die AAS, LVNL en de luchtvaartmaatschappijen gezamenlijk hebben getroffen om overschrijdingen van grenswaarden voor de geluidbelasting in het gebruiksjaar 2006 te voorkomen of te beperken (zie voor de getroffen voorzieningen, hoofdstuk 6 van deze handhavingsrapportage). Tevens zal worden bezien hoe door AAS (in overleg met de KLM, als grootste gebruiker van de luchthaven) met de problematiek van de Aalsmeerbaan is omgegaan.

Op basis van het uitkomsten van de hiervoor beschreven procedure zal uiteindelijk worden bepaald of de inspecteur-generaal voor het gebruiksjaar 2007 maatregelen gaat voorschrijven.

#### 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 53,03 dB(A) op 31 oktober 2006. Afgezet tegen de grenswaarde van 54,44 dB(A) betekent dit dat op 31 oktober 2006 nog een TVG  $L_{\text{night}}$ -ruimte van 1,41 dB(A) beschikbaar was. Dit komt overeen met een nog beschikbare TVG  $L_{\text{night}}$ -ruimte van ongeveer 27,8%, gegeven het aantal vluchten en de verkeerssamenstelling zoals die in het gebruiksjaar 2006 in de nacht, onafhankelijk van het feitelijke baangebruik, aan de orde zijn geweest.

*Eindoordeel:* De grenswaarde voor het TVG  $L_{\text{night}}$  is in het gebruiksjaar 2006 niet overschreden.

#### 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 handhavingpunt (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 is op de grenswaarden zoals aangegeven in bijlage 4 van deze handavingsrapportage.

##### 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  $L_{\text{night}}$  zijn weergegeven in bijlage 4 van deze handavingsrapportage.

*Eindoordeel:* De grenswaarden voor de handhavingpunten  $L_{\text{night}}$  zijn in het gebruiksjaar 2006 niet overschreden.

### 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 het gebruiksjaar 2006. De aangeleverde cijfers met betrekking tot de relatieve grenswaarden zijn in onderstaande tabel weergegeven.

	CO	$\text{NO}_x$	VOS	$\text{SO}_2$	$\text{PM}_{10}$
Grenswaarde artikel 4.3.1, eerste lid, LVB, gebruiksjaar 2006	58,1	74,6	9,9	2,1	2,5
Gerealiseerde emissies gebruiksjaar 2006	56,6	66,8	9,0	2,0	2,2

*Eindoordeel:* De relatieve grenswaarden voor de stoffen CO,  $\text{NO}_x$ , VOS,  $\text{SO}_2$  en  $\text{PM}_{10}$  zijn in het gebruiksjaar 2006 niet overschreden.

## 5 Toezicht naleving hoogtebepalingen 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 hoogtebepalingen 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) bouwkranen, voorzover deze kranen 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 bouwkranen 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 2006 hebben 29 inspecties bij bouwkranen plaatsgevonden. In 5 gevallen is opdracht gegeven de werkzaamheden te stoppen en in 6 gevallen zijn restricties opgelegd met betrekking tot de hoogte van de bouwkraan. In geen van deze gevallen was het noodzakelijk bestuursrechtelijke maatregelen te nemen. Dit vanwege het feit dat de aanwijzingen van de inspecteurs ter plaatse altijd direct werden opgevolgd, en geen enkele overtreder de betreffende overtreding in het verleden al eerder een keer had begaan. Wel heeft de Inspectie aan 4 aannemersbedrijven een waarschuwingsbrief gestuurd.

Bij 10 van de 29 inspecties zijn bouwkranen aangetroffen die op dat moment in aanbouw waren. In deze 10 gevallen is vervolgens voorlichting gegeven om een overtreding te voorkomen.

In verband met de regelmatig terugkerende onbekendheid met de geldende regelgeving heeft de Inspectie aan ongeveer 30 gemeenten in de omgeving van Schiphol een brief gestuurd. In deze brief zijn de betreffende gemeenten over de geldende regels met betrekking tot bouwkranen nader geïnformeerd. Tevens heeft de Inspectie deze gemeenten 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.

## 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 handhavingpunten 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 het gebruiksjaar 2006 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 is toegepast.
2. Op 3 februari 2006, een preferentiewijziging waardoor overdag, 's avonds en 's nachts zoveel mogelijk noordelijk baangebruik is toegepast.
3. Op 14 april 2006, een preferentiewijziging waardoor zoveel mogelijk zuidelijk baangebruik is toegepast.
4. Op 7 juli 2006, een preferentiewijziging waardoor zoveel mogelijk noordelijk baangebruik is toegepast.
5. Op 8 september 2006, een preferentiewijziging waardoor weer zoveel mogelijk zuidelijk baangebruik is toegepast.

## 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 hoofdstuk 4 van deze handhavingsrapportage is aangegeven dat in het gebruiksjaar 2006 in drie handhavingspunten  $L_{den}$  een overschrijding van de grenswaarden voor de geluidbelasting heeft plaatsgevonden. In verband hiermee is een procedure gestart om te kunnen bepalen of de inspecteur-generaal voor het gebruiksjaar 2007 maatregelen gaat voorschrijven. Een besluit hierover zal worden genomen nadat alle procedurestappen doorlopen zijn. Nadere bijzonderheden over deze procedure staan in paragraaf 4.2.2 van deze handhavingsrapportage.



## Bijlage 1: Afwijkingen luchtruim- en baangebruik

Tabel 1		Aantallen		Categorisatie Vooralsnog Niet LVNL				Categor. Vooralsnog 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	Interpretatie issues	Waarschijnlijk veroorzaakt door LVNL	Afwijkingen tgv Parallel starten vanaf 01-11-2005	Nader te onderzoeken	Vooralsnog verantwoordelijkheid LVNL excl. Interpretatie issues	Vooralsnog verantwoordelijkheid LVNL incl. Interpretatie issues	Norm (LVB 3.1.3)	Art
	Milieuregels														
1	Verticale afwijkingen overdag van naderende vliegtuigen buiten de TMA	2128	183113									2128 1,16%	2128 1,16%	5,00%	
2	Verticale afwijkingen overdag van naderende vliegtuigen in de TMA	9489	183113									9489 5,18%	9489 5,18%	15,00%	
3	Horizontale afwijkingen in de nacht van naderende vliegtuigen	1215	15415	168	839	68	3	136 <sup>a</sup>	1			137 0,89%	1 0,01%	0,05%	
4	Verticale afwijkingen in de nacht van naderende vliegtuigen buiten de TMA	9	15415		3				6			6 0,04%	6 0,04%	0,05%	
5	Verticale afwijkingen in de nacht van naderende vliegtuigen in de TMA	73	15415	8	38		22		5			5 0,03%	5 0,03%	0,05%	
6	Horizontale afwijkingen overdag van vertrekkende vliegtuigen	10348	193191					1917 <sup>b</sup>	7952			10348 5,36%	8431 4,36%	3,00%	
7	Horizontale afwijkingen in de nacht van vertrekkende vliegtuigen	212	5517	20	133		55	z <sup>c</sup>	2			4 0,07%	2 0,04%	0,05%	
8	Verticale afwijkingen van vertrekkende vliegtuigen in de TMA	1	198709	1								0 0,00%	0 0,00%	0,05%	
9	Verticale afwijkingen van vertrekkende vliegtuigen buiten de TMA	28	198709									28 0,01%	28 0,01%	10,00%	
<b>Baangebruik</b>															
10	Afwijkingen in baangebruik bij vertrek	63		13	46			1 <sup>d</sup>	3			4	3	0	
11	Afwijkingen in baangebruik bij aankomst	764		3	761							0	0	0	

- 133 gevallen 'boven FL70 luchtverkeerweg binnengevlogen' en 3 gevallen dag/nacht overgang binnen marge van 2 minuten
- LVNL hanteert een (door de Inspectie niet geaccordeerd) aftrekpercentage van 80% van de afwijkingen (exclusief afwijkingen veroorzaakt door parallel starten) welke volgens LVNL niet aan LVNL toe te schrijven zijn
- 2 gevallen dag/nacht overgang binnen marge van 2 minuten
- 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 2005 tot en met 31 oktober 2006. 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 31 oktober 2006 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 (zie paragraaf 3.2 van deze handavingsrapportage).

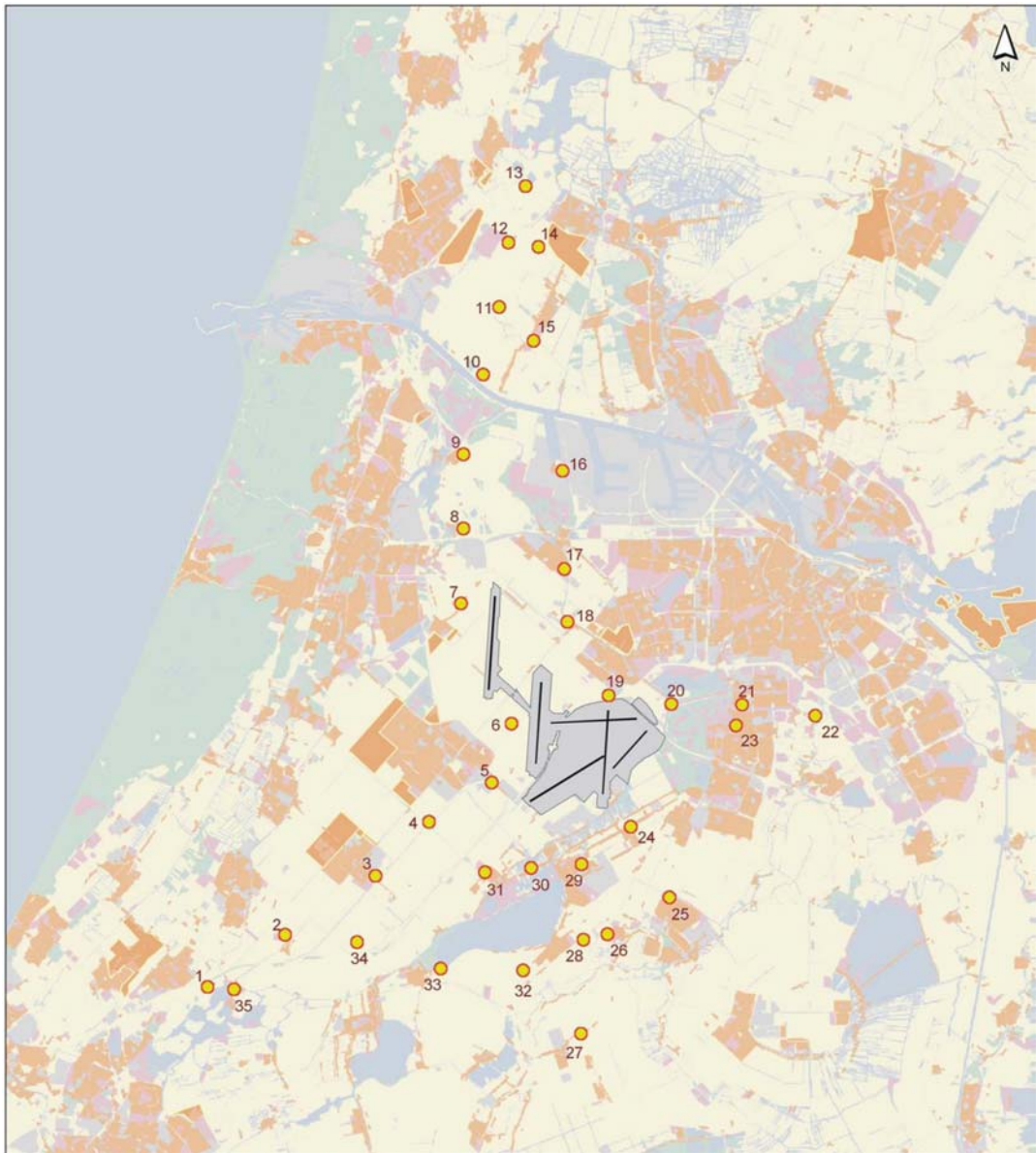
Tot deze overeengekomen interpretatie-issues behoort echter niet het door LVNL gehanteerde aftrekpercentage van 80% bij milieuregel 6. Dit percentage is door de Inspectie niet geaccordeerd en kan alleen als 'ter illustratie' worden beschouwd. De Inspectie hanteert derhalve in afwijking van LVNL, als te beoordelen percentage afwijkingen bij milieuregel 6, het percentage van 5,36% in de twee na laatste kolom van de tabel in plaats van het percentage van 4,36% in de een na laatste kolom van de tabel.

Wanneer de percentages genoemd bij routegebruik in de een na laatste kolom van de tabel en voor milieuregel 6 in de twee na laatste kolom met de laatste kolom van de tabel vergeleken worden, dan blijkt dat bij milieuregel 6 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 31 oktober 2006

Grenswaarden en geluidbelasting handhavingspunten etmaal $L_{den}$ [dB(A)]				
Punt Nr.	X-coördinaat	Y-coördinaat	Grenswaarde LVB-waarde/vrijstellingswaarde	Geluidbelasting
1	97.325	470.400	57,60 / 57,60	54,38
2	100.475	472.525	58,19 / 58,19	56,40
3	104.150	474.925	58,25 / 58,25	57,01
4	106.325	477.125	57,82 / 57,82	57,26
5	108.875	478.725	57,71 / 57,71	57,55
6	109.675	481.125	59,03 / 59,03	50,68
7	107.625	486.025	57,28 / 57,28	55,27
8	107.725	489.075	57,98 / 57,98	56,61
9	107.725	492.100	56,54 / 56,54	55,38
10	108.525	495.350	58,96 / 58,96	57,61
11	109.175	498.100	58,57 / 58,57	57,67
12	109.550	500.725	58,29 / 58,28	57,59
13	110.250	503.025	57,81 / 57,81	56,35
14	110.775	500.550	57,56 / 57,56	55,59
15	110.575	496.725	58,37 / 58,37	56,65
16	111.750	491.425	58,05 / 58,00	55,59
17	111.825	487.425	58,33 / 58,17	54,55
18	111.950	485.275	58,78 / 58,60	57,47
19	113.625	482.275	51,89 / 52,14	52,13
20	116.175	481.925	57,57 / 58,10	58,12
21	119.050	481.900	55,81 / 56,12	56,68
22	122.025	481.450	55,71 / 55,76	56,29
23	118.800	481.050	56,03 / 56,03	56,14
24	114.525	476.925	56,96 / 56,78	55,78
25	116.100	474.050	57,21 / 57,05	55,95
26	113.575	472.550	55,64 / 55,51	53,64
27	112.500	468.500	57,57 / 57,57	56,34
28	112.600	472.325	55,94 / 55,85	53,58
29	112.525	475.400	56,93 / 56,76	55,07
30	110.475	475.250	56,87 / 56,85	55,79
31	108.600	475.075	59,54 / 59,54	59,18
32	110.150	471.075	57,62 / 57,62	57,19
33	106.800	471.150	57,45 / 57,45	56,87
34	103.400	472.225	58,53 / 58,53	56,81
35	98.400	470.300	57,85 / 57,85	55,69

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



## Bijlage 4: Grenswaarden handhavingspunten $L_{night}$ en geluidbelasting t/m 31 oktober 2006

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	51,73
2	104.150	474.925	50,17	47,94
3	105.750	476.600	48,97	46,56
4	108.875	478.725	49,87	47,16
5	108.025	485.875	52,85	49,05
6	108.350	492.100	50,74	50,17
7	108.525	495.350	49,59	48,68
8	109.275	501.750	49,12	48,10
9	109.675	504.850	48,51	46,78
10	110.825	504.425	48,84	47,00
11	110.775	500.550	49,93	47,83
12	110.575	496.725	50,85	48,53
13	110.600	494.400	50,94	48,50
14	110.175	488.550	52,13	49,91
15	118.825	481.650	50,92	48,57
16	120.250	481.500	49,84	47,81
17	118.825	481.350	51,07	48,45
18	111.000	476.350	48,70	45,70
19	109.175	474.600	47,98	45,65
20	110.750	471.600	48,61	45,64
21	115.875	468.125	47,14	43,81
22	111.800	467.525	47,88	44,30
23	109.500	468.025	48,40	45,46
24	106.000	471.050	47,95	45,22
25	100.475	472.525	49,72	47,19

## Bijlage 5: Handhavingspunten $L_{night}$

