

Vergaderjaar 2016–2017

29 665

## Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 237

### BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 mei 2017

Op grond van de Wet luchtvaart en de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol (RMI) brengt de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) elk halfjaar verslag uit over de in de Wet luchtvaart en het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol vastgelegde veiligheids- en milieuaspecten over de periode van een (deel van een) gebruiksjaar. Voor Schiphol beslaat het gebruiksjaar de periode 1 november tot en met 31 oktober. In de bijgevoegde rapportage<sup>1</sup> wordt verslag gedaan over het gebruiksjaar 2016, de periode 1 november 2015 tot en met 31 oktober 2016.

#### Bevindingen en acties

De belangrijkste bevindingen en acties van de ILT over het gebruiksjaar 2016 zijn, dat:

- de grenswaarden voor de geluidbelasting in vier handhavingspunten  $L_{den}$  (punt 20, 24, 25 en 33) en twee handhavingspunten  $L_{night}$  (punt 18 en 20) overschreden zijn;
- de grenswaarden voor het externe veiligheidsrisico, het totale volume van de geluidbelasting en de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken niet overschreden zijn;
- zeven luchtvaartmaatschappijen een waarschuwingsbrief hebben ontvangen in verband met een afwijking van de voorgeschreven luchtverkeerweg;
- zich bij LVNL geen overtredingen van de regels voor het luchtruimgebruik hebben voorgedaan;
- zich geen situatie heeft voorgedaan waarbij als gevolg van het niet beschikbaar zijn van banen, onrechtmatig is afgeweken van de beperkingen die gelden voor het baangebruik;
- zich geen overtredingen van de regels voor het baangebruik hebben voorgedaan;

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

- in slechts één van de geïnspecteerde gevallen door een luchtvaartmaatschappij gebruik is gemaakt van de Auxiliary Power Unit (APU) van het vliegtuig, daar waar een vaste stroomaansluiting op het platform beschikbaar was;
- deze overtreding niet tot een bestuursrechtelijke actie van de ILT heeft geleid;
- 11 luchtvaartmaatschappij herhaaldelijk en zonder geldige reden tussen 23.00 uur en 07.00 uur zonder een voor die periode toegewezen slottijd vluchten op Schiphol hebben uitgevoerd;
- deze luchtvaartmaatschappijen wegens «slotsmisbruik» een last onder dwangsom is opgelegd, waarbij in verband met nieuwe overtredingen inmiddels dwangsommen zijn betaald van in totaal 345.000 euro;
- één luchtvaartmaatschappij, die al in oktober 2015 wegens «slotsmisbruik» een last onder dwangsom opgelegd had gekregen, uiteindelijk een dwangsom van in totaal 300.000 euro heeft moeten betalen.

### **Toelichting bij de overschrijdingen in de handhavingspunten**

Gehanteerde grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten

De grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten zijn lopende het gebruiksjaar aangepast. Het gaat hierbij om vervangende grenswaarden op basis van ministeriële regelingen in verband met:

- het verlengde experiment vervroegen nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures luchthaven Schiphol;
- groot onderhoud aan de Buitenveldertbaan en de Zwanenburgbaan.

De laatste ministeriële regeling met vervangende grenswaarden die betrekking heeft op het gebruiksjaar 2016 dateert van 30 juni 2016. In deze regeling staan de vervangende grenswaarden zoals die tot en met 31 oktober 2016 van kracht zijn geweest.

#### *Overschrijdingen grenswaarden geluid*

Naar aanleiding van de overschrijding van de grenswaarde geluid in de  $L_{den}$ -handhavingspunten 20, 24, 25 en 33 en de  $L_{night}$ -handhavingspunten 18 en 20 heeft de ILT een onderzoeksrapport opgesteld. Uit dit rapport blijkt dat het om overschrijdingen vanwege een niet unieke oorzaak gaat die niet het gevolg zijn van buitengewone meteorologische omstandigheden. Tevens is in dit rapport vastgesteld dat de overschrijdingen in de  $L_{den}$ -handhavingspunten 24, 25 en 33 en de  $L_{night}$ -handhavingspunten 18 en 20 het gevolg zijn van het vliegen volgens de regels van het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel Schiphol (NNHS). Voor de overschrijding in  $L_{den}$ -handhavingspunt 20 kon dit door de ILT *niet* worden vastgesteld. Het betreft hier een overschrijding die te maken heeft met een te intensief gebruik van de Schiphol-Oostbaan voor landingen vanuit het noord-oosten.

#### *Maatregelen IG*

Op 25 september 2015 heb ik de Tweede Kamer gemeld dat bij een overschrijding van de grenswaarden geluid in handhavingspunten anticiperend zal worden gehandhaafd (zie Kamerstuk 31 936, nr. 296). Dit houdt in dat bij een overschrijding van de grenswaarden geluid, door de ILT geen maatregel aan de luchtvaartsector wordt opgelegd, indien blijkt dat de overschrijding het gevolg is van de toepassing van de regels uit het NNHS.

Op basis hiervan zal door de ILT geen maatregel worden opgelegd naar aanleiding van de overschrijdingen in de L<sub>den</sub>-handhavingspunten 24, 25 en 33 en de L<sub>night</sub>-handhavingspunt 18 en 20.

Op basis van de (berekennings-)gegevens uit de kwartaalrapportages van de sector is niet gebleken dat de overschrijding in L<sub>den</sub>-handhavingspunt 20 het gevolg is van de toepassing van de regels uit het NNHS. Voorkomen moet worden dat in het volgende gebruiksjaar een dergelijke overschrijding zich opnieuw voor doet. Voordat ILT daartoe een maatregel oplegt, zal het voornemen daartoe ter zienswijze aan de luchtvaartsector worden voorgelegd. Indien de luchtvaartsector alsnog voldoende kan onderbouwen dat de overschrijding toch (ook) het gevolg is van de toepassing van de regels uit het NNHS, zal ILT geen maatregel treffen.

### **Toelichting bij «slotsmisbruik»**

Het aantal luchtvaartmaatschappijen dat herhaaldelijk en zonder geldige reden 's nachts vluchten op Schiphol heeft uitgevoerd zonder een voor de nacht toegewezen slottijd, is in het gebruiksjaar 2016 sterk toegenomen. Deze toename is onder meer het gevolg van de groei van het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol. In verband met dit «slotmisbruik» heeft de ILT aan 11 luchtvaartmaatschappijen een last onder dwangsom (lod) opgelegd. Dat zijn er tien meer dan in het gebruiksjaar 2015. De lod's moeten ervoor zorgen dat het aantal ongeplande nachtvluchten zoveel mogelijk beperkt wordt vanwege de beperkte milieuruimte in de nacht. Eén en ander moet er tevens toe bijdragen dat het aantal van 32.000 nachtbewegingen, zoals vastgelegd in het Aldersadvies voor de periode tot 2020, de komende jaren niet overschreden wordt.

### **Uitspraak rechtbank Amsterdam**

Op 29 december 2015 heeft de bestuursrechter van de Rechtbank Amsterdam bepaald dat aan KLM ten onrechte een last onder dwangsom is opgelegd in verband met het gebruik van de Auxiliary Power Unit (APU) van het vliegtuig in plaats van de vaste stroomvoorziening op het platform. Volgens de rechtbank heeft de ILT onvoldoende onderzocht waarom de APU op het moment van constatering aanstond. De ILT heeft daardoor onvoldoende aangetoond dat de vaste stroomvoorziening op het platform op het moment van constatering als een vervangende voorziening kon worden aangemerkt. Naar aanleiding hiervan zijn inmiddels afspraken met Schiphol gemaakt over aanpassingen in het inspectieproces.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
S.A.M. Dijkema