



Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 24 oktober 2013, nr. IENM/BSK-2013/241455, tot vaststelling van het experiment vervoegen nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures luchthaven Schiphol

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op artikel 8.23a van de Wet luchtvaart;

BESLUIT:

Artikel 1 Definities

In deze regeling wordt verstaan onder:

- LVB: Luchthavenverkeerbesluit Schiphol;
- het experiment: het experiment waarbij het gebruik van de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures wordt vervoegd;
- gebruiksjaar 2014: tijdvak van 1 november 2013 tot en met 31 oktober 2014.

Artikel 2 Doel

De regeling heeft tot doel om het gedurende een proefperiode mogelijk te maken, indien het actuele verkeersaanbod en andere operationele omstandigheden het toelaten, tussen 22.30 uur en 23.00 uur de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures te gebruiken, teneinde een gunstig effect op de hinderbeleving te bewerkstelligen.

Artikel 3 Luchtverkeerwegen

Voor de duur van het experiment wordt voor de periode tussen 22.30 uur en 23.00 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 ter uitvoering van dit experiment voor het gebruiksjaar 2014 voor in de onderstaande tabel genoemde handhavingspunten de volgende grenswaarden:

Grenswaarden handhavingspunten etmaal L_{den} [dB(A)]

Puntnummer	X-coörd	Y-coörd	Grenswaarde	Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden
1	97.325	470.400	55,98	(56,98)
2	100.475	472.525	57,70	(58,70)
3	104.150	474.925	58,75	(59,75)
4	106.325	477.125	58,26	(59,26)
5	108.875	478.725	57,92	(58,92)
6	109.675	481.125	57,40	(58,40)
7	107.625	486.025	57,59	(58,59)
8	107.725	489.075	58,58	(59,58)
9	107.725	492.100	57,03	(58,03)
10	108.525	495.350	59,22	(60,22)
11	109.175	498.100	58,78	(59,78)
12	109.550	500.725	58,45	(59,45)
13	110.250	503.025	57,49	(58,49)
14	110.775	500.550	56,82	(57,82)
15	110.575	496.725	57,96	(58,96)
16	111.750	491.425	56,94	(57,94)
17	111.825	487.425	57,15	(58,15)



Puntnummer	X-coörd	Y-coörd	Grenswaarde	Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden
18	111.950	485.275	61,25	(62,25)
19	113.625	482.275	53,90	(54,90)
20	116.175	481.925	57,73	(58,73)
21	119.050	481.900	57,47	(58,47)
22	122.025	481.450	57,53	(58,53)
23	118.800	481.050	56,71	(57,71)
24	114.525	476.925	57,56	(58,56)
25	116.100	474.050	57,91	(58,91)
26	113.575	472.550	55,43	(56,43)
27	112.500	468.500	56,19	(57,19)
28	112.600	472.325	55,51	(56,51)
29	112.525	475.400	57,04	(58,04)
30	110.475	475.250	57,54	(58,54)
31	108.600	475.075	58,78	(59,78)
32	110.150	471.075	56,99	(57,99)
33	106.800	471.150	56,77	(57,77)
34	103.400	472.225	57,32	(58,32)
35	98.400	470.300	57,17	(58,17)

Artikel 5 Uitvoering

De regeling biedt de mogelijkheid voor straalvliegtuigen om, als het verkeersaanbod en andere operationele omstandigheden dat toelaten, tussen 22.30 en 23.00 uur de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures te 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. Gedurende het experiment zullen de effecten regelmatig worden gemonitord.

Artikel 7 Criteria

De criteria voor de afweging en de beoordeling of het experiment kan worden omgezet in een structurele wettelijke regeling, zijn:

- het effect op de werkbaarheid voor de luchtverkeersleiding;
- het effect op de hinder en slaapverstoring in het onderzoeksgebied;
- het effect op de berekende geluidbelasting in de betreffende handhavingspunten;
- het effect op de interne en externe veiligheid;
- het effect op de vliegoperatie (betrouwbaarheid en capaciteit);
- het effect op de ruimtelijke contouren zoals vastgelegd in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol en op bestaande verstedelijking en nieuwbouwplannen.

Artikel 8 Onvoorziene gevallen

In onvoorziene gevallen kan na advies van een of meer belanghebbenden de Minister van Infrastructuur en Milieu overgaan tot wijzigen, opschorten of vroegtijdig stopzetten van het experiment door middel van wijziging van deze regeling.

Artikel 9 Termijn experiment

De termijn van het experiment betreft het gebruiksjaar 2014.

Artikel 10 Inwerkingtreding

1. Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 november 2013.
2. Indien de regeling niet is verlengd op grond van artikel 8.23a, vijfde of zesde lid, van de Wet luchtvaart, vervalt de regeling met ingang van 1 november 2014.



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

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld*



TOELICHTING

Algemeen

1. Inleiding

In het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) zijn de grenswaarden voor de geluidbelasting veroorzaakt door het vliegverkeer van en naar Schiphol opgenomen. Daarnaast bevat het LVB regels over het gebruik van het banenstelsel op de luchthaven Schiphol. Het wettelijk kader van de nu vastgestelde regeling wordt gevormd door artikel 8.23a van de Wet luchtvaart. Met dit experimenteel-artikel is voor Schiphol de mogelijkheid gecreëerd om maatregelen, die per saldo 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 LVB gestelde voorschriften. 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 het Convenant hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn van 2008 zijn onder andere 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 Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Luchtverkeersleiding Nederland (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 wordt verwacht van de in het LVB vastgelegde grenswaarden voor geluid in de handhavingspunten of de hierin vastgelegde luchtverkeerswegen. Deze afwijkingen worden gezien als experiment als bedoeld in artikel 8.23a van de Wet luchtvaart.

Een van die hinderbeperkende maatregelen is de invoering van glijvluchtnaderingen, ook wel Continuous Descent Approaches (CDA's) genoemd. Deze hinderbeperkende maatregel is opgenomen in artikel 15 van het Convenant hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn. In het Aldersakkoord van 2008 werd afgesproken om te onderzoeken of de glijvluchtnaderingen niet alleen 's nachts maar ook voor naderingen op andere banen en op minder drukke uren in de avond (tussen 20.30 en 23.00 uur) zouden kunnen worden toegepast.

Op 15 maart 2012 is aan de Alderstafel vastgesteld dat voor de uitvoering van de afspraken zoals in 2008 gemaakt diverse opties zijn onderzocht, maar dat geen van de opties haalbaar is gebleken vanuit zowel operationele als hinderbeperkende overwegingen. Bij de nadere uitwerking van het experiment is gebleken dat het experiment niet in de oorspronkelijke vorm (tussen 20.30 en 23.00 uur) kan worden uitgevoerd. Dit vanwege negatieve netwerkeffecten als gevolg van verminderde afhandelingscapaciteit voor zowel naderend als vertrekkend verkeer. Bovendien leverde het oorspronkelijke voorstel 7.000 extra 'slaapverstoorden' op in met name Amsterdam-West.

Vanwege het belang van de desbetreffende maatregel is – conform procedurele afspraken in het Convenant hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn – gezocht naar een passend alternatief voor de oorspronkelijke maatregel. Aan de Alderstafel is op 9 november 2012 overeenstemming bereikt over een alternatief pakket aan maatregelen voor de invoering van glijvluchtnaderingen tussen 20.30 uur en 23.00 uur. De Tweede Kamer is hierover op 11 december 2012 geïnformeerd (Kamerstukken II 2012/2013, 29 665, nr. 181).

Het overeengekomen alternatieve pakket bevat een aantal maatregelen met een vergelijkbare omvang van het hinderbeperkende effect als het oorspronkelijke voorstel met glijvluchtnaderingen tussen 20.30 en 23.00 uur. De notitie waarin wordt beschreven hoe het alternatieve voorstel tot stand is gekomen en welke effecten dit met zich meebrengt is beschreven in de bijlage bij het hiervoor genoemde kamerstuk. De zeven maatregelen uit het overeengekomen alternatieve pakket zijn:

1. CDA's vanaf 22.30 uur, tenzij de operatie zich hiertegen verzet (c.q. de capaciteit van de nachtprocedure op dat moment nog tekort schiet om het verkeersaanbod af te wikkelen). Het gaat hierbij om het toepassen van de bestaande, vanaf 23:00 uur gebruikte nachtprocedures.
2. De ontwikkeling van CDA's in de schouders van de pieken overdag op de Aalsmeerbaan (36R) als secundaire baan.
3. Een reductie van 3.000 nachtbewegingen ten opzichte van het eerder afgesproken plafond van 32.000 nachtbewegingen. De realisatie van deze reductie van nachtbewegingen kan plaatsvinden in een aantal stappen, waarvoor de sectorpartijen een voorstel voor implementatie voorleggen, zodat het niveau van 29.000 nachtbewegingen in 3 jaar tijd bereikt wordt.
4. Een versnelde uitvoering van de selectiviteit. Dit houdt in dat niet eerst bij 95% van de 510.000



- vliegtuigbewegingen de regionale luchthavencapaciteit wordt ingezet ter ontlasting van Schiphol, zoals eerder is afgesproken. De inzet van de regionale luchthavencapaciteit start reeds bij 90% van de 510.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol. Dit betekent dat Lelystad versneld ingezet kan worden. Schiphol neemt samen met het Rijk de operationalisering hiervan ter hand.
5. Een tweede tranche van het Leefbaarheidsfonds. De intentieverklaring voor een tweede tranche is reeds opgenomen in het akkoord van 2008 en wordt in dit kader herbevestigd. De exacte omvang van de bijdrage aan dit fonds door Schiphol, de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) en Rijk; de timing en fasering daarvan en de randvoorwaarden waaronder uitkering plaatsvindt, wordt bepaald op basis van de evaluatie van de eerste tranche.
 6. In artikel 14 van het Convenant hinderbeperking hebben partijen vastgesteld dat de mogelijke verhoging van de ILS nadering op Schiphol van 2000 voet naar 3.000 voet of hoger interfereert met de maatregel ter introductie van CDA's. Omdat destijds in de prioriteitstelling van BRS en bewoners het belang van het starten met CDA's boven de maatregel met betrekking tot ILS is gesteld, is toen afgezien van de verdere verkenning van deze maatregel. Afgesproken werd dat verder onderzoek naar de mogelijkheden van verhoging van ILS interceptie zal starten na 2012 als de eerste resultaten van het werken met CDA in de avond bekend zijn. Bij dat onderzoek zal bezien worden of invoering van deze maatregel de hinder per saldo verbetert. Tevens wordt dan onderzocht of deze maatregel operationeel en veilig kan worden uitgevoerd en welke gevolgen de maatregel heeft voor de (piek) capaciteit, overige milieueffecten en kosten. Het in artikel 14 bedoelde onderzoek kan nu door LVNL op basis van bestaand materiaal gestart worden.
 7. De sector hecht eraan in de komende periode, daar waar verantwoord en uitvoerbaar, zoveel mogelijk ervaring op te doen met het uitvoeren van CDA's. Mocht dit leiden tot een substantieel hoger volume of een uitbreiding van de tijdstippen waarop CDA wordt gevlogen, dan in het onder punt 1 afgesproken pakket, dan zal de daarmee gepaard gaande reductie van hinder – na bespreking door de partijen aan Tafel – in mindering worden gebracht op de omvang van de hierboven overeengekomen compenserende maatregelen onder punt 1, 2 en 3.

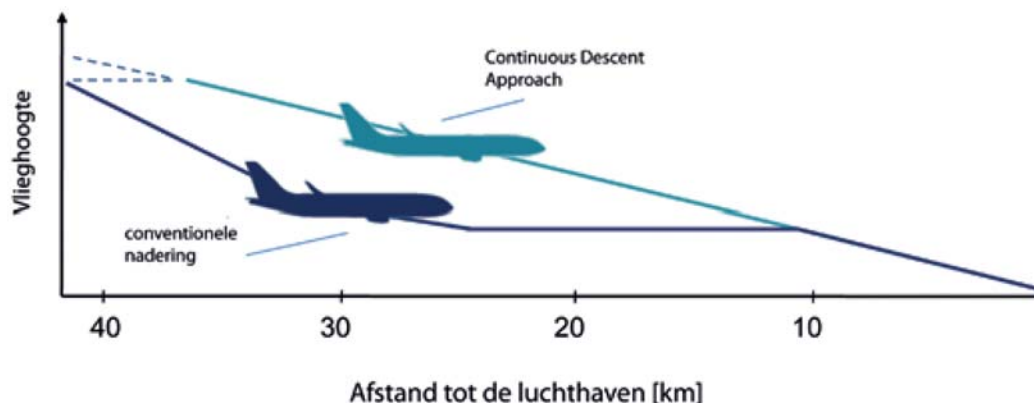
Het totale pakket bestaat uit zeven elementen, zoals aangegeven met 1 t/m 7. De eerste drie elementen (1, 2 en 3) zijn maatregelen die zijn gericht op het verminderen van een vergelijkbaar aantal gehinderden in het binnen- en buitengebied (binnen de 48 dB(A) L_{den} contour) als in het oorspronkelijke CDA-voorstel. De overige elementen zijn gedurende het proces als aanvullend aangedragen om tot een alternatief pakket te komen. Met het voorgestelde alternatieve pakket is er sprake van een andere lokale spreiding van het hinderbeperkende effect. Bij de invoering van CDA's zou met name in het noordwesten en zuidwesten de hinder zijn afgenomen. Ook zou er bij de invoering van CDA's een lichte toename zijn van de geluidbelasting in het verlengde van de Zwanenburgbaan en Aalsmeerbaan (zie de afspraken hierover in het Aldersakkoord van 2008). Bij het alternatief pakket zijn er geen gebieden met een toename van geluidhinder en is de geluidsreductie verdeeld over het hele gebied.

2. Inhoud experimenteerregeling

De onderhavige ministeriele regeling heeft betrekking op maatregel 1, het vervroegen van de nachtprocedures van 23.00 uur naar 22.30 uur. Onder nachtprocedures worden zowel de vertrek- als de naderingsprocedures begrepen. Om redenen van veiligheid is het niet mogelijk dag- en nachtprocedures tegelijkertijd te hanteren. Als de nachtelijke *naderingsprocedures* worden vervroegd, betekent dit dat daarmee ook de nachtelijke *vertrekprocedures* worden vervroegd, zodat steeds één en hetzelfde regime (dag of nacht) geldt. Dit voorkomt dat onduidelijkheid ontstaat bij vliegers en verkeersleiders over de op dat moment geldende procedures waardoor conflicten zouden kunnen ontstaan tussen startend en landend verkeer.

Voor het vertrekkend verkeer zijn in de nabijheid van de luchthaven Schiphol standaard vertrekroutes gedefinieerd, die door vliegtuigen worden gevolgd in de richting van hun bestemming. Deze routes worden zowel overdag als 's nachts gebruikt. De vertrekroutes staan gedefinieerd in de Aeronautical Information Publication (AIP), de luchtvaartgids voor gebruikers van het Nederlandse luchtruim en de Nederlandse luchthavens.

Naderend verkeer wordt overdag anders afgehandeld dan in de nacht. Vliegtuigen volgen 's nachts vaste routes en naderen Schiphol vanaf een grotere hoogte dan overdag. Overdag naderen ze meer gespreid over de regio, op een hoogte van – doorgaans – 2.000 voet of ca. 600 meter. Bij een geluidarme nadering voert het toestel niet op de gebruikelijke stapsgewijze manier de nadering uit, maar nadert het vliegtuig de luchthaven in een continue daalvlucht of glijvlucht (CDA-nadering) langs vaste routes die over minder dicht bewoonde gebieden zijn gelegen.



Afbeelding: CDA-nadering versus gewone nadering:

Toelichting

Overdag wordt het naderend vliegverkeer op een standaardhoogte van 2.000 voet (circa 600 meter) of 3.000 voet (circa 900 meter) in horizontale vlucht opgelijnd voor de eindnadering. Eenmaal in het verlengde van de baan wordt volgens een vast (recht) glijpad de eindnadering ingezet. Hierdoor zijn de laatste 12 kilometer van het vliegpad voor alle vliegtuigen gelijk. Vanwege het lagere verkeersaanbod kunnen in de nacht glijvluchten (Continuous Descent Approaches (CDA's) worden toegepast. Dit zijn naderingen waarbij de vliegtuigen niet in horizontale vlucht worden opgelijnd voor de eindnadering, maar continu doordalen tot aan de landingsbaan.

De nachtnaderingsroutes en het gebruik van CDA's zijn belangrijke middelen bij het zo beperkt mogelijk houden van de geluidbelasting in de nachtperiode. Doordat de motoren hierbij minder vermogen hoeven te leveren en de vliegtuigen hoger vliegen, zorgt deze procedure voor minder geluidbelasting in (delen van) de omgeving van de luchthaven. Nadeel is dat er (bij de huidige stand van de techniek) minder vliegtuigen per uur op een baan kunnen landen. Deels wordt dit veroorzaakt doordat vaste routes de mogelijkheden voor de verkeersleiding beperken om het verkeer uit verschillende richtingen efficiënt tot één naderingsstroom samen te voegen. Bovendien vliegen vliegtuigen bij gebruik van vaste naderingsroutes langer achter elkaar. Bij onderlinge snelheidsverschillen is hierdoor meer ruimte tussen vliegtuigen nodig om te voorkomen dat een vliegtuig op te korte afstand van een langzamere voorganger komt. Ook dit geeft een verlaging van de capaciteit. Vanwege het lagere aantal vliegtuigbewegingen dat met vaste routes en CDA's kan worden afgehandeld, worden deze momenteel enkel in de nacht uitgevoerd.

CDA's worden 's nachts al toegepast, voor naderingen op de Polderbaan en Kaagbaan. Voor deze banen zijn naast de vaste vertrekroutes speciale vaste nachtnaderingsroutes ontworpen en vastgelegd in de AIP. Vliegtuigen die van deze naderingsroutes gebruik maken, worden naar een vast punt boven de Noordzee of het IJsselmeer geleid. Vanaf die punten wordt de volgende fase van de nadering naar Schiphol ingezet. Daarbij wordt indien mogelijk de nadering in glijvlucht uitgevoerd. Op basis van de ervaringen die in de proefperiode worden opgedaan, zullen de mogelijkheden worden gezien om in een later stadium naderend verkeer naar Schiphol – CDA's – ook op andere momenten overdag, buiten de pieken, te laten uitvoeren.

Het experiment zal in de loop van het gebruiksjaar 2014 worden geëvalueerd. Indien nodig kan de onderhavige regeling met één jaar worden verlengd. Het experiment zal in dat geval ook in gebruiksjaar 2015 doorlopen.

Het Nationaal Ruimtevaart Laboratorium (NLR) heeft een contra-expertise uitgevoerd op de berekeningen voor de vervangende grenswaarden. Uit de contra-expertise is gebleken dat de berekeningen correct zijn uitgevoerd en dat ook de gehanteerde uitgangspunten voor de berekeningen juist zijn. Het NLR heeft tevens de berekeningen voor de vervangende grenswaarden getoetst aan de criteria voor gelijkwaardigheid en geconcludeerd dat de vervangende grenswaarden aan deze criteria voldoen.

De ontwerpregeling is voor advies voorgelegd aan de Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS). De heer Alders heeft op 20 september 2013 positief geadviseerd over de ontwerpregeling. De ontwerpregeling is onder andere gepubliceerd in de Staatscourant waarbij een ieder gedurende de periode van 30 augustus tot en met 26 september 2013 de gelegenheid is geboden een zienswijze in te



dienen. Op de ontwerpregeling zijn in de inspraakperiode 9 zienswijzen ontvangen. Deze hebben niet geleid tot een inhoudelijke wijziging van de regeling. Het advies van de CROS en de inspraak hebben op enkele punten geleid tot een nadere toelichting in de definitieve regeling.

De ontwerpregeling waarin de inspraakreacties zijn verwerkt is aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) aangeboden voor een HUF-toets (Handhaafbaarheid, Uitvoerbaarheid en Fraudebestendigheid). De ILT concludeert dat het voorstel uitvoerbaar en handhaafbaar is. Het voorstel brengt geen nieuwe en/of aanvullende werkzaamheden voor de ILT met zich mee. Verder concludeert de ILT dat ten behoeve van de uitvoering en handhaving van het voorstel geen andere en/of intensievere inzet van mensen en middelen nodig is.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1

Ten behoeve van de leesbaarheid zijn enkele begripsomschrijvingen opgenomen.

Artikel 2

In dit artikel is het doel van het experiment omschreven.

Artikel 3

In dit artikel wordt vrijstelling verleend van het gebruik van de luchtverkeerwegen voor de dag voor de periode tussen 22.30 uur en 23.00 uur. Dit artikel biedt de mogelijkheid de nachtelijke vertrek- en aankomstprocedures vanaf 22.30 uur toe te passen als het verkeersaanbod en andere operationele omstandigheden dat toelaten. De wijziging maakt het mogelijk straalvliegtuigen, binnen de Schiphol TMA, ofwel de procedures voor de nacht, ofwel de procedures voor de dag te laten vliegen.

Artikel 4

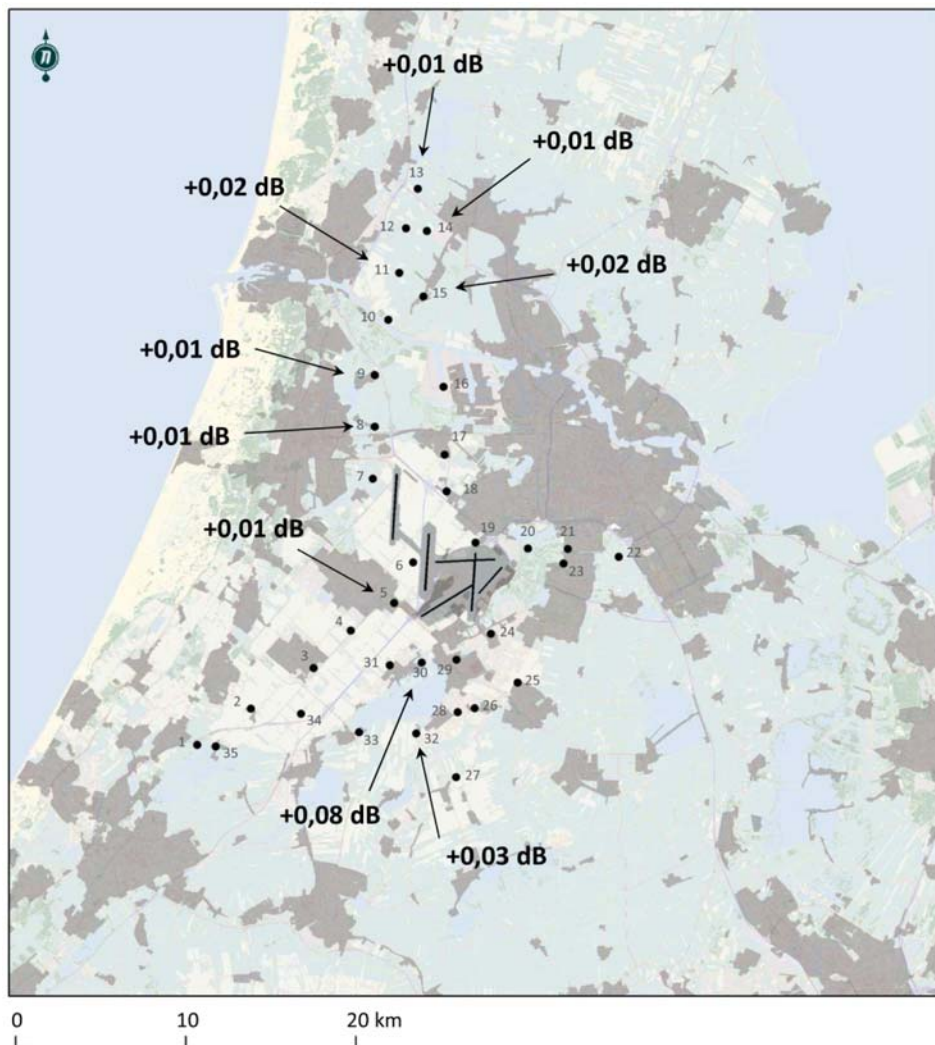
In het kader van een MER studie zijn in 2009 met behulp van een grenswaardenscenario de vigerende grenswaarden uit het LVB berekend. In dat scenario zijn nachtprocedures gemodelleerd van 23:00 uur tot 06:00 uur. Om het effect van een vervroegd nachtrechtime op de set grenswaarden te bepalen is het scenario aangepast, waarbij nachtprocedures zijn gemodelleerd van 22:30 uur tot 06:00 uur. De rest van het scenario is ongewijzigd gebleven. De set grenswaarden die berekend zijn met dit tweede scenario behoren bij het vervroegde nachtrechtime. Omdat het vervroegd nachtrechtime onder voorwaarden mogelijk is, en de begintijd van de nachtprocedures kan schuiven tussen 22:30 uur en 23:00 uur, moet er ruimte zijn voor beide scenario's. Om dit mogelijk te maken is in ieder handhavingspunt steeds de hoogste waarde van de vigerende set grenswaarden of de set behorende bij het vervroegde nachtrechtime gekozen. Deze set met omhullende waarden is de nieuwe set grenswaarden behorende bij de ontheffing voor het vervroegd nachtrechtime.

De vervangende grenswaarden zijn voor het etmaal in L_{den} dB(A) 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.



- L_{den} contour met nachtregime van 23:00 – 06:00
- L_{den} contour met (vervroegd) nachtregime 22:30 – 06:00

Figuur 1



●_{nr} L_{den} handhavingspunt
 met indicatie van de grenswaarde verhoging benodigd voor het vervroegde nachttregime

Figuur 2

Figuur 1 toont de geluidbelastingcontouren (48 dB(A) L_{den} en 58 dB(A) L_{den}) voor het etmaal voor twee verschillende nachttregimes. De zwarte contouren zijn berekend voor het vigerende nachttregime, dat van kracht is tussen 23:00 en 06:00. De rode contour is berekend voor een (vervroegd) nachttregime van 22:30 tot 06:00.

Op die locaties waar in de figuur alleen de zwarte contouren zichtbaar zijn, heeft het vervroegde nachttregime geen invloed op de geluidbelasting. De zwarte contour overlapt hier de rode contour. Op die locaties waar in de figuur ook de rode contouren zichtbaar zijn, verschilt de geluidbelasting als gevolg van het nachttregime. De rode contour ligt daar naast de zwarte contour.

In de figuur is te zien dat de contouren elkaar vrijwel overal overlappen. Slechts op enkele plaatsen is de rode contour zichtbaar. Meestal is dit aan de binnenkant van de zwarte contour. Dit betekent dat het vervroegd ingaan van het nachttregime hier een gunstig effect heeft op de geluidbelasting.

Figuur 2 toont de handhavingspunten voor het etmaal (L_{den}) en de benodigde verhoging van de grenswaarden voor het vervroegen van het nachttregime.

Het vervroegd ingaan van het nachttregime is mogelijk op voorwaarde dat het actuele verkeersaanbod en andere operationele omstandigheden dit toelaten. Afhankelijk van het moment waarop aan deze voorwaarde wordt voldaan, gaan de nachtprocedures daarom in tussen 22:30 en 23:00. In de grenswaarden in de handhavingspunten dient met deze variatie rekening gehouden te worden. Om deze reden is voor 9 handhavingspunten een verhoging van de grenswaarden met 0,01 dB tot 0,08 dB nodig. Voor de overige 26 handhavingspunten blijft de grenswaarde gelijk.

- de ophoging van de punten 8, 9, 11, 13, 14 en 15 is nodig omdat vliegtuigen onder de nachtelijke

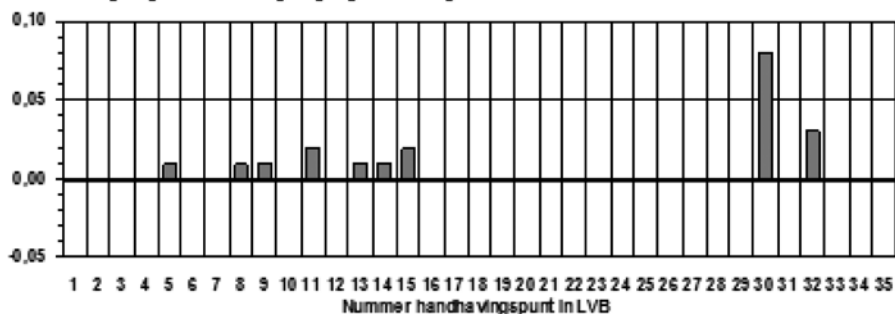


vertrekprocedure veel langer recht door moeten vliegen en pas bij Uitgeest afdraaien, waardoor daar ook de toestellen vliegen die overdag al eerder zouden zijn afgedraaid.

- de ophoging van de punten 5, 30 en 32 is nodig omdat 's nachts in geval van sterke noordenwind de Zwanenburgbaan moet worden ingezet in plaats van de Aalsmeerbaan (als gevolg van de nachtelijke baanpreferentietabel).

Het 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.

Vershill in dB(A) L_{den} tussen deze regelling en grenswaarden voor deze regelling; "+" is deze regelling hoger, "-" is lager



Een staafje boven de nullijn geeft aan met hoeveel dB(A) de grenswaarde is verhoogd ten behoeve van onderhavige regeling.

Omdat de veranderingen van het baangebruik alleen in de periode van 22:30 uur tot 23:00 uur plaatsvinden, heeft deze verandering geen effect op de L_{night} geluidbelasting. De grenswaarden in de handhavingpunten geluid voor de nacht wijzigen niet.

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

In het kader van het experiment zal vanaf 1 november 2013 het gebruik van de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures worden vervroegd naar 22.30 uur indien het verkeersaanbod en de (operationele) omstandigheden dit toelaten. In die situatie zullen alle straalvliegtuigen die in die periode vertrekken van of landen op Schiphol deze procedures in principe volgen.

Onder vertrekprocedure wordt verstaan het door een vliegtuig vanaf de start volgen van een Standard Instrument Departure (SID). Een SID is een vertrekprocedure die de piloot in de boordcomputer invoert, waardoor het vliegtuig die procedure volgt vanaf de startbaan, ook wel uitvliegroute genoemd. De SID's verschillen overdag van die in de nacht. 's Nachts wordt een SID langer en tot een grotere hoogte doorgevlogen dan overdag. Onder nachtelijke naderingsprocedure wordt verstaan het volgen van een vaste naderingsroute of het van grotere hoogte aanvliegen van Schiphol. Gedurende de nacht worden in principe één startbaan en één landingsbaan ingezet, bij voorkeur zijn dit de Polderbaan en de Kaagbaan. Alleen deze twee banen kennen daarom verschil in nacht- en dagroutes en 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 9.000 ft. (2.700 m.), in plaats van tot minimaal 3.000 ft. (900 m.). Een vergelijkbaar verschil geldt voor alle banen die geen vaste naderingsroute kennen, zij hebben 's nachts een grotere aanvlieghoogte (3.000 ft. i.p.v. 2.000 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 moet kunnen worden besloten tot het al dan niet volgen van de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures tussen 22.30 en 23.00 uur. Deze beslissing wordt genomen door de operationele supervisors van LVNL.

Onderhoud aan banen en systemen kan ook een operationele aanleiding zijn om niet voor 23.00 uur te kunnen aanvangen met het gebruik van nachtprocedures. Het voorgeschreven onderhoud in aanmerking nemend, wordt verwacht dat dit tussen 22.30 en 23.00 uur ongeveer veertig keer per jaar zal voorkomen.



Artikel 6

Tenzij de operatie zich hiertegen verzet (als gevolg van het feit dat de capaciteit van de nachtprocedure tekort schiet om het verkeersaanbod af te wikkelen of als gevolg van onderhoud aan een van de banen dan wel als gevolg van andere operationele omstandigheden) worden de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures niet vanaf 23:00 uur toegepast, maar vanaf 22:30 uur.

Dit heeft overwegend een tweeledig effect:

1. vertrekkend verkeer van de Polderbaan zal vanaf 22:30 uur via de nachtroutes vertrekken;
2. naderend verkeer naar de Polderbaan en de Kaagbaan zal vanaf 22:30 uur een vaste naderingsroute volgen in combinatie met een CDA-procedure.

Het toepassen van de nachtroutes voor het *vertrekkende* verkeer van de Polderbaan zal resulteren in een verplaatsing van geluid: de nachtelijke vertrekroutes van de Polderbaan liggen meer noordelijk dan de dagroutes (met uitzondering van de route naar het noordoosten).

Het toepassen van een CDA procedure zal voor het *naderend* verkeer resulteren in een lagere geluidbelasting onder het vliegpad in vergelijking met de huidige stapsgewijze manier van dalen. Het vliegen van vaste naderingsroutes zal een verplaatsing van geluid met zich meebrengen: het verkeer wordt geconcentreerd op de nachtnaderingsroutes. Buiten deze routes zal minder verkeer passeren. Het gevolg zal zijn dat toestellen op grotere hoogte, met minder geluid en met minder spreiding over de regio zullen vliegen.

Het vervroegen van de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures van en naar de Polderbaan en de Kaagbaan heeft tot gevolg dat er een geografische verschuiving van de geluidbelasting plaatsvindt. In het ene gebied zal naar verwachting het aantal ernstig gehinderden toenemen en in het andere gebied afnemen. Verwacht wordt dat met name in Leiden, Heemskerk, Zaandam, Koog aan de Zaan, Castricum, Oegstgeest, IJmuiden, Beverwijk en Noordwijk het aantal ernstig gehinderden zal afnemen (varierend van circa + 20 tot maximaal circa 350). Een toename van het aantal ernstig gehinderden is in met name in Amsterdam en Katwijk (beide circa +20 ernstig gehinderden) te verwachten.

De bedoeling van het experiment is, wanneer de operatie het toelaat om vanaf 22:30 uur de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures toe te passen, dat het aantal ernstig gehinderden per saldo afneemt, zodat uiteindelijk minder mensen hinder ondervinden. Op basis van het grenswaardescenario is een afname te verwachten van per saldo 1.500 ernstig gehinderden.

Het aantal slaapverstoorden wordt berekend over de periode 23.00-07.00 uur. Het vervroegen van de nachtprocedures van 23.00 naar 22.30 uur heeft daarom geen invloed op het aantal berekende slaapverstoorden.

Ruimtelijke ordening

Als gevolg van het experiment zal naar verwachting het aantal woningen binnen de 58 L_{den} contour met 20 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

Op basis van de evaluatie van het experiment wordt besloten of het experiment definitief in regelgeving wordt omgezet. In dit artikel wordt aangegeven welke criteria hiervoor van belang zijn. De evaluatie wordt, inclusief het standpunt van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, vóór het aflopen van het experiment, na een eventueel wenselijke verlenging daarvan, aan de Tweede Kamer toegezonden.

Artikel 8

In dit artikel wordt aangegeven hoe bij onvoorziene gevallen, met uitzondering van veiligheid, het experiment kan worden bijgestuurd, opgeschort of stopgezet. Omdat dit experiment door de luchtvaartpartijen is aangevraagd als onderdeel van het alternatieve pakket aan maatregelen voor de invoer van glijvluchtnaderingen tussen 20.30 en 23.00 uur, zoals op 9 november 2012 aan de Alderstafel overeengekomen, zal het Alders-overleg bij onvoorziene gevallen de staatssecretaris hierover adviseren.



Artikel 9

Genoemde maatregelen zullen als experiment worden uitgevoerd vanaf 1 november 2013 tot en met 31 oktober 2014.

Artikel 10

De regeling loopt tot het einde van het gebruiksjaar 2014. Op grond van artikel 8.23a, vijfde of zesde lid, Wet luchtvaart kan het experiment worden verlengd door middel van een wijziging van de regeling. Indien de regeling niet wordt verlengd, is gewenst dat deze wordt ingetrokken, hetgeen is geregeld in het tweede lid van artikel 10. Zo wordt de geldende regelgeving opgeschoond van regelgeving die geen effect meer kan hebben.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld*