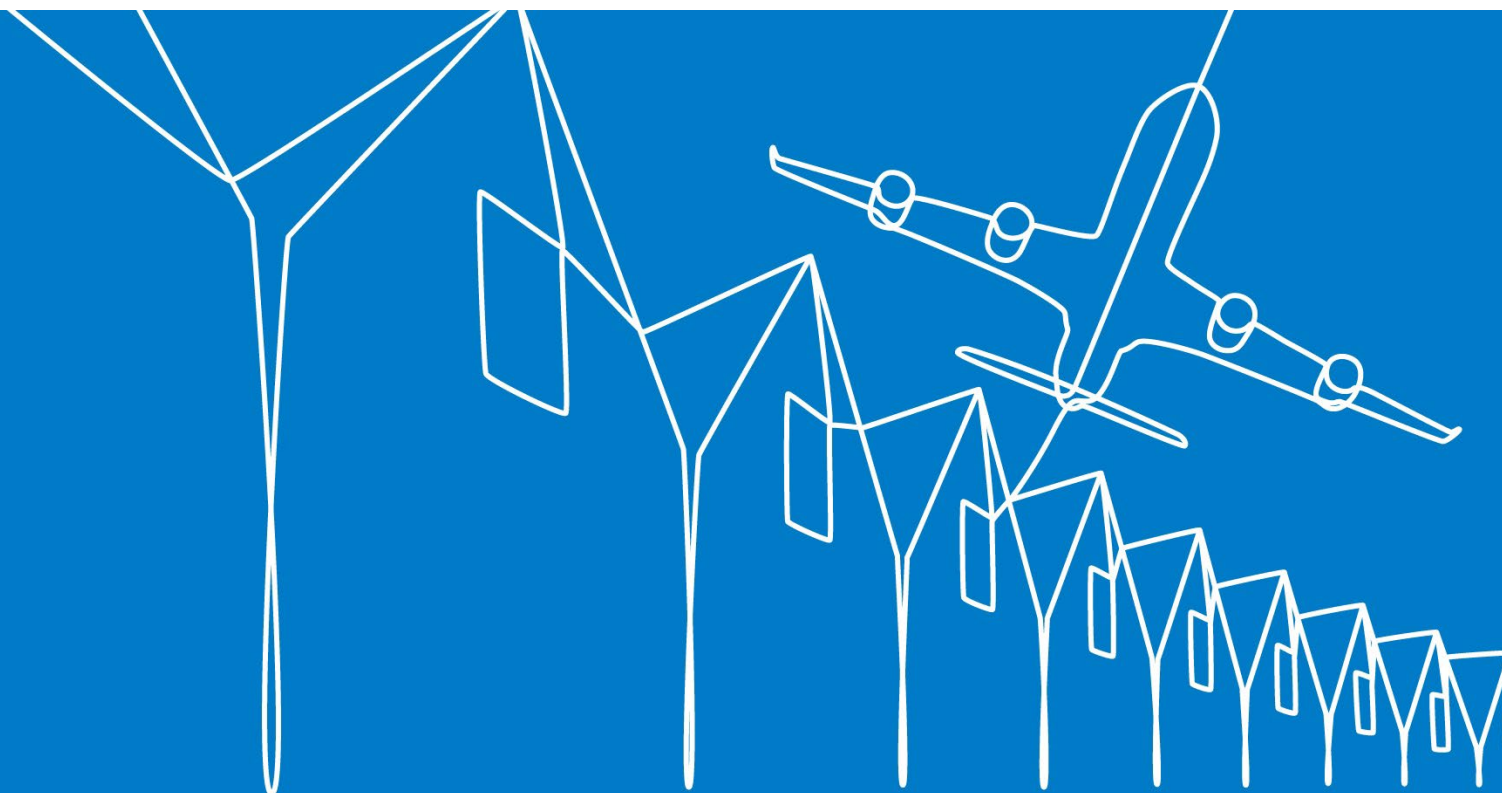




Inspectie Leefomgeving en Transport  
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

# Handhavingsrapportage Schiphol

1 november 2021 – 31 oktober 2022



# Handhavingsrapportage Schiphol

1 november 2021 – 31 oktober 2022

Datum 28 maart 2023

## Colofon

Uitgegeven door

**Inspectie Leefomgeving en Transport**

Postbus 16191, 2500 BD Den Haag

088 489 00 00  
[www.ilent.nl](http://www.ilent.nl)  
[@inspectieLenT](https://twitter.com/inspectieLenT)

# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Samenvatting</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Handhavingsrapportage</b>	<b>7</b>
2.1	Inleiding	7
2.2	Geluid	7
2.3	Nachtluchten	8
2.4	Emissies	8
2.5	Externe veiligheid	8
2.6	Routegebruik gezagvoerders	8
2.7	Routegebruik LVNL	9
2.8	Baangebruik	9
2.9	Gebruik alternatieve voorzieningen en APU	9
2.10	Zorgplicht sector	10
2.11	Maatregelen ILT	11

Bijlage A:	Afwijkingen baan- en Luchtruimgebruik
Bijlage B:	Grenswaarden handhavingspunten $L_{den}$ en geluidbelasting
Bijlage C:	Handhavingspunten $L_{den}$
Bijlage D:	Grenswaarden handhavingspunten $L_{night}$ en geluidbelasting
Bijlage E:	Handhavingspunten $L_{night}$
Bijlage F:	Artikel 3 van de tijdelijke regeling van de Minister van IenW, van 29 maart 2022, nr. IENW/BSK-2022/47467

# 1 Samenvatting

Deze handhavingsrapportage toont de resultaten van het toezicht van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) op de naleving van de normen en regels voor milieu en externe veiligheid voor de luchthaven Schiphol. Deze rapportage informeert u daarnaast over de (toekomstige) handhaving van de regels voor preferentieel baangebruik in het nieuwe Normen en Handhavingstelsel Schiphol (NNHS), zoals die zijn opgenomen in de ontwerpwijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB).

In deze rapportage brengt de ILT verslag uit over het gehele gebruiksjaar 2022 (1 november 2021 t/m 31 oktober 2022).

Resultaten van het toezicht en de acties van de ILT:

- De ILT constateerde voor het gebruiksjaar 2021 dat de grenswaarde bij handhavingspunt 20 was overschreden en dat het vereiste verantwoordingspercentage voor de 2<sup>e</sup> baanregel (NNHS) niet gehaald was. Hiermee was niet voldaan aan de voorwaarden voor anticiperend handhaven. De ILT onderzocht deze constatering verder in het eerste halfjaar van gebruiksjaar 2022. Het resultaat van dit onderzoek leidde ertoe dat de ILT besloot 5 maatregelen op te leggen aan de sectorpartijen om een herhaling van de overschrijding te voorkomen in gebruiksjaar 2022. De ILT stelt vast dat Schiphol en LVNL alle 5 de opgelegde maatregelen hebben nageleefd. De ILT heeft de aanpassingen aan het kwaliteitsmanagementsysteem van Schiphol in december 2022 gecontroleerd door middel van een audit (maatregel 5).
- In gebruiksjaar 2022 is de grenswaarde van handhavingspunt 20 niet (opnieuw) overschreden. In handhavingspunt 20 is 68% van de beschikbare geluidsruimte benut. Gedurende het afgelopen gebruiksjaar bleef de overschrijdingskans voor dit handhavingspunt onder de 5%.
- De feitelijke geluidbelasting in alle handhavingspunten was in het gebruiksjaar 2022 lager dan de grenswaarden. Hierdoor is er geen sprake van een overschrijding. De gerealiseerde aantallen vliegtuigbewegingen bleven achter bij de gebruiksprognose: voor het etmaal is 76% van de verwachte vliegtuigbewegingen gerealiseerd, voor de nacht is 80% gerealiseerd.
- De uitstoot van stoffen (emissies) bleef in gebruiksjaar 2022 onder de geldende grenswaarden.
- Het aantal nachtvluchten handelsverkeer was 23.867. Het maximumaantal toegestane aantal nachtvluchten handelsverkeer is 32.000. De toename voor het aantal nachtvluchten ten opzichte van het vorige gebruiksjaar is 45%.
- In gebruiksjaar 2022 is 3 maal afgeweken van vertrekroutes voor de nacht. Eenmaal is afgeweken van de vertrekroutes voor de dag. Naar aanleiding hiervan heeft de ILT waarschuwingsbrieven gestuurd. De regels voor het routegebruik die voor Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) gelden, zijn niet overtreden.

- De ILT heeft geen overtredingen geconstateerd van de regels voor het baangebruik.
- De ILT heeft in het project 'Hinderreductie en APU-gebruik' onderzoek gedaan naar het gebruik van alternatieve voorzieningen en APU's op Schiphol. Dit resulteerde in 6 hoofdconclusies en aanbevelingen voor het verbeteren van de huidige situatie. Schiphol maakt op aandringen van de ILT een actieplan om daadwerkelijk verbeteringen te bereiken.

### **Anticiperend handhaven Nieuwe Normen en Handhavingstelsel (NNHS)**

- De ILT handhaaft anticiperend op het NNHS. Dit houdt in dat de ILT geen maatregelen aan de sector oplegt bij overschrijdingen van de grenswaarden in handhavingspunten als de overschrijdingen het gevolg zijn van het vliegen volgens de regels van het NNHS (zoals vastgelegd in de ontwerpwijziging van het LVB). Het gaat om 4 regels voor strikt preferentieel baangebruik. Uit de rapportages van LVNL blijkt dat het baangebruik in het zomerseizoen voor het vertrekkend verkeer niet in overeenstemming was met de daarvoor geldende baanpreferentieregels voor baanregel 2. De oorzaak hiervan ligt in de zomerdrukke op Schiphol in combinatie met het personeelstekort. Dit leidde ertoe dat op bepaalde momenten de vertrekplanning sterk afweek van de vertrekrealisatie. Dit had een negatief effect op de naleving van baanregel 2. Omdat er in gebruiksjaar 2022 geen overschrijdingen in de handhavingspunten zijn geconstateerd, is de naleving van de baanregels van het NNHS niet relevant voor de handhaving.
- Op 5 november 2021 heeft de ILT de minister van infrastructuur en waterstaat door middel van een nota geïnformeerd over de juridische houdbaarheid van het anticiperend handhaven. De minister heeft op 24 juni 2022 de Tweede Kamer geïnformeerd over het besluit het anticiperend handhaven te gaan beëindigen en het maximumaantal vliegbewegingen op Schiphol te gaan terugbrengen naar 440.000.

## 2 Handhavingsrapportage

### 2.1 Inleiding

Deze rapportage is opgesteld door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en vloeit voort uit een wettelijke verplichting (art. 8.29 Wet luchtvaart). De rapportage beslaat de periode van 1 november 2021 tot en met 31 oktober 2022.

Voor Schiphol gelden normen voor geluid, het maximumaantal nachtvluchten, de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen (emissies) en de veiligheid voor de omgeving (externe veiligheid). Daarnaast gelden er regels voor het baan- en routegebruik en voor de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen op het luchtvaartterrein. Deze normen en regels staan in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB). In gebruiksjaar 2022 waren er vervangende grenswaarden en vrijstelling van regels uit het LVB van toepassing in verband met groot onderhoud aan het banenstelsel van de luchthaven Schiphol (Tijdelijke regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 29 maart 2022, nr. IENW/BSK-2022/47467).

De ILT ziet erop toe dat Schiphol, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en de luchtvaartmaatschappijen die gebruik maken van Schiphol, deze normen en regels naleven. In deze rapportage staan de resultaten van dit toezicht over gebruiksjaar 2022 (1 november 2021 tot en met 31 oktober 2022).

Bij overschrijding van een grenswaarde uit het LVB is de ILT verplicht om maatregelen op te leggen. Het doel daarvan is om te voorkomen dat de overschrijding zich opnieuw voordoet. De ILT stelt de overschrijdingen van normen pas vast na afloop van een gebruiksjaar. De resultaten worden in deze jaarrapportage vermeld.

### 2.2 Geluid

Voor het vliegverkeer van en naar Schiphol gelden geluidsgrenswaarden voor de totale hoeveelheid geluid (TVG) en voor van de lokale hoeveelheid geluid in een aantal vaste handhavingspunten rondom Schiphol. Deze grenswaarden mogen aan het einde van het gebruiksjaar (31 oktober 2022) niet overschreden zijn. Uit de toegezonden rapportages blijkt dat de TVG voor het etmaal en de nacht onder de grenswaarden zijn gebleven. Het capaciteitsverbruik bedroeg respectievelijk 64% en 42%. Dit is een toename van respectievelijk 17% en 8% ten opzichte van vorig jaar.

TVG	Realisatie	Grenswaarde	Marge	Percentage capaciteitsverbruik	Capaciteitsverbruik t.o.v. gebr.jr. 2021
Lden	61,52	63,46	1,94	64%	+17%
Lnight	50,66	54,44	3,78	42%	+8%

De feitelijke geluidbelasting in de handhavingspunten (bijlage A en C) was in het gebruiksjaar 2022 lager dan de grenswaarden. Daardoor was er geen sprake van een overschrijding. De meest kritische handhavingspunten voor het etmaal waren handhavingspunt 25 en 18, met een vullingsgraad van de geluidsbelasting van respectievelijk 92% en 82%. Ook bij de handhavingspunten voor de nacht

zijn geen overschrijdingen geconstateerd. Hierbij lagen de hoogste percentages van het capaciteitsverbruik in de handhavingspunten rond de 60%.

Zie bijlagen B en D voor een overzicht van de geluidsnormen en berekende geluidsbelasting tot en met 31 oktober 2022.

### **2.3 Nachtvluchten**

Op Schiphol mogen ieder gebruiksjaar niet meer dan 32.000 nachtvluchten handelsverkeer plaatsvinden. Het aantal nachtvluchten handelsverkeer in gebruiksjaar 2022 bedroeg 23.867. Dit is ongeveer 45% meer dan in het gebruiksjaar 2021. De oorzaak van deze stijging is het aantrekkende vliegverkeer na de coronapandemie. Het aantal uitgevoerde nachtvluchten handelsverkeer bleef beneden het toegestane maximum met een marge van ongeveer 25%.

### **2.4 Emissies**

Voor Schiphol gelden grenswaarden voor de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen door vliegtuigen (emissies). Het gaat hierbij om relatieve normen voor koolmonoxide (CO), stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>), vluchtige organische stoffen (VOS), zwaveldioxide (SO<sub>2</sub>) en fijnstof (PM<sub>10</sub>). De grenswaarden voor de berekende uitstoot van luchtverontreinigende stoffen zijn in gebruiksjaar 2022 niet overschreden.

### **2.5 Externe veiligheid**

De externe veiligheid is het risico voor omwonenden van Schiphol om te overlijden door een vliegtuigongeval. Als maat voor externe veiligheid geldt een norm voor het totale risicogewicht (TRG). Het berekende TRG over gebruiksjaar 2022 bedraagt 66% van deze norm. De norm voor de externe veiligheid in het gebruiksjaar 2022 is niet overschreden.

### **2.6 Routegebruik gezagvoerders**

Gezagvoerders van straalvliegtuigen moeten ervoor zorgen dat het vliegtuig binnen een vertrek- of naderingsroute blijft, of boven een minimale vlieghoogte. Gezagvoerders mogen hier alleen van afwijken om veiligheidsredenen of op basis van een instructie van LVNL. In 2022 is 's-Nachts 112 maal afgeweken van de routes en minimale vlieghoogte. De ILT heeft alle 112 afwijkingen gecontroleerd en vastgesteld dat er in 3 gevallen zonder geldige reden van een vertrekroute voor de nacht is afgeweken. Daarom heeft de ILT een waarschuwingsbrief gestuurd aan de betreffende luchtvaartmaatschappijen. Daarnaast heeft de ILT controles uitgevoerd op afwijkingen overdag en naar aanleiding van meldingen die rechtstreeks of via het klachtenbureau van het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS) bij de ILT zijn binnengekomen. Daarbij is 1 overtreding geconstateerd. De ILT heeft de betreffende luchtvaartmaatschappij een waarschuwingsbrief gestuurd.



## **2.7 Routegebruik LVNL**

LVNL moet ervoor zorgen dat straalvliegtuigen binnen een vertrek- of naderingsroute en boven een minimale vlieghoogte blijven. LVNL mag hier vanwege veiligheid van afwijken. Ook mag LVNL hier tot een bepaald percentage van afwijken als dat nodig is voor een vlotte afhandeling van het vliegverkeer. De ILT heeft op basis van de geregistreerde gegevens (bijlage A) vastgesteld dat LVNL in het gebruiksjaar 2022 geen regels voor het routegebruik overtreden heeft.

## **2.8 Baangebruik**

Zowel gezagvoerders als LVNL moeten zich houden aan de beperkingen die gelden voor het baangebruik. Van deze beperkingen mag worden afgeweken om reden van veiligheid. Daarnaast mag van de beperkingen worden afgeweken als de minister van Infrastructuur en Waterstaat daarvoor bij Ministeriële Regeling<sup>1</sup> toestemming gegeven heeft. Bijvoorbeeld in het geval van groot baanonderhoud. Dat laatste is in gebruiksjaar 2022 aan de orde geweest. Deze vrijstellingen zijn benoemd in Artikel 3 van de Ministeriële Regeling<sup>1</sup> en bijlage F van deze rapportage. In deze regeling zijn vervangende beperkingen voor het baangebruik opgenomen voor de periode dat het groot baanonderhoud duurt. De normale beperkingen voor het baangebruik gelden voornamelijk voor de nacht. De ILT heeft op basis van de geregistreerde gegevens vastgesteld dat de regels voor het baangebruik (zowel de normale als de vervangende) in het gebruiksjaar niet zijn overtreden.

## **2.9 Gebruik alternatieve voorzieningen en APU**

Het gaat hier om het gebruik van een vaste stroomaansluiting (fixed power unit) en preconditioned air-installatie voor de stroomvoorziening en airconditioning in het vliegtuig op de afhandelingsplaats aan de grond, in plaats van de in het vliegtuig aanwezige hulpmotor (auxiliary power unit, APU). De luchthavenexploitant moet zorgen voor voldoende alternatieve voorzieningen voor de APU op de luchthaven. Gezagvoerders moeten ervoor zorgen dat de alternatieve voorzieningen worden gebruikt en dat de APU in het vliegtuig wordt uitgezet. Ook moeten gezagvoerders ervoor zorgdragen dat op de opstelplaatsen met een vaste stroomvoorziening geen ground power units die werken op fossiele brandstof worden ingezet. Dit komt de luchtkwaliteit ten goede.

In gebruiksjaar 2022 heeft de ILT met het project 'Hinderreductie en APU-gebruik' onderzocht of Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen voldoen aan het LVB. Het project was erop gericht om de uitstoot van schadelijke stoffen en geluidsoverlast door APU-gebruik op Schiphol terug te dringen. Het project leverde 6 hoofdconclusies op:

1. APU-gebruik op Schiphol komt te veel voor.
2. De huidige invulling van art. 3.2.2, lid 1 van het LVB door Schiphol met betrekking tot een voorziening voor preconditioned air werkt in de praktijk niet.
3. Het gebruik van fossiele-brandstof ground power units moet afnemen.
4. Er is onvoldoende regie op het totale materieel ter vervanging van APU's.

---

<sup>1</sup> Tijdelijke regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 29 maart 2022, nr. IENW/BSK-2022/47467

5. Het deelconvenant 'Milieu 2' tussen Schiphol en de ILT leidt niet tot het gewenste resultaat.
6. Regels voor APU-gebruik, gepubliceerd in de Aeronautical Information Publication, werken niet als drempel voor het gebruik van APU's en fossiele-brandstof ground power units.

De ILT heeft een aantal aanbevelingen gedaan om de huidige situatie te verbeteren. Deze zijn gericht op Schiphol, de luchtvaartmaatschappijen en de grondafhandelaren. Schiphol maakt op aandringen van de ILT een actieplan in samenwerking met de andere sectorpartijen. In dit actieplan verwacht de ILT concrete acties met deadlines om de situatie te verbeteren.

## **2.10 Zorgplicht sector**

Schiphol, LVNL en de luchtvaartmaatschappijen moeten er gezamenlijk voor zorgen dat de grenswaarden voor geluid, emissies en de externe veiligheid niet overschreden worden. De vastgestelde grenswaarden voor de externe veiligheid en emissies zijn dit gebruiksjaar onder de wettelijke grenswaarden. Hierdoor wordt voldoende invulling gegeven aan de gezamenlijke zorgplicht.

Voor geluid gelden aparte afspraken die te maken hebben met de komst van het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel Schiphol (NNHS). Deze afspraken zijn een aantal jaren geleden gemaakt in de Omgevingsraad Schiphol (ORS). Daarin hebben overheden, sectorpartijen, belangenorganisaties en bewonersvertegenwoordigers met elkaar afgesproken dat zolang het NNHS nog niet van kracht is, wel al gevlogen wordt volgens de regels van het NNHS. Dit houdt in dat zoveel mogelijk die banen worden gebruikt die voor de omgeving de minste geluidhinder geven (strikt geluidpreferent baangebruik).

Op basis van deze afspraken heeft de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu op 25 september 2015 een brief aan de Tweede Kamer gestuurd<sup>2</sup>. In deze brief heeft de staatssecretaris aangegeven dat de ILT tot het van kracht worden van het NNHS geen maatregelen aan de sector zal opleggen als blijkt dat de overschrijdingen van de geluidsnormen het gevolg zijn van het vliegen volgens de regels van het NNHS (anticiperend handhaven). Om die reden is de zorgplicht van de sector om overschrijdingen van de geluidsnormen in handhavingpunten te voorkomen feitelijk niet meer van toepassing, zolang er gevlogen wordt volgens de regels van het NNHS.

### **Anticiperend handhaven in gebruiksjaar 2022**

Op 5 november 2021 heeft de ILT de minister van infrastructuur en waterstaat door middel van een nota geïnformeerd over de juridische houdbaarheid van het anticiperend handhaven. De minister heeft op 24 juni 2022 de Tweede Kamer geïnformeerd over het besluit het anticiperend handhaven te gaan beëindigen en het maximumaantal vliegtuigbewegingen terug te gaan brengen naar 440.000.

Uit de rapportages van LVNL blijkt dat het baangebruik in het zomerseizoen voor het vertrekkend verkeer niet in overeenstemming was met de daarvoor geldende baanpreferentieregels voor baanregel 2. Het vereiste verantwoordingspercentage van 95% voor de inzet van een tweede startbaan is niet gehaald. De oorzaak hiervan ligt in de zomerdrukke op Schiphol in combinatie met het personeelstekort. Dit had uitval en grote vertragingen bij vertrekkende vluchten tot gevolg. Dit leidde ertoe dat op bepaalde momenten de vertrekplanning sterk

---

<sup>2</sup> Kamerstukken, Vergaderjaar 2015-2016, 31936 Nr. 296

afweek van de vertrekrealisatie. Dit had een negatief effect op het verantwoordingspercentage voor de inzet van een tweede startbaan (baanregel 2). Omdat er in gebruiksjaar 2022 geen overschrijdingen in de handhavingspunten zijn geconstateerd is het anticiperend handhaven niet van toepassing en is de naleving van de baanregels van het NNHS niet relevant voor de handhaving.

### **2.11 Maatregelen ILT**

Als een grenswaarde uit het LVB overschreden is, die niet het gevolg is van vliegen volgens het NNHS, moet de ILT aan de sector een maatregel opleggen om te voorkomen dat de overschrijding zich in het nieuwe gebruiksjaar opnieuw voordoet. In dit gebruiksjaar is er geen sprake van overschrijdingen van grenswaarden en is het opleggen van maatregelen niet aan de orde.

#### **Overschrijding geluid 2021**

In gebruiksjaar 2021 constateerde de ILT dat de grenswaarde in een handhavingspunt was overschreden en dat het vereiste verantwoordingspercentage voor de 2<sup>e</sup> baanregel (NNHS) niet gehaald was. In het eerste halfjaar van gebruiksjaar 2022 heeft de ILT deze constatering onderzocht. Het resultaat hiervan is dat de ILT besloten heeft handhavend op te treden tegen Schiphol en LVNL door middel van het opleggen van een aantal maatregelen. Het voornemen tot het opleggen van de maatregelen is op 25 mei 2022 schriftelijk kenbaar gemaakt aan Schiphol en LVNL. Schiphol en LVNL hebben op 15 juni 2022 een zienswijze ingediend. Naar aanleiding hiervan besloot de ILT het opleggen van maatregelen door te zetten om een herhaling van de overschrijding in gebruiksjaar 2022 te voorkomen.

Op 11 juli 2022 heeft de inspecteur-generaal aan Schiphol en LVNL een vijftal maatregelen opgelegd. Deze maatregelen betreffen:

1. Op 30 september 2022 mag handhavingspunt 20 maximaal voor 86% van de maximaal toegestane geluidsruimte zijn vol gevlogen.
2. Schiphol en LVNL leveren de ILT uiterlijk 1 augustus 2022 een beheersplan waarin zij opgeschreven hebben hoe zij maatregel 1 gaan uitvoeren.
3. Schiphol en LVNL gaan vervolgens overeenkomstig dit beheersplan handelen.
4. Vanaf 1 september 2022 gaat voor de rest van gebruiksjaar 2022 de rapportagefrequentie van de verplichte geluidsrapportage over handhavingspunt 20 omhoog naar 1 keer per 2 weken.
5. Het plannen van het groot baanonderhoud en het afwegingskader met betrekking tot het aanvragen van vervangende grenswaarden moet voor 31 oktober 2022 geborgd zijn in het kwaliteitsmanagementsysteem (KMS) van Schiphol.

Op 1 augustus 2022 ontving de ILT het beheersplan zoals omschreven in maatregel 2. Het beheersplan was een gezamenlijk stuk van Schiphol en LVNL. De weken daarna zijn besteed aan het verduidelijken hiervan. Op 11 oktober 2022 stelde de ILT vast dat de geluidsruimte in handhavingspunt 20 op 1 oktober 2022 voor 64,6% was benut. Hiermee werd voldaan aan maatregel 1.

Tussen 1 september en 31 oktober 2022 heeft de ILT iedere 2 weken een geluidsrapportage ontvangen waarin Schiphol rapporteerde over de actuele vulling van handhavingspunt 20. Hiermee voldeed Schiphol aan maatregel 4.

Op 27 oktober 2022 ontving ILT van Schiphol een afschrift van de relevante onderdelen van haar kwaliteitsmanagementsysteem die geactualiseerd waren naar aanleiding van de opgelegde maatregelen. Hiermee voldeed Schiphol aan maatregel 5. In december 2022 zal ILT hier door middel van een audit verder op inzoomen. Op 15 november 2022 ontving de ILT de geluidsrapportage over het gebruiksjaar 2022. Hieruit bleek dat handhavingspunt 20 niet (opnieuw) overschreden was. In gebruiksjaar 2022 is 68% van de beschikbare geluidsruijnte benut in dit handhavingspunt. Gedurende het afgelopen gebruiksjaar is de overschrijdingskans voor dit handhavingspunt onder de 5% gebleven. Hiermee voldeed Schiphol aan maatregel 3.

De ILT stelt vast dat Schiphol en LVNL alle 5 de opgelegde maatregelen hebben nageleefd.

## Bijlage A Afwijkingen baan- en luchtruimgebruik

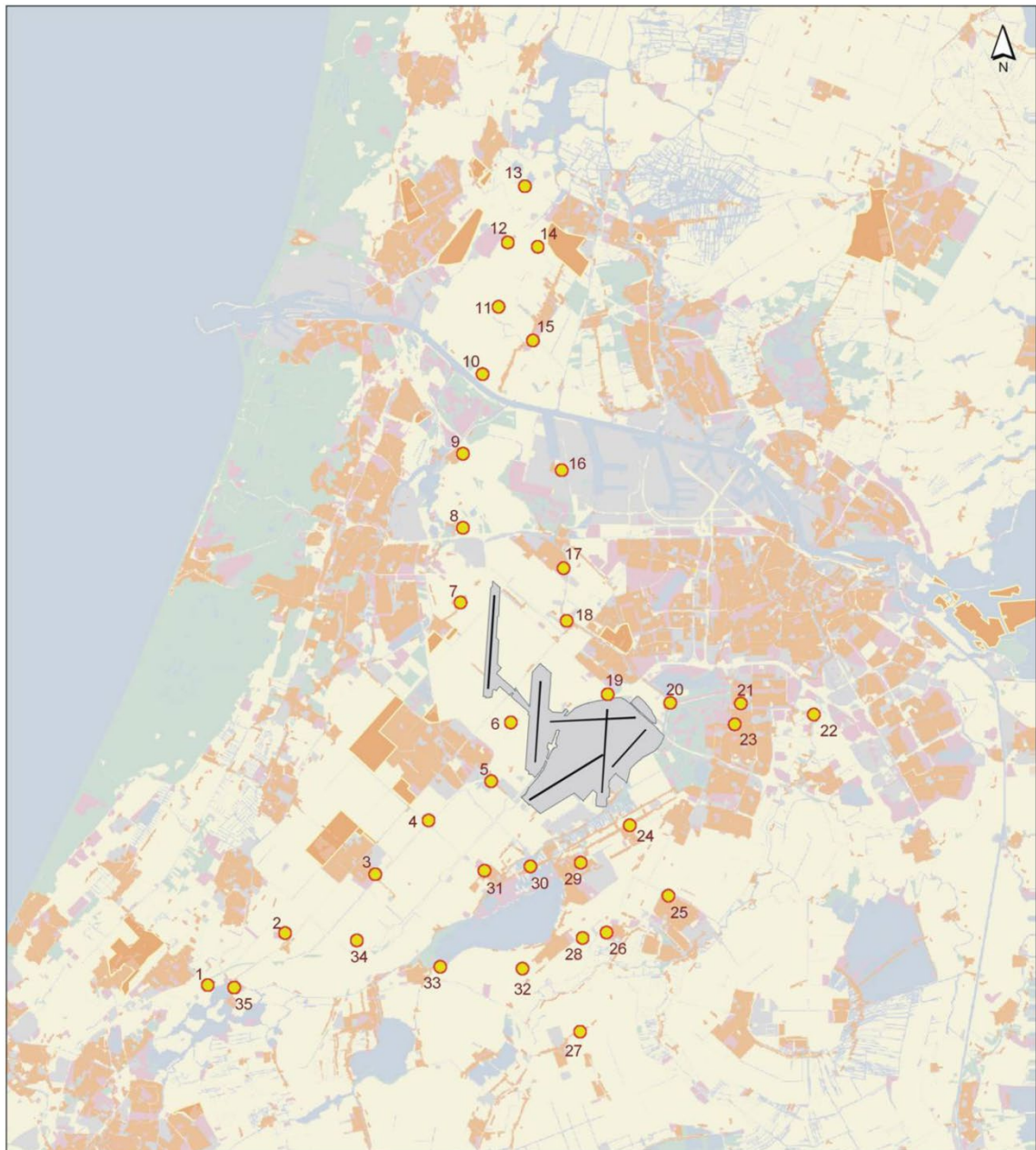
Tabel 1		Aantallen		Categorisatie Niet LVNL				Categorisatie LVNL			Aggregatie		
	Milieuregels	Afwijkingen	Totaal aantal vluchten (jets)	Incorrecte data	Veiligheidsbelang	Onvoldoende technische voorzieningen	Geen LVNL-bemoeienis	Interpretatie-issues	Waarschijnlijk veroorzaakt door LVNL	Nader te onderzoeken	Vooralsnog verantwoordelijkheid LVNL incl. interpretatie issues	Vooralsnog verantwoordelijkheid LVNL excl. Interpretatie issues	Norm %
	<b>Routegebruik</b>												
1	Verticale afwijkingen overdag van naderende vliegtuigen buiten de TMA	473	187884								473 (0.25%)	473 (0.25%)	5.00%
2	Verticale afwijkingen overdag van naderende vliegtuigen in de TMA	4152	187884								4152 (2.21%)	4152 (2.21%)	15.00%
3	Horizontale afwijkingen van naderingsroutes in de nacht	1320	15034	75	347	1	4	893 <sup>a</sup>			893 (5.94%)	0 (0.00%)	0.05%
4	Verticale afwijkingen in de nacht van naderende vliegtuigen buiten de TMA	8	15034		3			3 <sup>b</sup>	2		5 (0.03%)	2 (0.01%)	0.05%
5	Verticale afwijkingen in de nacht van naderende vliegtuigen in de TMA	311	15034	13	14		86	198 <sup>c</sup>			198 (1.32%)	0 (0.00%)	0.05%
6	Horizontale afwijkingen van vertrekroutes overdag	1025	194834					783 <sup>d</sup>	242		1025 (0.53%)	242 (0.12%)	3.00%
7	Horizontale afwijkingen van vertrekroutes in de nacht	559	8160	1	77		22	459 <sup>e</sup>			459 (5.62%)	0 (0.00%)	0.05%
8	Verticale afwijkingen van vertrekkende vliegtuigen in de TMA	2	202994	2							0 (0,00%)	0 (0,00%)	0,05%
9	Verticale afwijkingen van vertrekkende vliegtuigen buiten de TMA	59	202994								59 (0.03%)	59 (0.03%)	10.00%
	<b>Baangebruik</b>												
10	Afwijkingen in baangebruik bij vertrek	84		3			6	85 <sup>f</sup>			85	0	
11	Afwijkingen in baangebruik bij aankomst	1867		1	1252			614 <sup>g</sup>			614	0	

- a. 8 gevallen dag-nacht rand, 63 gevallen verlengen nachtrechtregime en 822 gevallen vervroegen nachtrechtregime
- b. 3 gevallen vervroegen
- c. 3 gevallen dag-nacht rand, 17 gevallen verlengen nachtrechtregime en 178 gevallen vervroegen nachtrechtregime
- d. LVNL hanteert voor deze milieuregel een percentage van 76,4 % van de afwijkingen welke niet aan LVNL toe te schrijven zijn
- e. 1 geval dag-nacht rand, 50 gevallen verlengen nachtrechtregime en 408 gevallen vervroegen nachtrechtregime
- f. 2 gevallen verlengen nachtrechtregime en 83 gevallen vervroegen nachtrechtregime
- g. 22 gevallen dag-nacht rand, 106 gevallen verlengen nachtrechtregime en 486 gevallen vervroegen nachtrechtregime

Bijlage B Grenswaarden handhavingspunten  $L_{den}$  en geluidbelasting  
1 november 2021 tot en met 31 oktober 2022

Grenswaarden en geluidbelasting handhavingspunten etmaal $L_{den}$ [dB(A)]				
Punt Nr.	X-coördinaat	Y-coördinaat	Grenswaarde	Geluidbelasting
1	97.325	470.400	55,90	53,26
2	100.475	472.525	57,53	54,61
3	104.150	474.925	58,69	54,69
4	106.325	477.125	57,82	54,57
5	108.875	478.725	57,8	54,17
6	109.675	481.125	63,35	52,35
7	107.625	486.025	58,14	53,17
8	107.725	489.075	58,86	53,97
9	107.725	492.100	57,18	52,81
10	108.525	495.350	59,24	56,68
11	109.175	498.100	58,43	55,89
12	109.550	500.725	58,07	55,91
13	110.250	503.025	57,08	55,39
14	110.775	500.550	56,42	53,92
15	110.575	496.725	57,84	54,94
16	111.750	491.425	56,77	53,7
17	111.825	487.425	56,98	54,7
18	111.950	485.275	61,28	60,42
19	113.625	482.275	54,08	52,06
20	116.175	481.925	60,87	59,17
21	119.050	481.900	58,39	56,31
22	122.025	481.450	58,25	54,61
23	118.800	481.050	57,74	55,6
24	114.525	476.925	56,57	54,2
25	116.100	474.050	56,93	56,59
26	113.575	472.550	54,47	52,36
27	112.500	468.500	56,06	54,41
28	112.600	472.325	54,51	52,01
29	112.525	475.400	56,05	53,12
30	110.475	475.250	58,87	55,63
31	108.600	475.075	58,77	56,74
32	110.150	471.075	58,04	55,49
33	106.800	471.150	57,06	55,13
34	103.400	472.225	56,88	55,38
35	98.400	470.300	57,16	54,18

## Bijlage C Handhavingspunten $L_{den}$

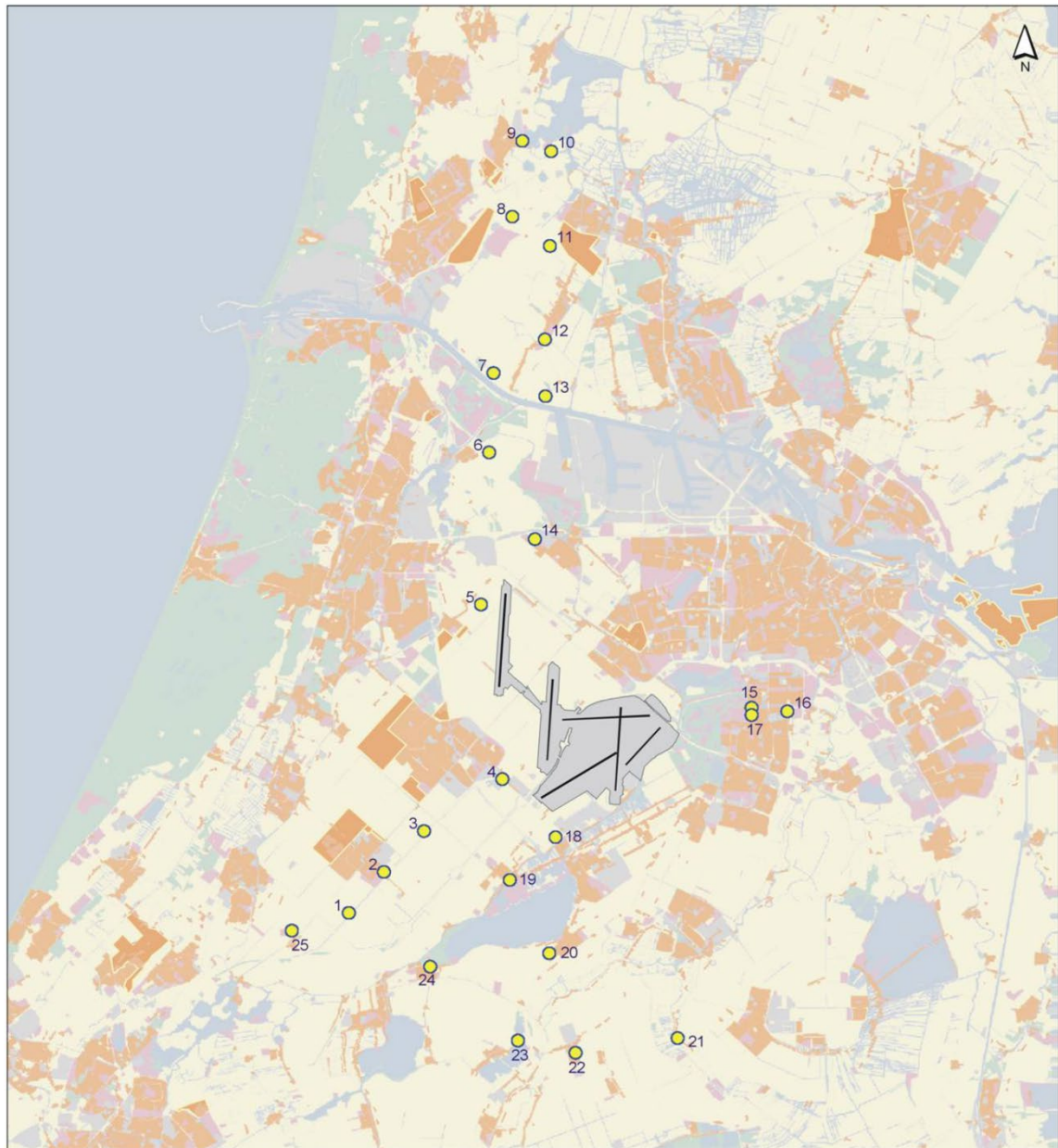


Bijlage D Grenswaarden handhavingspunten  $L_{\text{night}}$  en geluidbelasting  
1 november 2021 tot en met 31 oktober 2022

Grenswaarden en geluidbelasting handhavingspunten periode 23-07 uur $L_{\text{night}}$ [dB(A)]				
Punt Nr.	X-coördinaat	Y-coördinaat	Grenswaarde	Geluidbelasting
1	102.750	473.250	53,06	48,94
2	104.150	474.925	50,47	45,07
3	105.750	476.600	47,58	43,06
4	108.875	478.725	47,42	44,37
5	108.025	485.875	52,65	47,89
6	108.350	492.100	52,06	47,42
7	108.525	495.350	49,85	45,95
8	109.275	501.750	47,81	44,9
9	109.675	504.850	46,16	43,65
10	110.825	504.425	46,66	44,53
11	110.775	500.550	47,90	45,20
12	110.575	496.725	49,75	46,26
13	110.600	494.400	51,20	46,31
14	110.175	488.550	52,83	47,39
15	118.825	481.650	52,43	47,51
16	120.250	481.500	51,33	46,46
17	118.825	481.350	52,43	47,05
18	111.000	476.350	48,53	44,71
19	109.175	474.600	46,21	43,01
20	110.750	471.600	46,85	43,62
21	115.875	468.125	43,46	41,16
22	111.800	467.525	44,10	41,71
23	109.500	468.025	46,08	43,62
24	106.000	471.050	45,79	42,63
25	100.475	472.525	48,85	44,35



## Bijlage E Handhavingspunten $L_{night}$



## Bijlage F Artikel 3 van de tijdelijke regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 29 maart 2022, nr. IENW/BSK-2022/47467

1. Gedurende de periode van 4 april 2022 tot en met 10 juli 2022 waarin zowel de Aalsmeerbaan als de Buitenveldertbaan niet beschikbaar zijn vanwege het groot onderhoud aan de kruising van de Buitenveldertbaan en de Aalsmeerbaan, geldt een vrijstelling dagelijks voor het tijdvak tussen 23.00 en 6.00 uur van artikel 3.1.5, 4e lid, van het LVB voor landingen op baan 22 (Schiphol-Oostbaan).
2. Gedurende de periode van 16 mei 2022 tot en met 29 mei 2022 waarin de Kaagbaan beperkt beschikbaar is vanwege groot onderhoud geldt een vrijstelling dagelijks tussen 23.00 en 6.00 uur van artikel 3.1.5, 4e lid, van het LVB voor starts van baan 09 (Buitenveldertbaan).
3. Gedurende de periode van 5 september 2022 tot en met 18 september 2022 waarin de Buitenveldertbaan niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud geldt een vrijstelling dagelijks voor het tijdvak tussen 23.00 en 6.00 uur van artikel 3.1.5, 4e lid, van het LVB met betrekking tot landingen op baan 22 (Schiphol-Oostbaan).
4. Gedurende de periode van 26 september 2022 tot en met 2 oktober 2022 waarin de Zwanenburg-baan niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud geldt een vrijstelling dagelijks voor het tijdvak tussen 23.00 en 6.00 uur van artikel 3.1.5, 4e lid, van het LVB voor starts van baan 18L (Aalsmeerbaan).
5. Gedurende de periode van 10 oktober 2022 tot en met 16 oktober 2022 waarin de Polderbaan niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud geldt een vrijstelling dagelijks voor het tijdvak tussen 23.00 uur en 6.00 uur van artikel 3.1.5, 4e lid, van het LVB voor starts van baan 36C (Zwanenburgbaan).
6. Gedurende de periode van 10 oktober 2022 tot en met 16 oktober 2022 waarin de Polderbaan niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud geldt een vrijstelling dagelijks voor het tijdvak tussen 23.00 uur en 6.00 uur van de artikelen 3.1.1, 1e lid, en 3.1.3, 1e lid, van het LVB met betrekking tot de luchtverkeerwegen die voor vertrekkend verkeer vanaf baan 36C (Zwanenburgbaan) zijn aangewezen in bijlage 1 van het LVB op de kaart 2/21.
7. Gedurende de periode van 24 oktober 2022 tot en met 30 oktober 2022 waarin de Kaagbaan niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud, geldt een vrijstelling dagelijks voor het tijdvak tussen 23.00 en 6.00 uur van artikel 3.1.5, 4e lid, van het LVB voor:
  - a. starts van baan 09 en baan 27 (Buitenveldertbaan);
  - b. landingen op baan 22 (Schiphol-Oostbaan).
8. Het gebruik van de Schiphol-Oostbaan voor landingen, als bedoeld in het eerste lid, derde lid en zevende lid, kan slechts plaatsvinden indien geen van de andere banen voor landingen beschikbaar of bruikbaar is.

Dit is een uitgave van de

**Inspectie Leefomgeving en Transport**

Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag  
088 489 00 00

[www.ilent.nl](http://www.ilent.nl)

@inspectieLenT

februari 2023