

Vergaderjaar 2015–2016

29 665

## Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 223

### BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 april 2016

Op grond van de Wet luchtvaart en de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol (RMI) brengt de inspecteur-generaal Leefomgeving en Transport elk halfjaar verslag uit over de in de Wet luchtvaart en het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol vastgelegde veiligheids- en milieu-aspecten 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 wordt verslag gedaan over het gebruiksjaar 2015, de periode 1 november 2014 tot en met 31 oktober 2015<sup>1</sup>.

#### Bevindingen en acties

De belangrijkste bevindingen en acties van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) over het gebruiksjaar 2015 zijn, dat:

- de grenswaarden voor de geluidbelasting in twee handhavingspunten  $L_{den}$  (punt 33 en 25) en één handhavingspunt  $L_{night}$  (punt 24) 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;
- zes luchtvaartmaatschappijen een waarschuwingsbrief hebben ontvangen in verband met afwijkingen van de voorgeschreven luchtverkeerweg;
- aan LVNL een bestuurlijke boete is opgelegd in verband met een overschrijding van het maximaal toegestane percentage verticale afwijkingen in de nacht van naderende vliegtuigen buiten de Terminal Control Area Schiphol (TMA) in het gebruiksjaar 2014;
- 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;

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

- zich geen overtredingen van de regels voor het baangebruik hebben voorgedaan;
- in 3,9% van de gevallen onrechtmatig is afgeweken van de regel die bepaalt dat op de vliegtuigopstelplaats geen gebruik wordt gemaakt van de Auxiliary Power Unit (APU) van het vliegtuig voor de eigen stroomvoorziening als daar een vaste stroomaansluiting beschikbaar is;
- in verband met deze overtreding negen luchtvaartmaatschappijen een waarschuwingsbrief hebben ontvangen;
- één luchtvaartmaatschappij herhaaldelijk en zonder geldige reden tussen 23.00 uur en 07.00 uur zonder een voor die periode toegewezen slottijd vluchten op Schiphol heeft uitgevoerd;
- deze luchtvaartmaatschappij wegens «slotsmisbruik» een last onder dwangsom is opgelegd.

### **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 twee keer aangepast. Het gaat hierbij om vervangende grenswaarden op basis van ministeriële regelingen in verband met:

- het verlengde experiment vervoegen nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures luchthaven Schiphol;
- groot onderhoud aan het banenstelsel van Schiphol, waaronder vervanging van het Airfield Lighting Control and Monitoring System (ALCMS).

De laatste ministeriële regeling met vervangende grenswaarden die betrekking heeft op het gebruiksjaar 2015 dateert van 5 juni 2015. In deze regeling staan de vervangende grenswaarden zoals die tot en met 31 oktober 2015 van kracht zijn geweest.

#### *Overschrijdingen grenswaarden geluid*

Naar aanleiding van de overschrijding van de grenswaarde geluid in  $L_{den}$ -handhavingspunten 33 en 25 en  $L_{night}$ -handhavingspunt 24 heeft de Inspectie een onderzoeksrapport opgesteld. Uit dit rapport blijkt dat het om overschrijdingen vanwege een niet unieke oorzaak gaat. Tevens is vastgesteld dat deze overschrijdingen het gevolg zijn van het vliegen volgens de regels van het nieuwe normen- en handhavingstelsel en het hier effecten betreft die vanuit het perspectief van het nieuwe stelsel gewenst zijn. Het nieuwe stelsel is gebaseerd op de breed gedeelde wens voor preferent baangebruik, de gemaakte afspraken hierover met de omgeving en de eerdere politieke besluitvorming hierover.

Op 25 september 2015 heb ik de Tweede Kamer gemeld dat bij een overschrijding van de grenswaarden geluid, anticiperend zal worden gehandhaafd (zie kamerstuk 31 936, nr. 296). Dit houdt in dat er bij een overschrijding van de grenswaarden geluid, door de inspecteur-generaal geen maatregel aan de luchtvaartsector wordt opgelegd, indien blijkt dat de overschrijding het gevolg is van de toepassing van de regels uit het nieuwe normen- en handhavingstelsel Schiphol. Omdat de ILT heeft vastgesteld dat de overschrijdingen grenswaarden geluid in het gebruiksjaar 2015 het gevolg zijn van de toepassing van de regels uit het nieuwe normen- en handhavingstelsel Schiphol, zal aan de luchtvaartsector geen maatregel worden opgelegd.

## **Uitspraak hoger beroep KLM inzake last onder dwangsom APU-gebruik**

Op 28 november 2014 heeft de Inspectie aan KLM een last onder dwangsom opgelegd omdat KLM voor de stroomvoorziening van het vliegtuig, in strijd met de regelgeving, meerdere malen de Auxiliary Power Unit (APU) van het vliegtuig had gebruikt in plaats van de vaste stroomvoorziening op het platform.

Tegen dit besluit heeft KLM eerst bezwaar en vervolgens beroep aangekend. Dit beroep heeft gediend op 27 oktober 2015 bij de Rechtbank Amsterdam. Op 29 december 2015 heeft de bestuursrechter van de Rechtbank Amsterdam bepaald dat KLM ten onrechte een last onder dwangsom is opgelegd. Volgens de bestuursrechter heeft de ILT onvoldoende aangetoond dat de vaste stroomvoorziening op het platform in de betreffende gevallen ook daadwerkelijk als een vervangende voorziening voor de APU kon worden aangemerkt. Momenteel wordt gezien wat de uitspraak van de bestuursrechter betekent voor de van toepassing zijnde regelgeving en inspectieprocessen.

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