

Regeling experiment verlenging gebruiksduur nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures

9 maart 2008/Nr. HDJZ/LUV/2008-326
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:

- a. LVB: het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol;
- b. het experiment: het experiment 'Verlenging gebruiksduur nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures';
- c. gebruiksjaar 2008: de periode van 1 november 2007 tot en met 31 oktober 2008;

d. CROS: Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol, bedoeld in artikel 8.34 van de Wet luchtvaart;

e. KLM: Koninklijke Luchtvaart Maatschappij;

f. LVNL: Luchtverkeersleiding Nederland;

g. Schiphol: N.V. Luchthaven Schiphol;

h. SID: 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.

Artikel 2. Doel

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

Artikel 3. Luchtverkeerswegen

Voor de duur van het experiment wordt 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 luchtverkeerswegen 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 gedeelte van het gebruiksjaar 2008 vanaf 13 maart 2008 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	55,99	(56,99)
2	100.475	472.525	57,69	(58,69)
3	104.150	474.925	58,87	(59,87)
4	106.325	477.125	58,31	(59,31)
5	108.875	478.725	58,13	(59,13)
6	109.675	481.125	57,53	(58,53)
7	107.625	486.025	57,48	(58,48)
8	107.725	489.075	58,53	(59,53)
9	107.725	492.100	56,96	(57,96)
10	108.525	495.350	59,22	(60,22)
11	109.175	498.100	58,97	(59,97)
12	109.550	500.725	58,64	(59,64)
13	110.250	503.025	57,68	(58,68)
14	110.775	500.550	56,99	(57,99)
15	110.575	496.725	58,01	(59,01)
16	111.750	491.425	56,95	(57,95)
17	111.825	487.425	57,67	(58,67)
18	111.950	485.275	62,70	(63,70)
19	113.625	482.275	54,09	(55,09)
20	116.175	481.925	58,02	(59,02)
21	119.050	481.900	57,64	(58,64)
22	122.025	481.450	57,62	(58,62)
23	118.800	481.050	56,94	(57,94)
24	114.525	476.925	57,63	(58,63)
25	116.100	474.050	57,96	(58,96)
26	113.575	472.550	55,41	(56,41)
27	112.500	468.500	56,08	(57,08)
28	112.600	472.325	55,54	(56,54)
29	112.525	475.400	57,03	(58,03)
30	110.475	475.250	57,74	(58,74)
31	108.600	475.075	59,31	(60,31)

Punt-nummer	X-coördinaat	Y-coördinaat	Grenswaarde	Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden
32	110.150	471.075	56,74	(57,74)
33	106.800	471.150	56,23	(57,23)
34	103.400	472.225	57,51	(58,51)
35	98.400	470.300	57,10	(58,10)

In plaats van de grenswaarden, genoemd in bijlage 3 van het LVB gelden tijdens dit experiment voor het gedeelte van het

gebruiksjaar 2008 vanaf 13 maart 2008 voor de in de onderstaande tabel genoemde handhavingspunten de volgende grenswaarden:

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

Nr.	X-coördinaat	Y-coördinaat	Grenswaarde	Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden
1	102.750	473.250	52,85	(53,85)
2	104.150	474.925	50,47	(51,47)
3	105.750	476.600	47,92	(48,92)
4	108.875	478.725	47,91	(48,91)
5	108.025	485.875	52,27	(53,27)
6	108.350	492.100	52,11	(53,11)
7	108.525	495.350	50,38	(51,38)
8	109.275	501.750	49,03	(50,03)
9	109.675	504.850	47,34	(48,34)
10	110.825	504.425	48,04	(49,04)
11	110.775	500.550	49,01	(50,01)
12	110.575	496.725	50,14	(51,14)
13	110.600	494.400	50,32	(51,32)
14	110.175	488.550	52,42	(53,42)
15	118.825	481.650	52,41	(53,41)
16	120.250	481.500	51,33	(52,33)
17	118.825	481.350	52,38	(53,38)
18	111.000	476.350	47,90	(48,90)
19	109.175	474.600	46,52	(47,52)
20	110.750	471.600	46,39	(47,39)
21	115.875	468.125	43,19	(44,19)
22	111.800	467.525	44,39	(45,39)
23	109.500	468.025	45,87	(46,87)
24	106.000	471.050	46,18	(46,18)
25	100.475	472.525	48,81	(49,81)

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. Gedurende het experiment zullen de effecten regelmatig worden gemonitord.

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 slaapverstooring 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 en capaciteit);

– het effect op ruimtelijke contouren zoals vastgelegd in het Luchthavenindefiningbesluit 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 overgaan tot bijsturen, opschorten of vroegtijdig stopzetten van het experiment.

Artikel 9. Termijn experiment

De termijn van het experiment betreft de periode vanaf 13 maart 2008 tot en met 31 oktober 2008.

Artikel 10. Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking met ingang van 13 maart 2008.

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 naar het Schipholbeleid. Tijdens de evaluatie van het Schipholbeleid is een ieder in de gelegenheid gesteld om voorstellen voor verbetering van het Schipholbeleid in te dienen. De CROS heeft tijdens de evaluatie een verbeter-

voorstel ingediend dat erop gericht was 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 experimentmogelijkheid voor Schiphol is gecreëerd. Doel van deze experimentmogelijkheid 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. De essentie van dit wetsartikel is dat, onder een aantal randvoorwaarden, tijdelijk kan worden afgeweken van een aantal in het 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 dat de betreffende maatregel alsnog definitief wordt ingevoerd door wijziging van het LVB.

In december 2006 is het zogenoemde 'Alders-overleg' ingesteld, het overleg over Schiphol en de regio, door de toenmalige staatssecretarissen van Verkeer en Waterstaat (VenW) en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM). De deelnemers aan dit overleg zijn Schiphol, LVNL, KLM, betrokken bestuurders van gemeenten en provincies verenigd in de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), bewonersvertegenwoordigers, het Ministerie van VenW en het Ministerie van VROM, onder voorzitterschap van de heer J.G.M. Alders.

Dit overleg heeft advies uitgebracht over de mogelijkheden om in de periode tot 2010 de milieuruimte van de luchthaven beter te benutten in combinatie met hinderbeperkende maatregelen en maatregelen die de leefbaarheid bevorderen. Het Alders-overleg heeft geadviseerd tot aanpassing van het LVB (Kamerstukken II 2006/07, 29 665, nr. 48. De aanpassing van het LVB (Kamerstukken II 2006/07, 29 665, nr. 67) wordt naar verwachting in de eerste helft van 2008 van kracht. 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 convenanten (Convenant hinderbeperkende maatregelen Schiphol en het Convenant leefbaarheid).

In het Convenant hinderbeperkende maatregelen Schiphol 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.

Op basis van de te verwachten effecten van de verschillende maatregelen hebben de BRS en CROS een prioritering van de maatregelen vastgesteld. De maatregelen waarvan het verwachte effect het grootst is zullen als eerste worden uitgevoerd. Voor een aantal van deze maatregelen geldt dat een tijdelijke afwijking verwacht wordt van de in het LVB vastgelegde grenswaarden voor geluid in de handhavingspunten of de hierin vastgelegde luchtverkeerwegen. Deze maatregelen worden gezien als experiment zoals bedoeld in artikel 8.23a van de Wet luchtvaart.

Deze ministeriële regeling heeft betrekking op de verlenging van het gebruik van nachtelijke vertrek- en aankomstprocedures tot 6.30 uur. Dit is een alternatief voor het experiment 'gebruik nachtelijke vertekrouten vanaf de Polderbaan' dat tussen 12 oktober 2007 en 8 november 2007 ter inzage heeft gelegen. Tijdens het Alders-overleg van 17 december 2007 is namelijk door de LVNL gemeld dat bij het nader uitwerken van het experiment in operationele procedures is gebleken dat het experiment niet in de oorspronkelijke vorm kan worden uitgevoerd vanwege veiligheidsredenen. Hierdoor kon dit experiment niet zoals gepland op 21 december van start gaan.

Vanwege het belang van de betreffende maatregel – is conform procedurele afspraken in het Convenant hinderbeperkende maatregelen – door LVNL, Schiphol en KLM gezocht naar een passend alternatief voor de oorspronkelijke maatregel.

Dit heeft ertoe geleid dat de oorspronkelijke maatregel (het gebruik van de nachtelijke vertekrouten van de Polderbaan tussen 06.00 uur en 06.45 uur) is omgezet in het experiment dat in deze ministeriële regeling beschreven wordt. De maatregel eindigt onvoorwaardelijk in 2010. In 2010 wordt het besluit genomen hoe verder wordt gegaan met een maatregel die recht doet aan het doel van het Convenant Hinderbeperking.

Het experiment betekent niet dat het nachtregime wordt verlengd, maar houdt in dat voor vertrekkende vliegtuigen geldt dat de nachtelijke vertekrouten worden gevolgen tot 06.30 uur in plaats van tot 06.45 uur. In de toelichting op de artikelen 3 en 5 wordt hier nader op ingegaan. Daarnaast wordt het experiment uitgebreid naar landend verkeer: het landend verkeer dient de nachtelijke aankomstprocedures te volgen tot 06.30 uur.

Een concept van de ministeriële regeling is eerder voor advies voorgelegd aan de CROS en gepubliceerd in de Staatscourant en diverse regionale huis-aan huisbladen. De uitkomst van de inspraak heeft niet geleid tot aanpassing

van onderhavige regeling. De CROS heeft in haar advies kenbaar gemaakt dat het netto effect van het experiment dusdanig omvangrijk is, dat het experiment doorgang moet vinden.

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 Luchtverkeerwegen

In dit artikel wordt vrijstelling verleend van het gebruik van de luchtverkeerwegen 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 de operationele omstandigheden dat toelaten.

Artikel 4 Grenswaarden

Naast het experiment verlenging gebruiksduur nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures gaan op 13 maart 2008 nog drie andere experimenten van start: de Regeling routewijzigingen, de Regeling experiment microklimaat Rijenhouet en de Regeling experiment parallel starten. Al deze experimenten hebben effect op de grenswaarden in handhavingspunten. Vandaar dat in dit artikel de vervangende grenswaarden als gevolg van alle experimenten tezamen voor het etmaal (L_{den}) en de nachtperiode (L_{night}) zijn vastgelegd. Hierin is tevens het effect van het lopende experiment bocht Hoofddorp / Nieuw-Vennep meegenomen (Stert. 2007, 225).

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 handhavingspunten voor het etmaal in L_{den} dB(A) is in onderstaande tabel weergegeven.

Handhavingspunt	Verskil
1	+0,02
2	-0,01
3	-0,02
4	-0,01
7	+0,03
8	+0,09
9	+0,16
10	+0,2
11	+0,28
12	+0,23

Handhavingspunt	Vershil
13	+0,24
14	+0,23
15	+0,17
16	-0,19
17	-0,01
19	+0,01
20	+0,02
21	-0,02
23	-0,02
24	-0,02
25	-0,03
26	-0,06
27	-0,09
28	-0,06
29	-0,02
30	+0,22
31	-0,01
32	+0,05
33	-0,03
34	-0,02
35	-0,06

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

Handhavingspunt	Vershil
1	-0,19
2	-0,05
3	-0,01
4	-0,02
5	+0,07
6	+0,31
7	+0,47
8	+0,52
9	+0,51
10	+0,61
11	+0,47
12	+0,29
13	-0,11
14	-0,11
15	-0,02
16	-0,01
17	-0,03
18	+0,23
19	+0,04
20	+0,09
21	-0,2
22	-0,21
23	-0,06
24	-0,06
25	-0,04

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 13 maart 2008 het gebruik van de nachtelijke vertrek- en aankomstproce-

dures 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. 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 dag routes, 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, Wormer-

veer, Westzaan, Wijk aan Zee, Zaandam en Zaandijk 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 Rijk, Graft, Heemskerk, Uitgeest, Velsbroek en Krommenie. Uit berekeningen blijkt een netto afname van het aantal ernstig gehinderden van circa 6500 personen evenals een netto afname van het aantal ernstig slaapverstoorden van circa 3500 personen.

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 nachtprocedures die op 13 maart 2008 zullen worden geïmplementeerd.

Ruimtelijke ordening

Als gevolg van het experiment zal naar verwachting het aantal woningen binnen de 58 L_{den} contour met 100 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

Op basis van de evaluatie van het experiment wordt besloten of het experiment verlengd wordt. 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, met uitzondering van veiligheid, 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 hinderbepenkende maatregelen Schiphol korte termijn dat in het Alders-overleg tot stand is gekomen, zal het Alders-overleg bij onvoorziene gevallen de ministers hierover adviseren.

Artikel 9 Termijn experiment

Genoemde maatregelen zullen als experiment worden uitgevoerd vanaf 13 maart 2008 tot en met 31 oktober 2008.

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