



## Regeling experiment verlenging nachtprocedures

30 oktober 2009

Nr. CEND/HDJZ-2009/798 sector LUV

Hoofddirectie Juridische Zaken

De Minister van Verkeer en Waterstaat, handelende in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke ordening en Milieubeheer,

Gelet op artikel 8.23a, eerste lid, van de Wet luchtvaart;

Besluit:

### Artikel 1 Definities

In deze regeling wordt verstaan onder:

- LVB: het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol;
- het experiment: het experiment 'Verlenging gebruiksduur nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures';
- gebruiksjaar 2010: de periode van 1 november 2009 tot en met 31 oktober 2010.

### Artikel 2 Doel

Het experiment beoogt door het langer gebruik maken van de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures en routes per saldo het aantal slaapverstoorden en ernstig gehinderden te verminderen, teneinde een gunstig effect op de hinderbeleving te bewerkstelligen.

### Artikel 3 Luchtverkeerwegen

Voor de duur van het experiment wordt dagelijks voor de periode tussen 6.00 uur en 6.45 uur vrijstelling verleend van de artikelen 3.1.1, eerste lid, en 3.1.3, eerste lid, van het LVB, met betrekking tot de luchtverkeerwegen die zijn aangewezen op de kaarten 5/21 en 19/21 van bijlage 1 van het LVB.

### Artikel 4 Grenswaarden

- In plaats van de grenswaarden, genoemd in bijlage 2 van het LVB gelden tijdens dit experiment voor het gebruiksjaar 2010 vanaf 1 november 2009 voor de in de onderstaande tabel genoemde handhavingpunten de volgende grenswaarden:

Tabel Grenswaarden handhavingpunten  $L_{den}$  dB(A)

Punt-nummer	X-coördinaat	Y-coördinaat	Grenswaarde	Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden
1	97.325	470.400	56,00	(57,00)
2	100.475	472.525	57,68	(58,68)
3	104.150	474.925	58,72	(59,72)
4	106.325	477.125	58,26	(59,26)
5	108.875	478.725	57,92	(58,92)
6	109.675	481.125	57,38	(58,38)
7	107.625	486.025	57,61	(58,61)
8	107.725	489.075	58,63	(59,63)
9	107.725	492.100	57,15	(58,15)
10	108.525	495.350	59,40	(60,40)
11	109.175	498.100	59,05	(60,05)
12	109.550	500.725	58,68	(59,68)
13	110.250	503.025	57,72	(58,72)
14	110.775	500.550	57,00	(58,00)
15	110.575	496.725	58,10	(59,10)
16	111.750	491.425	56,80	(57,80)
17	111.825	487.425	57,14	(58,14)

Punt-nummer	X-coördinaat	Y-coördinaat	Grenswaarde	Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden
18	111.950	485.275	61,25	(62,25)
19	113.625	482.275	53,87	(54,87)
20	116.175	481.925	57,78	(58,78)
21	119.050	481.900	57,44	(58,44)
22	122.025	481.450	57,54	(58,54)
23	118.800	481.050	56,72	(57,72)
24	114.525	476.925	57,54	(58,54)
25	116.100	474.050	57,87	(58,87)
26	113.575	472.550	55,36	(56,36)
27	112.500	468.500	56,11	(57,11)
28	112.600	472.325	55,43	(56,43)
29	112.525	475.400	57,00	(58,00)
30	110.475	475.250	57,84	(58,84)
31	108.600	475.075	58,79	(59,79)
32	110.150	471.075	57,09	(58,09)
33	106.800	471.150	56,74	(57,74)
34	103.400	472.225	57,30	(58,30)
35	98.400	470.300	57,10	(58,10)

2. In plaats van de grenswaarden, genoemd in bijlage 3 van het LVB gelden tijdens dit experiment voor gebruiksjaar 2010 vanaf 1 november 2009 voor de in de onderstaande tabel genoemde handhavingpunten de volgende grenswaarden:

Tabel Grenswaarden handhavingpunten  $L_{night}$  [dB(A)]

Nr.	X-coördinaat	Y-coördinaat	Grenswaarde	Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden
1	102.750	473.250	52,76	(53,76)
2	104.150	474.925	50,34	(51,34)
3	105.750	476.600	47,88	(48,88)
4	108.875	478.725	47,73	(48,73)
5	108.025	485.875	52,24	(53,24)
6	108.350	492.100	52,14	(53,14)
7	108.525	495.350	50,37	(51,37)
8	109.275	501.750	49,08	(50,08)
9	109.675	504.850	47,45	(48,45)
10	110.825	504.425	48,13	(49,13)
11	110.775	500.550	48,99	(49,99)
12	110.575	496.725	50,13	(51,13)
13	110.600	494.400	50,28	(51,28)
14	110.175	488.550	52,37	(53,37)
15	118.825	481.650	52,37	(53,37)
16	120.250	481.500	51,31	(52,31)
17	118.825	481.350	52,33	(53,33)
18	111.000	476.350	48,00	(49,00)
19	109.175	474.600	46,19	(47,19)
20	110.750	471.600	46,39	(47,39)
21	115.875	468.125	43,62	(44,62)
22	111.800	467.525	43,96	(44,96)
23	109.500	468.025	45,79	(46,79)
24	106.000	471.050	46,10	(47,10)
25	100.475	472.525	48,76	(49,76)

## Artikel 5 Uitvoering

Het experiment houdt in dat alle straalvliegtuigen de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures ook tussen 6:00 en 6:30 uur zullen gebruiken.



---

## **Artikel 6 Gevolgen**

Als gevolg van het experiment vindt er een geografische verschuiving plaats van geluidbelasting. Naar verwachting zal het aantal ernstig slaapverstoorden en het aantal ernstig gehinderden in het onderzoeksgebied per saldo afnemen.

## **Artikel 7 Criteria**

De criteria die onderdeel vormen van de afweging en de beoordeling of het experiment wordt omgezet in een wijziging van het LVB zijn:

- Het effect op de hinder en slaapverstoring in het betrokken gebied;
- het effect op de berekende geluidbelasting in de betreffende handhavingspunten;
- de berekende geluidbelasting in het betrokken gebied;
- het effect op de interne en externe veiligheid;
- het effect op de vliegoperatie (betrouwbaarheid, efficiency, netwerkqualiteit en capaciteit);
- het effect op ruimtelijke contouren zoals vastgelegd in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol en op bestaande verstedelijking en nieuwbouwplannen.

## **Artikel 8 Onvoorziene gevallen**

In onvoorziene gevallen kunnen op advies van belanghebbenden de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer gezamenlijk overgaan tot bijsturen, opschorten of vroegtijdig stopzetten van het experiment.

## **Artikel 9 Termijn experiment**

De termijn van het experiment betreft de periode vanaf 1 november 2009 tot en met 31 oktober 2010.

## **Artikel 10 Inwerkingtreding**

Deze regeling treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst en werkt terug tot en met 1 november 2009.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
C.M.P.S. Eurlings.*



## TOELICHTING

### Algemeen

In 2006 heeft het kabinet een evaluatie uitgevoerd van het Schipholbeleid. Tijdens deze evaluatie is een ieder in de gelegenheid gesteld om voorstellen voor verbetering van het Schipholbeleid in te dienen. De Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Schiphol (CROS) heeft tijdens de evaluatie een verbetervoorstel ingediend dat erop gericht is om mogelijke verbeteringen van beleid eerst voor een bepaalde periode in de praktijk uit te testen voordat deze in regelgeving worden vastgelegd.

Naar aanleiding van dit verbetervoorstel van de CROS is aan de Wet luchtvaart een nieuw artikel toegevoegd (artikel 8.23a) waarmee een experimenteermogelijkheid voor Schiphol is gecreëerd. Doel van deze experimenteermogelijkheid is om maatregelen, die mogelijk tot minder geluidhinder voor omwonenden rond Schiphol leiden, eerst in de praktijk uit te testen voordat deze in regelgeving worden vastgelegd. Daarbij kan op basis van dit wetsartikel, onder een aantal randvoorwaarden, tijdelijk worden afgeweken van een aantal in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) gestelde voorschriften. Het kan daarbij gaan om afwijkingen van baan- en routegebruik of vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting. Wanneer uit een experiment blijkt dat een maatregel effectief is, kan besloten worden de betreffende maatregel definitief in te voeren door wijziging van het LVB.

In december 2006 is de 'Tafel van Alders' ingesteld, het overleg over Schiphol en de regio. De deelnemers aan dit overleg zijn Amsterdam Airport Schiphol, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM), betrokken bestuurders van gemeenten en provincies verenigd in de Bestuurlijke Regiegroep Schiphol (BRS), bewonersvertegenwoordigers, het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW) en het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM), onder voorzitterschap van de heer J.G.M. Alders.

De Alderstafel heeft in juni 2007 advies uitgebracht over de mogelijkheden om voor de korte termijn tot 2010 de milieuruimte van de luchthaven beter te benutten in combinatie met hinderbeperkende maatregelen en maatregelen die de leefbaarheid bevorderen. De Alderstafel heeft geadviseerd tot aanpassing van het LVB (Kamerstukken II 2006/07, 29 665, nr. 48). Hiermee wordt een groei mogelijk gemaakt tot 480.000 vliegtuigbewegingen. Tevens zijn ten aanzien van hinderbeperkende maatregelen en leefbaarheid afspraken gemaakt, die zijn neergelegd in het Convenant hinderbeperkende maatregelen Schiphol en het Convenant leefbaarheid.

In navolging van deze afspraken voor de korte termijn, hebben de ministers van VenW en VROM de heer Alders gevraagd een advies uit te brengen over de ontwikkeling van de luchthaven Schiphol voor de middellange termijn tot 2020. Op 1 oktober 2008 heeft de heer Alders zijn advies uitgebracht aan beide Ministers. Het advies omvat een één en ondeelbaar geheel van gezamenlijke afspraken van de partijen aan de Alderstafel. Deze afspraken maken de groei mogelijk tot 510.000 vliegtuigbewegingen in 2020. Daarbij zijn afspraken gemaakt over hinderbeperkende maatregelen en leefbaarheid voor de omgeving Schiphol. Deze afspraken zijn wederom vastgelegd in convenanten.

Het Convenant hinderbeperkende maatregelen Schiphol voor de korte termijn (2010) is beëindigd met de inwerkingtreding van het Convenant hinderbeperking en ontwikkeling van Schiphol middellange termijn (2020). Maatregelen uit het eerstgenoemde convenant die nog niet zijn gerealiseerd zijn, al dan niet geactualiseerd, opgenomen in dit laatste convenant.

In het Convenant hinderbeperkende maatregelen Schiphol middellange termijn zijn maatregelen vastgelegd die als doel hebben de geluidhinder van het vliegverkeer voor omwonenden te beperken. Partijen die het convenant hebben ondertekend zijn de ministers van VenW en VROM, LVNL, KLM, Provincie Noord-Holland, Schiphol en de gemeenten Haarlemmermeer, Amsterdam en Amstelveen.

Voor een aantal van deze hinderbeperkende maatregelen geldt dat een tijdelijke afwijking verwacht wordt van de in het LVB vastgelegde grenswaarden voor geluid in de handhavingspunten of de hierin vastgelegde luchtverkeerswegen. Deze maatregelen worden gezien als experiment zoals bedoeld in artikel 8.23a van de Wet luchtvaart.

Op 13 maart 2008 is een ministeriële regeling in werking getreden die betrekking heeft op de verlenging van het gebruik van nachtelijke vertrek- en aankomstprocedures tot 6.30 uur (Regeling experiment verlenging gebruiksduur nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures, Stcrt. 11 maart 2008, nr. 50 ). Dit experiment is vastgesteld voor de periode vanaf 13 maart 2008 tot en met 31 oktober 2008 en op 19 november 2008 voor de periode van een jaar verlengd tot 31 oktober 2009 (Stcrt. 2008, nr. 639). De Wet luchtvaart staat niet toe de thans geldende regeling nogmaals te verlengen.



In het Convenant hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn is door alle partijen aan de Alderstafel afgesproken dat de maatregel 'Verlenging nachtelijke vertrek- en aankomst-procedures' tot eind oktober 2010 wordt voortgezet en daarna onvoorwaardelijk eindigt. In 2010 wordt het besluit genomen hoe met ingang van het gebruiksjaar 2011 verder wordt gegaan met een maatregel die qua effect een soortgelijke hinderbeperkende werking heeft en die geen schade toebrengt aan het mainportgebonden verkeer op de luchthaven Schiphol. Sectorpartijen zoeken hierbij in eerste instantie naar het synchroniseren van de nacht- en dagprocedures.

De afspraken aan de Alderstafel leiden tot het voortzetten van deze maatregel voor de periode van een jaar als nieuw experiment in de onderhavige regeling.

Het experiment betekent niet dat het nachtregime wordt verlengd, maar houdt in dat voor vertrekkende en landende vliegtuigen geldt dat de nachtelijke vertrek- en aankomstprocedures worden gevolgen tot 06.30 uur. In de toelichting op de artikelen 3 en 5 wordt hier nader op ingegaan.

Een concept van de ministeriële regeling is eerder voor advies voorgelegd aan de CROS en gepubliceerd in de Staatscourant. De regeling heeft van 3 september tot 30 september 2009 ter inzage gelegen. De uitkomst van de inspraak heeft geleid tot aanpassing van onderhavige regeling op de volgende punten. In de toelichting op de regeling is onder *artikel 4 grenswaarden* het verschil in grenswaarden voor de Lden handhavingpunten 7 en 8 gecorrigeerd. Daarnaast zijn onder *artikel 6 gevolgen* de indicatieve aantallen ernstig gehinderden en slaapverstoorden gecorrigeerd.

De CROS heeft positief geadviseerd gezien de per saldo positieve effecten op de hinderbeperking van dit experiment, de eerdere adviezen van CROS hierover, dat het nieuwe experiment een exacte voortzetting is van het huidige experiment en de aan de Alderstafel gemaakte afspraken dat het experiment onvoorwaardelijk wordt beëindigd per 1 november 2010.

## **Artikelgewijs**

### **Artikel 1 Definities**

Ten behoeve van de leesbaarheid is een aantal begripsomschrijvingen opgenomen.

### **Artikel 2 Doel**

In dit artikel is het doel van het experiment omschreven.

### **Artikel 3 Luchtverkeerswegen**

In dit artikel wordt vrijstelling verleend van het gebruik van de luchtverkeerswegen voor de dag voor de periode tussen 6.00 uur en 6.45 uur. Als richttijd voor het experiment geldt 6.30 uur. Dit artikel biedt de LVNL de mogelijkheid de nachtelijke vertrek- en aankomstprocedures nog tot uiterlijk 6.45 uur te gebruiken als het verkeersaanbod en andere operationele omstandigheden dat toelaten.

### **Artikel 4 Grenswaarden**

Naast het experiment verlenging gebruiksduur nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures gaan is in 2009 een ontwerpbesluit tot wijziging van het LVB in procedure gebracht. In deze wijziging van het LVB worden een aantal eerder positief geëvalueerde experimenten definitief in het LVB vastgelegd. Dat betekent een wijziging van de grenswaarden in de handhavingpunten en de luchtverkeerswegen ten opzichte van de huidige grenswaarden en luchtverkeerswegen. Vandaar dat in dit artikel de vervangende grenswaarden zijn gebaseerd op de grenswaarden opgenomen in de ontwerp-LVB-wijziging en dit experiment tezamen voor het etmaal ( $L_{den}$ ) en de nachtperiode ( $L_{night}$ ) zijn vastgelegd.

De grenswaarden voor het Totale Volume van de Geluidbelasting (TVG) blijven ongewijzigd van kracht. Dit geldt ook voor de grenswaarden in het LVB die betrekking hebben op het externe veiligheidsrisico.



Het indicatieve afzonderlijke effect van deze maatregel op de grenswaarden geluidbelasting in de handhavingpunten voor het etmaal in  $L_{den}$  dB(A) is in onderstaande tabel weergegeven.

Handhavingpunt	Vershil
1	+ 0,02
2	- 0,02
3	- 0,03
4	0,00
5	+ 0,01
6	- 0,02
7	+0,02
8	+0,06
9	+ 0,13
10	+ 0,18
11	+ 0,29
12	+ 0,23
13	+ 0,24
14	+ 0,19
15	+ 0,16
16	- 0,14
17	- 0,01
18	0,00
19	- 0,03
20	+ 0,05
21	- 0,03
22	+ 0,01
23	+ 0,01
24	- 0,02
25	- 0,04
26	- 0,07
27	- 0,08
28	- 0,08
29	- 0,04
30	+ 0,38
31	+ 0,01
32	+ 0,13
33	- 0,03
34	- 0,02
35	- 0,07

Het indicatieve afzonderlijke effect van deze maatregel op de grenswaarden geluidbelasting in de handhavingpunten voor de nachtperiode in  $L_{night}$  dB(A) is in onderstaande tabel weergegeven.

Handhavingpunt	Vershil
1	- 0,23
2	- 0,08
3	- 0,01
4	+ 0,01
5	+ 0,06
6	+ 0,24
7	+ 0,41
8	+ 0,57
9	+ 0,62
10	+ 0,69
11	+ 0,45
12	+ 0,26
13	- 0,25
14	- 0,07
15	- 0,04
16	- 0,01
17	- 0,05



Handhavingspunt	Vershil
18	+ 0,49
19	+ 0,17
20	+ 0,24
21	- 0,13
22	- 0,21
23	0,00
24	- 0,05
25	- 0,08

De vervangende grenswaarden hebben alleen tot doel de uitvoering van het experiment te accommoderen en beogen niet de capaciteit van de luchthaven te doen toe- of afnemen.

## Artikel 5 Uitvoering

In het kader van het experiment zal vanaf 1 november 2009 het gebruik van de nachtelijke vertrek- en aankomstprocedures worden verlengd van 6.00 uur naar 6.30 uur. Alle straalvliegtuigen die in die periode vertrekken van of landen op Schiphol zullen deze procedures gebruiken.

Onder vertrekprocedure wordt verstaan het door een vlieger vanaf de start volgen van een SID<sup>1</sup>. De SID's verschillen overdag van de nacht. 's Nachts wordt een SID langer en tot een grotere hoogte doorgevlogen dan overdag. Onder nachtelijke aankomstprocedure wordt verstaan het volgen van een vaste naderingsroute of het van grotere hoogte aanvliegen van Schiphol. Gedurende de nacht worden zowel bij landingen als bij starts in principe twee banen ingezet, de Polderbaan en de Kaagbaan. Alleen deze twee banen kennen daarom verschil in nacht- en dagroutes, bovendien bestaan alleen bij deze banen vaste naderingsroutes in de nachtprocedure.

Naast het gebruik van een andere route, blijven in de nachtelijke procedure straalvliegtuigen ook langer op hun vertrekroute, namelijk tot minimaal 9000 ft. (2700 m.), in plaats van de minimaal 3000 ft. (900 m.). Een vergelijkbaar verschil geldt voor alle banen die geen vaste naderingsroute kennen, zij hebben 's nachts een grotere aanvlieghoogte (3000 ft. in plaats van 2000 ft). Deze banen worden echter zelden 's nachts gebruikt.

Als belangrijkste voorwaarde voor een succesvolle uitvoering van het experiment geldt dat afhankelijk van onzekerheden in het actuele verkeersaanbod het volgen van de nachtelijke vertrek- en aankomstprocedures moet kunnen worden beëindigd tussen 6.00 uur en 6.45 uur. Zoals reeds bovengenoemd is 6.30 uur de richttijd. Er wordt een buffer van 15 minuten (tot 6.45 uur) gehanteerd voor het geval het verkeersaanbod of andere operationele omstandigheden het langer doorvliegen van de nachtroutes toelaten. Deze beslissing wordt genomen door de operationele supervisors van de LVNL.

## Artikel 6 Gevolgen

Het langer gebruiken van de nachtelijke vertrek- en aankomstprocedures heeft voor met name de Polderbaan en de Kaagbaan tot gevolg dat er een geografische verschuiving van de geluidshinder plaatsvindt. In het ene gebied zal naar verwachting het aantal ernstig gehinderden en het aantal slaapverstoorden toenemen en in het andere gebied afnemen. De bedoeling van het experiment is dat het aantal ernstig gehinderden en het aantal ernstig slaapverstoorden per saldo afneemt, zodat uiteindelijk minder mensen hinder ondervinden.

Verwacht wordt dat met name in Amsterdam, Amsterdam Zuidoost, Amstelveen, Mijdrecht, Ouderkerk aan de Amstel, IJmuiden, Uithoorn, Weesp, Wormer, Koog aan de Zaan, Wormerveer, Westzaan, Wijk aan Zee, Zaandam en Zaanijk het aantal ernstig gehinderden zal afnemen. Door het verleggen van de route naar noorderlijker gelegen woongebied zal de hinder en slaapverstoring daar toenemen. Het gaat daarbij met name om de plaatsen Akersloot, De Rijp, Graft, Heemskerk, Uitgeest, Velsbroek en Krommie. Uit berekeningen blijkt een netto afname van het aantal ernstig gehinderden van circa 1000 personen evenals een netto afname van het aantal ernstig slaapverstoorden van circa 5000 personen.

<sup>1</sup> Standard Instrument Departure, vertrekprocedure die de piloot middels een code in de boordcomputer invoert waardoor het vliegtuig die procedure volgt vanaf de startbaan, ook wel: uitvliegroute.



---

Mogelijke negatieve effecten van deze maatregel die optreden in het gebied ten noorden van de Polderbaan worden deels gecompenseerd door het gebruik van de aangepaste, stillere nacht-procedures met ingang van 13 maart 2008.

### ***Ruimtelijke ordening***

Als gevolg van het experiment zal naar verwachting het aantal woningen binnen de 58 L<sub>den</sub> contour met 200 woningen afnemen.

### ***Externe veiligheid***

De maatregel heeft naar verwachting geen gevolgen voor de ligging van de risicocontouren voor externe veiligheid en grenswaarde voor het Totaal Risico Gewicht (TRG).

### **Artikel 7 Criteria**

In dit artikel wordt aangegeven welke criteria hiervoor van belang zijn. De evaluatie wordt, inclusief het standpunt van de minister van VenW en de minister van VROM, vóór het aflopen van het experiment aan de Tweede Kamer verzonden.

### **Artikel 8 Onvoorziene gevallen**

In dit artikel wordt aangegeven hoe bij onvoorziene gevallen het experiment kan worden bijgestuurd, opgeschort of stopgezet.

Omdat dit experiment door de eerdergenoemde luchtvaartpartijen (LVNL, Schiphol en KLM) is aangevraagd als onderdeel van de uitvoering van het Convenant hinderbeperkende maatregelen Schiphol middellange termijn dat in het Alders-overleg tot stand is gekomen, zal de Alderstafel bij onvoorziene gevallen de ministers hierover adviseren.

### **Artikel 9 Termijn experiment**

Genoemde maatregelen zullen als experiment worden uitgevoerd vanaf 1 november 2009 tot en met 31 oktober 2010.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
C.M.P.S. Eurlings.*