

Rapport

Datum
28 mei 2008

Overschrijdingen grenswaarden geluid Schiphol *Gebruiksjaar 2007*

1. Probleemstelling

Ingevolge artikel 8.22 van de Wet luchtvaart schrijft de Inspecteur-Generaal Verkeer en Waterstaat (hierna: de IG) maatregelen voor zodra hij constateert dat de in het vigerende Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (hierna: het LVB) opgenomen grenswaarden zijn overschreden. Bij overschrijding van deze grenswaarden ontstaat derhalve voor de IG een beginselplicht tot handhaving.

Gelet op de redactie van voornoemde bepaling kan eerst na de afloop van een gebruiksjaar worden beoordeeld of sprake is van een overschrijding in de zin van de Wet luchtvaart en kunnen eventuele maatregelen (om die reden) slechts betrekking hebben op het daarop volgende gebruiksjaar. Dergelijke maatregelen dienen blijkens deze bepaling naar het oordeel van de IG bij te dragen aan het terugdringen van de geluidsbelasting tot binnen de grenswaarden van het vigerende LVB. Alvorens tot het opleggen van maatregelen wordt besloten gaat de IG omwille van de evenredigheid en proportionaliteit onder meer na wat de betreffende overschrijding heeft veroorzaakt en of er om die reden voor het volgende gebruiksjaar een reëel risico op herhaling van de overtreding bestaat.

Uit de door de N.V. Luchthaven Schiphol (hierna: Schiphol) geleverde informatie blijkt dat in de L_{den} -handhavingpunten 21, 22 en 30, over het gebruiksjaar 2007, een hogere geluidsbelasting is geregistreerd dan de voor die punten geldende grenswaarden van het vigerende LVB.

Op 13 juli 2007 hebben de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer echter het besluit genomen het vigerende LVB op basis van het door deze ministers aanvaarde MER te wijzigen.

Naar aanleiding van dit besluit heeft de IG bij besluit van 26 juli 2007 aan de sectorpartijen bekend gemaakt dat voor wat betreft de handhaving (voor het gebruiksjaar 2007) geanticipeerd zou gaan worden op de grenswaarden zoals die thans zijn vastgelegd in het ontwerp-LVB.

Meer in bijzonder heeft de IG daartoe voor de periode van 13 juli 2007 tot en met 31 oktober 2007, in afwijking van het vigerende LVB, bij brief van 7 november 2007 aparte grenswaarden vastgesteld. Deze, naar aanleiding van het anticiperend handhavingsbesluit vastgestelde grenswaarden, zijn gebaseerd op de grenswaarden uit het ontwerp-LVB, doch teruggeschaald voor de desbetreffende periode waarbij ook rekening gehouden is met een voor die korte termijn aangepaste meteotoeslag (hierna: grenswaarden ontwerp-LVB voor een gebroken gebruiksjaar).

Voorts heeft de IG de sectorpartijen medegedeeld dat, indien en voor zover de sectorpartijen binnen deze voor het restant van het gebruiksjaar 2007 vastgestelde grenswaarden zouden blijven, dit richtinggevend zou zijn bij de beoordeling van de noodzaak van eventuele maatregelen in het gebruiksjaar 2008.

Hierbij zij opgemerkt dat voor de vraag of een met het anticiperend handhavingsbesluit samenhangende grenswaarde is overschreden, paragraaf 4.2 van het vigerende LVB analoog wordt toegepast.

Uit de door Schiphol geleverde informatie blijkt dat in L_{den} -handhavingspunt 30 en L_{night} -handhavingspunt 20 een geluidbelasting is geregistreerd die hoger is dan de voor die punten gehanteerde grenswaarden ontwerp-LVB voor een gebroken gebruiksjaar.

Naar aanleiding van de door Schiphol geleverde informatie, dienen de volgende vragen te worden beantwoord:

- a. In hoeverre is er sprake van een overschrijding van de voor L_{den} -handhavingspunt 21, 22 en 30 geldende grenswaarden van het vigerende LVB over de periode 1 november 2006 tot en met 31 oktober 2007.
- b. In hoeverre is er sprake van een overschrijding van de voor L_{den} -handhavingspunt 30 en L_{night} -handhavingspunt 20 gehanteerde grenswaarden voor de periode 13 juli 2007 tot en met 31 oktober 2007.
- c. Indien sprake is van overschrijdingen, wat zijn dan de mogelijke oorzaken van de overschrijdingen geweest.
- d. Wat hebben de sectorpartijen, te weten Schiphol, Luchtverkeersleiding Nederland (hierna: LVNL) en de op Schiphol opererende luchtvaartmaatschappijen door middel van stuurmaatregelen gedaan om deze overschrijdingen te voorkomen.
- e. Tot welke conclusies leiden de bevindingen met betrekking tot a, b, c en d in het licht van het gehanteerde handhavingskader.
- f. Wat is het oordeel van de Inspectie ten aanzien van eventuele maatregelen van de IG, gegeven het handhavingskader zoals dat door de Inspectie is toegepast.

2. Wettelijk kader

De wettelijke kaders voor de handhaving van grenswaarden zijn de Wet luchtvaart en het op deze wet gebaseerde LVB.

Op basis van artikel 8.22 van de Wet luchtvaart is de IG bevoegd maatregelen aan één of meerdere sectorpartijen op te leggen zodra de IG constateert dat grenswaarden zijn overschreden.

Deze maatregelen dienen naar het oordeel van de IG bij te dragen aan het terugdringen van de belasting vanwege het luchthavenluchtverkeer binnen de grenswaarden. Aangezien overschrijdingen lopende het gebruiksjaar niet meer ongedaan kunnen worden gemaakt zullen eventuele maatregelen van de IG pas na afloop van het betreffende gebruiksjaar worden geëffectueerd.

Voor grenswaarden in handhavingspunten geldt dat een overschrijding pas definitief kan worden vastgesteld als eerst een handhavingsmarge van 0,05 dB(A) is toegepast (zie paragraaf 6.2 van de Nota van Toelichting van het LVB) en een meteoclusuleberekening is uitgevoerd (zie artikel 4.2.1, vierde lid en artikel 4.2.2, vierde lid van het LVB).

Indien een door de IG opgelegde maatregel zoals bedoeld in artikel 8.22 van de Wet luchtvaart niet wordt nageleefd is de Minister van Verkeer en Waterstaat op basis van artikel 11.16 van de Wet luchtvaart bevoegd aan de betreffende sectorpartij een bestuurlijke boete van maximaal 1.000.000 euro op te leggen.

Opgemerkt wordt dat een overschrijding van een op het anticiperend handhavingsbesluit gebaseerde grenswaarde niet zonder meer voldoende grondslag vormt voor het kunnen opleggen van een maatregel op grond van artikel 8.22 van de Wet luchtvaart, met name als voor het desbetreffende handhavingspunt de grenswaarde van het vigerende LVB niet is overschreden.

Handhaving van de op het anticiperend handhavingsbesluit gebaseerde grenswaarden is slechts mogelijk door intrekking of wijziging van het anticiperend handhavingsbesluit zelf. Zo kunnen alsnog aan het besluit beperkingen en/of voorschriften worden verbonden.

3. Bevindingen

Vaststelling overschrijdingen vigerende LVB

In hoofdstuk 1 is aangegeven dat uit de informatie van Schiphol gebleken is dat in de L_{den} -handhavingspunten 21, 22 en 30, over het gebruiksjaar 2007, een hogere geluidbelasting is geregistreerd dan de voor die punten geldende grenswaarden van het vigerende LVB.

Om vast te kunnen stellen in hoeverre hier sprake is geweest van overschrijdingen in de zin van de Wet luchtvaart, is conform de in hoofdstuk 2 genoemde bepalingen uit het LVB een handhavingsmarge van 0,05 dB(A) toegepast en een meteoclusuleberekening uitgevoerd.

Uitgangspunt bij het toepassen van de wettelijke handhavingsmarge van 0,05 dB(A) vormen de geluidbelastingswaarden zoals die op 5 november 2007 door Schiphol aan de Inspectie bekend zijn gemaakt.

In onderstaande tabel is voor de L_{den} -handhavingspunten 21, 22 en 30 aangegeven wat de uitkomst van de toepassing van de handhavingsmarge van 0,05 dB(A) is.

Handhavingspunt	Grenswaarde in dB(A)	Geluidbelasting in dB(A)	Waarde na aftrek marge in dB(A)	Overschrijding?	Mate grenswaardeoverschrijding in dB(A)
21	55,81	56,07	56,02	Ja	0,26
22	55,71	56,15	56,10	Ja	0,44
30	56,87	57,56	57,51	Ja	0,69

In opdracht van de Inspectie heeft bureau To70 voor bovengenoemde handhavingspunten een meteoclusuleberekening uitgevoerd. De resultaten van deze berekening staan in onderstaande tabel.

Handhavingspunt	Grenswaarde in dB(A)	Nieuwe waarde op basis van uitkomst meteoclusuleberekening in dB(A)
21	55,81	54,86
22	55,71	55,06
30	56,87	55,40

Nadere bijzonderheden over de uitgevoerde meteoclusuleberekening staan in het To70 document "Meteoclusule Schiphol 2007" van april 2008 dat als bijlage bij dit rapport is gevoegd.

Uit de meteoclusuleberekening volgen voor de L_{den} handhavingspunten 21, 22 en 30 geen hogere maar lagere waarden dan de grenswaarden van het vigerende LVB. Op basis van deze resultaten kan worden geconcludeerd dat er voor de betreffende handhavingspunten geen nieuwe (hogere) grenswaarden kunnen worden vastgesteld. Voor het bepalen van de mate van grenswaardeoverschrijding in de L_{den} -handhavingspunten 21, 22 en 30 dient derhalve van de grenswaarden van het vigerende LVB te worden uitgegaan. Dit resulteert in grenswaardeoverschrijdingen van respectievelijk 0,26 dB(A), 0,44 dB(A) en 0,69 dB(A).

Het voorgaande betekent dat er sprake is van overschrijdingen in de zin van artikel 8.22 van de Wet luchtvaart. Om die reden dient de IG zich een oordeel te vormen over de noodzaak van eventuele maatregelen.

Vaststelling overschrijdingen grenswaarden ontwerp-LVB voor een gebroken gebruiksjaar

In het kabinetsstandpunt Schiphol van april 2006 is geconstateerd dat de voorziene groeiruimte voor de luchtvaart niet volledig kan worden benut. Om een betere benutting van de milieuruimte mogelijk te maken hebben de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer op 13 juli 2007 het besluit genomen om het vigerende LVB te wijzigen. Dit besluit is genomen in samenhang met afspraken over hinderbeperkende maatregelen en maatregelen om de leefbaarheid te verbeteren. Deze afspraken zijn vastgelegd in het 'Convenant hinderbeperkende maatregelen Schiphol' en het 'Convenant leefbaarheid'. De convenanten en de besluitvorming over de gewenste aanpassing van het LVB zijn voorbereid in een open proces met de meest betrokken partijen onder leiding van de heer Alders (de z.g.n. Alderstafel).

Op 13 juni 2007 heeft de heer Alders aan de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer advies uitgebracht over de besluitvorming voor de korte termijn. Het besluit van beide ministers van 13 juli 2007 is in lijn met dit advies opgesteld en in de Tweede Kamer behandeld.

De voorgenomen wijziging van het LVB is gebaseerd op het MER korte termijn dat door Schiphol en LVNL is opgesteld en op 13 juli 2007 door het bevoegd gezag is aanvaard. De voorgenomen wijziging van het LVB betreft onder meer een wijziging van op één na alle grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten en is als ontwerp-LVB in september 2007 in procedure gebracht en aan de Tweede Kamer toegezonden.

Naar aanleiding van het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer om het vigerende LVB te wijzigen, heeft de IG op 26 juli 2007 het besluit genomen om reeds in het gebruiksjaar 2007, op basis van het besluit van beide ministers, anticiperend te gaan handhaven.

Hiertoe zijn voor de periode van 13 juli tot en met 31 oktober 2007 grenswaarden vastgesteld, gebaseerd op de grenswaarden van het ontwerp-LVB, teruggeschaald voor de resterende periode van 111 dagen vanaf 13 juli 2007, waarbij ook rekening gehouden is met een voor die korte termijn aangepaste meteotoeslag (= grenswaarden ontwerp-LVB voor een gebroken gebruiksjaar).

In hoofdstuk 1 is aangegeven dat uit de informatie van Schiphol gebleken is dat in L_{den} -handhavingspunt 30 en L_{night} -handhavingspunt 20 een hogere geluidbelasting is geregistreerd dan de voor die punten gehanteerde grenswaarden op basis van het ontwerp-LVB voor een gebroken gebruiksjaar.

Om vast te kunnen stellen in hoeverre hier sprake is geweest van (formele) overschrijdingen, is conform de in hoofdstuk 2 genoemde bepalingen uit het LVB een handhavingsmarge van 0,05 dB(A) toegepast en een meteoclusuleberekening uitgevoerd.

Uitgangspunt bij het toepassen van de wettelijke handhavingsmarge van 0,05 dB(A) vormen de geluidbelastingswaarden zoals die op 14 november 2007 door Schiphol aan de Inspectie bekend zijn gemaakt.

In onderstaande tabel is voor L_{den} -handhavingspunt 30 en L_{night} -handhavingspunt 20 aangegeven wat de uitkomst van de toepassing van de handhavingsmarge van 0,05 dB(A) is.

Hand-havings-punt	Grenswaarde in dB(A)	Geluid-belasting in dB(A)	Waarde na aftrek marge in dB(A)	Over-schrij-ding?	Mate grenswaarde-overschrijding in dB(A)
30	53,59	54,47	54,42	Ja	0,88
20	42,55	42,73	42,68	Ja	0,18

In opdracht van de Inspectie heeft bureau To70 voor bovengenoemde handhavingspunten een meteoclusuleberekening uitgevoerd. De resultaten van deze berekening staan in onderstaande tabel.

Handhavingspunt	Grenswaarde in dB(A)	Nieuwe waarde op basis van uitkomst meteoclusuleberekening in dB(A)
30	53,59	50,48
20	42,55	40,46

Nadere bijzonderheden over de uitgevoerde meteoclusuleberekening staan in het To70 document "Meteoclusule Schiphol 2007" van april 2008 dat als bijlage bij dit rapport is gevoegd.

Uit de meteoclusuleberekening volgen voor L_{den} -handhavingspunt 30 en L_{night} -handhavingspunt 20 geen hogere maar lagere waarden dan de voor de periode 13 juli 2007 tot en met 31 oktober 2007 gehanteerde grenswaarden. Op basis van deze resultaten kan worden geconcludeerd dat er voor de betreffende handhavingspunten geen nieuwe (hogere) grenswaarden kunnen worden vastgesteld.

Voor het bepalen van de mate van grenswaarde-overschrijding in L_{den} -handhavingspunt 30 en L_{night} -handhavingspunt 20 dient derhalve van de voor de periode 13 juli 2007 tot en met 31 oktober 2007 gehanteerde grenswaarden te worden uitgegaan. Dit resulteert in grenswaarde-overschrijdingen van respectievelijk 0,88 dB(A) en 0,18 dB(A).

De naleving van de grenswaarden ontwerp-LVB voor een gebroken gebruiksjaar vormt voor de IG een indicatie voor het vermogen van de sector om te kunnen voldoen aan de grenswaarden uit het ontwerp-LVB. Uit het voorgaande blijkt dat de betreffende indicatiewaarden, onder analoge toepassing van de in het LVB genoemde berekeningsmethodiek (handhavingsmarge en meteoclausuleberekening), op twee uitzonderingen na zijn behaald.

Onderzoek oorzaken overschrijdingen

Op grond van de aanstaande wijziging van het LVB kan worden geconcludeerd dat er naar aanleiding van de geconstateerde overschrijdingen van grenswaarden van het thans vigerende LVB geen sprake kan zijn van het opleggen van maatregelen om in het gebruiksjaar 2008 de geluidbelasting tot onder die grenswaarden terug te dringen, aangezien in het gebruiksjaar 2008 voor de overschreden handhavingspunten geheel andere grenswaarden zullen gelden.

Daarnaast geldt voor de L_{den} -handhavingspunten 21 en 22 dat de sector binnen de waarden van het anticiperend handhavingsbesluit gebleven is. Gelet op het presteren van de sector in de periode van 13 juli tot en met 31 oktober 2007 is het dan ook niet aannemelijk dat in het gebruiksjaar 2008 de toekomstige grenswaarden in deze handhavingspunten opnieuw zullen worden overschreden. Om die reden moeten eventuele maatregelen voor deze handhavingspunten als onevenredig worden beoordeeld.

Voor L_{night} -handhavingspunt 20 geldt dat het opleggen van maatregelen evenmin aan de orde is, omdat in dit handhavingspunt weliswaar de indicatiewaarde in relatie tot het anticiperend handhavingsbesluit is overschreden, maar niet de grenswaarde van het vigerende LVB. Om die reden ontbreekt ten aanzien dit handhavingspunt een wettelijke grondslag voor het kunnen opleggen van maatregelen op grond van artikel 8.22 van de Wet luchtvaart.

Voor L_{den} -handhavingspunt 30 geldt dat zowel de grenswaarde van het vigerende LVB als de indicatiewaarde in relatie tot het anticiperend handhavingsbesluit is overschreden.

Op basis van het voorgaande is ervoor gekozen om alleen een oorzaakanalyse uit te voeren voor de handhavingspunten waarvan de indicatiewaarde in relatie tot het anticiperend handhavingsbesluit is overschreden (L_{den} -handhavingspunt 30 en L_{night} -handhavingspunt 20).

In het gebruiksjaar 2007 hebben zich tot 13 juli 2007 dreigende overschrijdingen van de grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten bij de Buitenveldertbaan voorgedaan. Niet lang na het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer om het thans nog vigerende LVB te wijzigen en het besluit van de IG van 26 juli 2007 om anticiperend te gaan handhaven werd duidelijk dat er ook sprake was van dreigende overschrijdingen van enkele grenswaarden uit het ontwerp-LVB voor een gebroken gebruiksjaar. Het betrof hier op dat moment dreigende overschrijdingen van de grenswaarden voor de geluidbelasting in de L_{den} -handhavingspunten 30 en 33.

Voor het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer was dit aanleiding om in oktober 2007, in samenwerking met Schiphol, LVNL en KLM, onderzoek te doen naar de oorzaken van deze dreigende overschrijdingen. Dit onderzoek is in november 2007 afgerond en bevat bruikbare informatie over omstandigheden die een rol hebben gespeeld bij de overschrijding van de indicatiewaarde in L_{den} -handhavingspunt 30 in relatie tot het anticiperend handhavingsbesluit.

Uit genoemd onderzoek is gebleken dat de overschrijding in L_{den} -handhavingspunt 30 (maar ook de overschrijding in L_{night} -handhavingspunt 20) een direct gevolg is geweest van:

- a) afwijkend baangebruik in verband met groot onderhoud aan de Kaagbaan in september 2007;
- b) significant afwijkend weer gedurende dat groot baanonderhoud (veel noordwesten wind) waardoor de Zwanenburgbaan veelvuldig (ook in de nacht) voor landingen vanuit het zuiden moest worden ingezet.

Van belang is verder dat Schiphol in mei 2007, op basis van artikel 8.23 van de Wet luchtvaart, een aanvraag voor vervangende grenswaarden in verband met groot baanonderhoud aan de Polderbaan, de Aalsmeerbaan en de Kaagbaan heeft ingediend. In augustus 2007 is deze aanvraag weer ingetrokken omdat op dat moment de geactualiseerde grenswaarden op grond van het MER het handhavingskader voor het gebruiksjaar 2007 vormden.

In oktober 2007 is voor de tweede keer een aanvraag voor vervangende grenswaarden ingediend, deze keer alleen in verband met het groot onderhoud aan de Kaagbaan in september 2007. Deze aanvraag is door de Minister van Verkeer en Waterstaat afgewezen.

In zijn brief van 14 november 2007 aan Schiphol heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat hierover het volgende opgemerkt:

“Uw aanvraag komt op een tijdstip dat het gebruiksjaar nagenoeg ten einde is. Dit heeft als gevolg dat de nieuw vast te stellen grenswaarden uiterlijk pas vlak voor het einde van het gebruiksjaar zouden kunnen worden vastgesteld.

Dit betekent dat er redelijkerwijs niet meer gestuurd zou kunnen worden op de vervangende grenswaarden als die zouden worden vastgesteld. Hierdoor zou betekenis aan een ministeriële regeling als richtsnoer voor handelen van de sector komen te vervallen. Ik acht dit een onwenselijke situatie en zal daarom niet overgaan tot het opstellen van vervangende grenswaarden."

Gelet op het vorenstaande is de aanvraag voor vervangende grenswaarden dan ook niet op inhoudelijke gronden afgewezen, doch slechts op grond van de omstandigheid dat aan de vaststelling van vervangende grenswaarden op een zo laat tijdstip in het gebruiksjaar geen praktische betekenis meer toekomt.

Indien één van beide aanvragen voor vervangende grenswaarden in verband met groot baanonderhoud geaccordeerd zou zijn geweest, zou sprake zijn geweest van dusdanig andere grenswaarden dat L_{den} -handhavingspunt 30 en L_{night} -handhavingspunt 20 in het gebruiksjaar 2007 niet overschreden zouden zijn geweest. Bij de beoordeling van genoemde overschrijdingen dient met dit gegeven rekening te worden gehouden.

Op grond van de hierboven vermelde feiten en omstandigheden heeft de IG in de periode van 13 juli 2007 tot en met 31 oktober 2007 dan ook geen aanleiding gezien om te besluiten tot intrekking of wijziging van het anticiperend handhavingsbesluit vanwege de (dreigende) overschrijding van de grenswaarden ontwerp-LVB voor een gebroken gebruiksjaar.

Stuurmaatregelen om overschrijdingen te voorkomen

De sectorpartijen hebben in het gebruiksjaar 2007 drie keer stuurmaatregelen genomen om overschrijdingen van grenswaarden te voorkomen. Vanaf 13 april 2007 waren deze stuurmaatregelen erop gericht L_{den} -handhavingspunt 33 zoveel mogelijk te ontlasten. Het gevolg hiervan is geweest dat zich in het gebruiksjaar 2007 in L_{den} -handhavingspunt 33 geen overschrijding heeft voorgedaan.

De sectorpartijen hebben in het gebruiksjaar 2007 geen stuurmaatregelen genomen om een overschrijding in L_{den} -handhavingspunt 30 (en L_{night} -handhavingspunt 20) te voorkomen. Voor L_{den} -handhavingspunt 30 was dat tot het moment van het groot onderhoud aan de Kaagbaan ook niet nodig omdat de geluidbelasting in dat handhavingspunt nog ruim beneden het tijdsevenredige gemiddelde zat. De geluidsruimte in L_{den} -handhavingspunt 30 is vervolgens binnen een periode van ongeveer twee weken volgevlagen omdat de Zwanenburgbaan gedurende het groot onderhoud aan de Kaagbaan vanwege overheersende noordwesten wind veelvuldig voor landingen vanuit het zuiden moest worden ingezet. Dat gebeurde ook in de nacht, waardoor niet alleen L_{den} -handhavingspunt 30, maar ook L_{night} -handhavingspunt 20 intensief werd belast.

4. Conclusies

Op basis van het onderzoek naar de omstandigheden die een rol hebben gespeeld bij het ontstaan van de overschrijdingen van de indicatiewaarden in L_{den} -handhavingspunt 30 en L_{night} -handhavingspunt 20, in relatie tot het anticiperend handhavingsbesluit, komt de Inspectie tot de conclusie dat:

- deze overschrijdingen er zeer waarschijnlijk niet zouden zijn geweest als er geen groot onderhoud aan de Kaagbaan was geweest;
- deze overschrijdingen er zeker niet zouden zijn geweest als sprake zou zijn geweest van een tijdige en geaccordeerde aanvraag voor vervangende grenswaarden in verband met groot baanonderhoud in 2007;
- hier sprake is van een gebeurtenis die specifiek is voor het gebruiksjaar 2007 en dat het niet waarschijnlijk is dat genoemde overschrijdingen zich in het gebruiksjaar 2008 opnieuw voor zullen doen.

5. Oordeel Inspectie

Op basis van de hiervoor genoemde feiten is de Inspectie van mening dat voldoende aannemelijk is dat het niet halen van de indicatiewaarden in L_{den} -handhavingspunt 30 en L_{night} -handhavingspunt 20, in relatie tot het anticiperend handhavingsbesluit, terug kan worden gevoerd op een combinatie van bijzondere en eenmalige gebeurtenissen. Voorts is na verrekening van deze bijzondere feiten en omstandigheden voldoende aannemelijk dat de sector in het gebruiksjaar 2008 binnen de dan geldende grenswaarden zal blijven.

Gegeven deze conclusies en het handhavingskader zoals dat door de Inspectie is toegepast, komt de Inspectie tot het oordeel dat het niet noodzakelijk is om voor het gebruiksjaar 2008 maatregelen aan één of meerdere sectorpartijen op te leggen. Ook bestaat er voor de Inspectie geen aanleiding om tot andere vormen van handhaving over te gaan.

's-Gravenhage, 28 mei 2008

DE INSPECTEUR-GENERAAL VERKEER EN WATERSTAAT,

Ir. J.F. de Leeuw