



## Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 9 juli 2013, nr. IenM/BSK-2013/129725, tot voortzetting van het experiment met de regels voor het strikt geluidspreferentieel baangebruik volgens het nieuwe normen- en handhavingstelsel voor de luchthaven Schiphol

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op artikel 8.23a, eerste lid, 8.27, derde lid, en 8.28, vierde lid, van de Wet luchtvaart;

Besluit:

### Artikel 1 Definities

In deze regeling wordt verstaan onder:

- LVB: het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol;
- het experiment: het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel voor de luchthaven Schiphol;
- gebruiksjaar 2013: de periode van 1 november 2012 tot en met 31 oktober 2013;
- Schiphol: N.V. Luchthaven Schiphol.

### Artikel 2 Doel

De regeling heeft tot doel te borgen dat het vliegen volgens de regels van het strikt geluidspreferentieel baangebruik voortgang kan vinden en niet leidt tot ongewenste stuurmaatregelen in de operatie van Schiphol om de kans op overschrijdingen van de grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingpunten te minimaliseren.

### Artikel 3 Grenswaarden

- In plaats van de grenswaarden genoemd in bijlage 2 van het LVB gelden tijdens dit experiment voor het gebruiksjaar 2013 vanaf 15 juli 2013 voor de in de onderstaande tabel genoemde handhavingpunten de volgende grenswaarden:

Grenswaarden handhavingpunten etmaal Lden [dB(A)]				
Puntnummer	X-coörd	Y-coörd	Grenswaarde	Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden
1	97.325	470.400	55,85	(56,85)
2	100.475	472.525	57,56	(58,56)
3	104.150	474.925	58,64	(59,64)
4	106.325	477.125	58,24	(59,24)
5	108.875	478.725	58,01	(59,01)
6	109.675	481.125	58,10	(59,10)
7	107.625	486.025	57,68	(58,68)
8	107.725	489.075	58,65	(59,65)
9	107.725	492.100	57,09	(58,09)
10	108.525	495.350	59,27	(60,27)
11	109.175	498.100	58,82	(59,82)
12	109.550	500.725	58,51	(59,51)
13	110.250	503.025	57,55	(58,55)
14	110.775	500.550	56,89	(57,89)
15	110.575	496.725	58,00	(59,00)
16	111.750	491.425	56,85	(57,85)
17	111.825	487.425	56,89	(57,89)
18	111.950	485.275	60,91	(61,91)
19	113.625	482.275	54,13	(55,13)
20	116.175	481.925	58,90	(59,90)
21	119.050	481.900	57,69	(58,69)

Grenswaarden handhavingspunten etmaal Lden [dB(A)]				
Puntnummer	X-coörd	Y-coörd	Grenswaarde	Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden
22	122.025	481.450	57,67	(58,67)
23	118.800	481.050	56,95	(57,95)
24	114.525	476.925	57,59	(58,59)
25	116.100	474.050	57,92	(58,92)
26	113.575	472.550	55,56	(56,56)
27	112.500	468.500	56,34	(57,34)
28	112.600	472.325	55,72	(56,72)
29	112.525	475.400	57,11	(58,11)
30	110.475	475.250	58,71	(59,71)
31	108.600	475.075	58,83	(59,83)
32	110.150	471.075	57,70	(58,70)
33	106.800	471.150	56,87	(57,87)
34	103.400	472.225	57,23	(58,23)
35	98.400	470.300	57,06	(58,06)

2. In plaats van de grenswaarden genoemd in bijlage 3 van het LVB gelden tijdens dit experiment voor het gebruiksjaar 2013 vanaf 15 juli 2013 voor de in de onderstaande tabel genoemde handhavingspunten de volgende grenswaarden:

Grenswaarden handhavingspunten nacht Lnight [dB(A)]				
Puntnummer	X-coörd	Y-coörd	Grenswaarde	Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden
1	102.750	473.250	52,78	(53,78)
2	104.150	474.925	50,22	(51,22)
3	105.750	476.600	47,71	(48,71)
4	108.875	478.725	47,65	(48,65)
5	108.025	485.875	52,19	(53,19)
6	108.350	492.100	51,90	(52,90)
7	108.525	495.350	49,96	(50,96)
8	109.275	501.750	48,50	(49,50)
9	109.675	504.850	46,82	(47,82)
10	110.825	504.425	47,44	(48,44)
11	110.775	500.550	48,54	(49,54)
12	110.575	496.725	49,87	(50,87)
13	110.600	494.400	50,54	(51,54)
14	110.175	488.550	52,45	(53,45)
15	118.825	481.650	52,38	(53,38)
16	120.250	481.500	51,29	(52,29)
17	118.825	481.350	52,35	(53,35)
18	111.000	476.350	48,44	(49,44)
19	109.175	474.600	46,34	(47,34)
20	110.750	471.600	46,87	(47,87)
21	115.875	468.125	43,75	(44,75)
22	111.800	467.525	44,47	(45,47)
23	109.500	468.025	46,46	(47,46)
24	106.000	471.050	46,02	(47,02)
25	100.475	472.525	48,64	(49,64)

#### Artikel 4 Uitvoering

In het gebruiksjaar 2013 wordt het vliegen volgens de regels voor het strikt geluidsprefentieel baangebruik voortgezet. Dit houdt in dat bij voorkeur de voor de omgeving minst overlastgevende start- en landingsbanen (Polderbaan en Kaagbaan) worden ingezet.

#### Artikel 5 Gevolgen

De gevolgen van het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel staan beschreven in



het Tussentijdse evaluatierapport van de Tafel van Alders (Kamerstukken II 2011/2012, 29 665, nr. 175) en de monitoringsrapportages over het gebruiksjaar 2011 en 2012 (Kamerstukken II 2011/2012, 29 665, nrs. 162, 165, 168, 171, 175, 176, 179 en 185).

#### **Artikel 6 Criteria**

De criteria die onderdeel vormen van de afweging en de beoordeling of het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel zal worden omgezet in een wijziging van de Wet luchtvaart en van het LVB staan beschreven in de brief van Hans Alders van 19 augustus 2010 aan de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (Kamerstukken II 2009/2010, 29 665, nr. 152), en zijn op hoofdlijnen:

- bescherming omgeving
- operationeel uitvoerbaar
- handhaafbaar
- begrijpelijkheid
- transparant, minder complex, navolgbaar, uitlegbaar
- robuuste ruimtelijk ordening.

Deze criteria zijn nader uitgewerkt in de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu aan de Tweede Kamer van 28 oktober 2010 (Kamerstukken II 2009/2010, 29 665, nr. 158).

#### **Artikel 7 Onvoorziene gevallen**

In onvoorziene gevallen kan op advies van belanghebbenden de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu overgaan tot bijsturen, opschorten of vroegtijdig stopzetten van het experiment.

#### **Artikel 8 Termijn experiment**

De termijn van het experiment betreft de periode van 15 juli 2013 tot en met 31 oktober 2013.

#### **Artikel 9 Reparatie**

In §2.4 van bijlage 8 van de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol vervalt: c. het MTOW waarvoor het vliegtuig is gecertificeerd volgens het door de bevoegde autoriteit afgegeven document.

#### **Artikel 10 Inwerkingtreding**

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

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

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



## TOELICHTING

### Algemeen

In het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) zijn de grenswaarden voor de geluidbelasting veroorzaakt door het vliegverkeer van en naar Schiphol opgenomen. Deze grenswaarden mogen in beginsel niet worden overschreden. De luchtvaartsector – te weten Schiphol, de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en de luchtvaartmaatschappijen gezamenlijk – dient maatregelen te nemen om overschrijding te voorkomen. De maatregelen bestaan uit het zorgvuldig plannen van het gebruik van Schiphol in het komende gebruiksjaar en het in de loop van het gebruiksjaar 'bijsturen' van dat gebruik. Dat laatste gebeurt vooral door de verdeling van het verkeer over de start- en landingsbanen te sturen, voor zover dat binnen de weersomstandigheden mogelijk is. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) controleert of een grenswaarde al dan niet is overschreden en kan, afhankelijk van de achterliggende oorzaken, maatregelen voorschrijven. Die maatregelen hebben tot doel te voorkomen dat deze grenswaarden in de toekomst weer worden overschreden.

Het wettelijk kader van deze regeling wordt gevormd door artikel 8.23a van de Wet luchtvaart. Met dit experimenteelartikel is voor Schiphol de mogelijkheid gecreëerd om maatregelen, die mogelijk tot minder geluidhinder voor omwonenden rond Schiphol leiden, eerst in de praktijk uit te testen voordat deze in regelgeving wordt 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.

Van 1 november 2010 tot 1 november 2012 is het experiment met dit nieuwe normen- en handhavingstelsel, zoals afgesproken aan de Tafel van Alders, uitgevoerd. Het doel van het nieuwe normen- en handhavingstelsel voor de luchthaven Schiphol is de operatie van Schiphol uitvoerbaar te houden ten behoeve van het accommoderen van de netwerkqualiteit met zo min mogelijk geluidhinder voor de omgeving. Het experiment met het nieuwe stelsel gaat uit van het zogeheten 'geluidsprefertieel' baangebruik, waarbij bij voorkeur de voor de omgeving minst overlastgevende start- en landingsbanen (Polderbaan en Kaagbaan) worden ingezet.

Bij de start van het experiment met het nieuwe normen en handhavingstelsel voor de luchthaven Schiphol in 2010 is geen regeling op grond van artikel 8.23a van de Wet luchtvaart opgesteld, omdat destijds een overschrijding van de toen geldende grenswaarden niet werd voorzien. Als voorzitter van de Tafel heeft de heer Alders aangegeven dat tijdens het experiment het zogeheten 'vollopen' van de grenswaarden in de handhavingspunten nauwlettend zal worden gevolgd door de Tafel van Alders. Indien gedurende het gebruiksjaar een bovenredige belasting van één (of meer) handhavingspunten(en) optreedt als gevolg van strikt geluidsprefertieel vliegen, zullen door de sector, conform de procedure van het artikel 8.23a Wet luchtvaart alsnog vervangende grenswaarden worden aangevraagd<sup>1</sup>. Het experiment met het nieuwe stelsel heeft plaatsgevonden binnen het vigerend wettelijk kader. Dit betekent dat weliswaar wordt gevlogen volgens de regels voor het strikt preferentieel baangebruik, maar dat de handhaving tijdens het experiment plaatsvindt op basis van de grenswaarden aan de geluidbelasting in de handhavingspunten van het vigerende stelsel. Gedurende het experiment wordt van de sector verwacht dat zij vliegen volgens de regels voor het geluidsprefertieel baangebruik en ook bij een dreigende overschrijding van de grenswaarden aan de geluidbelasting in de handhavingspunten niet afwijken van deze regels. De geluidbelasting in handhavingspunten wordt hiertoe gemonitord.

Bij de start van het experiment met het nieuwe stelsel is in de Beleidsregels handhaving experiment nieuw normen- en handhavingstelsel Schiphol van de ILT<sup>2</sup> vastgelegd dat 'Indien handhaving als onwenselijk wordt beschouwd omdat deze afbreuk zou kunnen doen aan het doel en het verloop van het experiment, ligt het primair op de weg van de Minister van Verkeer en Waterstaat om (in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer) de overschrijding van de grenswaarden terstond op te vangen met een regeling ex artikel 8.23a Wet luchtvaart dan wel een zodanige reeds bestaande regeling in overeenkomstige zin terstond te wijzigen en de Tweede Kamer daarover te informeren. In dat geval zal een maatregel achterwege blijven omdat herhaling van de overschrijding zal uitblijven.'

Op 6 oktober 2012 heeft Schiphol Group een brief gestuurd aan de Tafel van Alders waarin wordt aangegeven dat er een overschrijding dreigde te ontstaan in de  $L_{den}$  handhavingspunten 33, 32 en 30. De kans op een overschrijding was op dat moment 70%. Ook de  $L_{night}$  handhavingspunten 18 en 23 (voor de nacht) dreigen te worden overschreden. Alle genoemde punten liggen onder de uitvliegroute voor starts vanaf de preferente Kaagbaan in zuidwestelijke richting. Na het afronden van het gebruiksjaar 2012 (31 oktober 2012) is op 6 november 2012 door Schiphol aan de Tafel van Alders per brief gemeld dat er inderdaad sprake is van een overschrijding in een orde van grootte van 1% van de handhavingspunten 32 en 33.

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2009/2010, 29 665, nr.152

<sup>2</sup> Stcrt. 2010, 16670



Schiphol geeft in haar brieven aan dat één van de oorzaken van deze overschrijding het directe gevolg is van het experimenteren met het nieuwe normen- en handhavingstelsel. In het kader van dit experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel is aan de Alderstafel afgesproken dat gedurende het experiment door de luchtvaartsector geen stuurmaatregelen zullen worden genomen om een overschrijding te voorkomen. Een mogelijke stuurmaatregel zou zijn geweest het extra inzetten van de, niet-preferente, Aalsmeerbaan om daarmee de Kaagbaan en dus ook de handhavingpunten in het verlengde van deze baan te ontlasten. Het uitvoeren van deze maatregel zou leiden tot een onevenredige belasting van omwonenden in Aalsmeer en omgeving.

De ILT heeft op 15 december 2012 formeel vastgesteld dat er in het gebruiksjaar 2012 in de handhavingpunten 32 en 33 sprake is van een overschrijding van 0.09 dB(A). De ILT geeft in haar rapportage over het gebruiksjaar 2012 aan dat de overschrijding van de handhavingpunten 32 en 33 het gevolg is van het nakomen van de afspraken in het kader van het experiment met het nieuwe stelsel en onder andere wordt veroorzaakt doordat er meer gestart wordt vanaf de Kaagbaan in zuidwestelijke richting dan op basis van het vigerende grenswaardenscenario mag worden verwacht. Bij de vigerende grenswaarden is uitgegaan van vier uur 2+2 baangebruik (2 startbanen en 2 landingsbanen) per dag. In het kader van de Aldersafspraken wordt de inzet van 2+2 banen echter beperkt.

Overeenkomstig de afspraken aan de Tafel van Alders wordt in het gebruiksjaar 2013 het vliegen volgens de regels voor het strikt geluidsprefertieel baangebruik voortgezet. Dit houdt in dat ook in de periode van 1 november 2012 tot en met 31 oktober 2013 bij voorkeur de voor de omgeving minst overlastgevendende start- en landingsbanen (Polderbaan en Kaagbaan) worden ingezet.

Over het experiment zal in de loop van het gebruiksjaar 2013 besluitvorming plaatsvinden. Indien wordt besloten het experiment definitief in te voeren in de Wet luchtvaart en het LVB, dan zullen de daarvoor geëigende procedures worden doorlopen. Het experiment zal in dat geval mogelijk ook in gebruiksjaar 2014 doorlopen. Indien nodig zal de onderhavige regeling worden verlengd.

De onderhavige regeling maakt het mogelijk dat het experiment met het nieuwe- normen en handhavingstelsel voor de luchthaven Schiphol formeel wordt voortgezet totdat de wet- en regelgeving zijn aangepast. In de regeling worden vanwege de geconstateerde overschrijdingen van handhavingpunten 32 en 33 gedurende het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel voor de grenswaarden in handhavingpunten Lden vervangende grenswaarden vastgesteld voor het gehele gebruiksjaar 2013. Opgemerkt wordt dat weliswaar in geen enkel handhavingpunt een lagere grenswaarde geldt, maar dat de toename van de grenswaarden alleen voor punten 32 en 33 groter is dan 0,1 dB(A) Lden. Met de regeling wordt de kans op overschrijding van de grenswaarden in de handhavingpunten in gebruiksjaar 2013 geminimaliseerd en kan het vliegen volgens de regels van het geluidsprefertieel baangebruik in het experiment conform afspraak aan de Tafel van Alders worden voortgezet.

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 Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS) is door Schiphol op de hoogte gesteld van de aanvraag voor vervangende grenswaarden als gevolg van het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel. De ontwerpregelgeving is voor advies voorgelegd aan de Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS) en aan de Tafel van Alders. De heer Alders heeft per brief van 25 juni 2013 positief geadviseerd over de ontwerpregelgeving.

De ontwerpregelgeving is gepubliceerd onder andere in de Staatscourant waarbij een ieder gedurende de periode van 3 mei tot en met 30 mei 2013 de gelegenheid is geboden een zienswijze in te dienen. Op de ontwerpregelgeving zijn in de inspraakperiode 23 zienswijzen ontvangen, waarvan 13 unieke. Deze hebben niet geleid tot een inhoudelijke wijziging van de regeling. De ontvangen reacties hebben samengevat betrekking op de volgende punten:

- De overschrijding van de handhavingpunten 32 en 33 en locatie hinder.
- Inzet van parallelbanen.
- Inzet Buitenveldertbaan.
- Monitoring en evaluatie van het experiment.
- Handhaving.
- Werkwijze Luchtverkeersleiding Nederland.
- Beoordelingscriteria experiment.
- Toename geluidhinder en luchtvervuiling.

Het advies van de CROS en de Alderstafel en de inspraak hebben op enkele punten geleid tot een nadere toelichting in de definitieve regeling.

Omdat de aanvraag van Schiphol voor de regeling al is beoordeeld door de ILT heeft geen separate uitvoerings- en handhavingstoets plaatsgevonden.

De gevolgen van het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel staan beschreven in



het Tussentijdse evaluatierapport van de Tafel van Alders uit 2011<sup>3</sup> en de monitoringsrapportages over het gebruiksjaar 2011 en gebruiksjaar 2012<sup>4</sup>. De monitoringsrapportages zijn gebaseerd op gegevens van Schiphol, Luchtverkeersleiding Nederland, de KLM en gegevens over het weer van het KNMI.

## Artikelsgewijze toelichting

### Artikel 1

Ten behoeve van de leesbaarheid is een aantal begripsomschrijvingen opgenomen.

### Artikel 2

In dit artikel is het doel van het experiment omschreven.

### Artikel 3

Het nieuwe normen- en handhavingstelsel bestaat uit regels en normen voor strikt geluidspreferentieel baangebruik. Onderdeel hiervan is dat er niet meer banen worden ingezet dan voor de operatie noodzakelijk is. Dit betekent dat er buiten de pieken niet meer dan één start- en één landingsbaan in gebruik zijn (1+1), in de pieken zijn er of twee start- of twee landingsbanen in gebruik (2+1) en alleen op het moment dat een start- en een landingspiekperiode over elkaar heen schuiven (door bijvoorbeeld vertragingen) zijn er tegelijkertijd twee start- en twee landingsbanen in gebruik (2+2). Dit laatste, het 2+2 baangebruik, dient zoveel mogelijk te worden beperkt.

In het huidige stelsel gelden deze regels niet, maar zijn de grenswaarden in handhavingpunten bepalend voor de wijze waarop het verkeer wordt afgehandeld. Deze grenswaarden worden vastgesteld op basis van een verkeersscenario met aannames voor het te verwachte baangebruik. In het scenario dat ten grondslag ligt aan de huidige grenswaarden in handhavingpunten (MER 2007) wordt uitgegaan van 480.000 vliegtuigbewegingen en zijn andere aannames gedaan dan strikt zouden volgen uit het nieuwe normen- en handhavingstelsel. Zo is bijvoorbeeld aangenomen dat er per dag vier uur 2+2 baangebruik wordt ingezet. Dit is meer dan het nieuwe stelsel toelaat. De grenswaarden in de handhavingpunten gaan hierdoor uit van een andere verdeling tussen de primaire en de secundaire banen, namelijk meer inzet van secundaire banen, dan de regels van het nieuwe stelsel toelaten. Dit geldt voor de Polderbaan (primaire baan) in relatie tot de Zwanenburgbaan (secundaire baan) en de Kaagbaan (primaire baan) in relatie tot de Aalsmeerbaan (secundaire baan). Door minder inzet van 2+2 baangebruik verandert dus ook het aantal vliegtuigbewegingen van de Kaagbaan (toename naar zuidoosten) en Aalsmeerbaan (afname). Daarnaast is het gerealiseerd zuidelijk baangebruik (starten Kaagbaan en/of Aalsmeerbaan) hoger dan aangenomen in het grenswaardenscenario.

De handhavingpunten 32 en 33 worden belast door starts naar het oosten vanaf de Kaagbaan. Deze route wordt alleen gebruikt op het moment dat de Kaagbaan de enige startbaan is die in gebruik is en de Aalsmeerbaan op dat moment dus niet in gebruik is. Vliegen volgens de regels van het nieuwe stelsel leidt dus tot een extra belasting van de handhavingpunten 32 en 33. Het sturen op het voorkomen van een overschrijding in deze punten kan door het extra inzetten van de Aalsmeerbaan. In 2012 zijn deze punten overschreden omdat deze stuurmaatregel door de CROS en Alderstafel onwenselijk werd gevonden. Het nieuwe stelsel heeft onder andere tot doel om het vliegverkeer zoveel mogelijk af te wikkelen op de primaire start- en landingsbanen. Dit laatste is operationeel verankerd in een vaste preferentievolgorde voor baancombinaties. De strikte toepassing van dit zogenaamde preferentieel baangebruik is een van de pijlers van het nieuwe normen en handhavingstelsel. Eerder in 2008 en 2009, dus vóór het experiment, hebben zich ook overschrijdingen voorgedaan. Oorzaak was toen ook het gebruik van de Kaagbaan. Deze overschrijding had net als afgelopen jaar voorkomen kunnen worden door het meer inzetten van de Aalsmeerbaan, met aanzienlijk meer hinder als gevolg. In 2008 hebben de Alderstafel en CROS aangegeven dat de stuurmaatregel ter voorkoming van de overschrijding onwenselijk was vanwege de extra hinder voor Aalsmeer. Dit is in lijn met het advies dat de Alderstafel in 2008 heeft uitgebracht en waarin ook de basis is gelegd voor het nieuwe normen- en handhavingstelsel.

Bij de start van het experiment met het nieuwe stelsel is in de Beleidsregels handhaving experiment nieuw normen- en handhavingstelsel Schiphol van de ILT vastgelegd dat 'Indien handhaving als onwenselijk wordt beschouwd omdat deze afbreuk zou kunnen doen aan het doel en het verloop van

<sup>3</sup> Kamerstukken II 2011/2012, 29 665, nr. 75

<sup>4</sup> Kamerstukken II 2011/2012, 29 665, nrs. 162, 165, 168, 171, 175, 176, 179 en 185



het experiment, ligt het primair op de weg van de Minister van Verkeer en Waterstaat om (in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer) de overschrijding van de grenswaarden terstond op te vangen met een regeling ex artikel 8.23a Wet luchtvaart dan wel een zodanige reeds bestaande regeling in overeenkomstige zin terstond te wijzigen en de Tweede Kamer daarover te informeren. In dat geval zal een maatregel achterwege blijven omdat herhaling van de overschrijding zal uitblijven.' Op basis hiervan heeft de ILT aangegeven dat er geen maatregel wordt opgelegd als gevolg van de overschrijding mits er een experimenteerregeling wordt opgesteld die het vliegen volgens het experiment mogelijk blijft maken.

De experimenteerregeling regelt vervangende grenswaarden in handhavingspunten en dan met name een ophoging in de punten 32, 33. De indruk dat hiermee, lokaal, in de punten 32 en 33 meer geluidsbelasting is toegestaan is juist. Aangezien de grenswaarden in handhavingspunten gebaseerd zijn op een verkeersscenario met andere aannames voor baangebruik worden ook andere punten dan de overschreden 32 en 33 licht aangepast (tussen 0.01 dB(A)Lden en 0,09 dB(A)Lden). De grenswaarden worden voor alle punten aangepast waar minder 2+2 baangebruik tot een hogere grenswaarden leidt, waardoor door daadwerkelijk minder 2+2 baangebruik (gewenst doel Alderspartijen) geen overschrijdingen zullen ontstaan. Hiermee wordt de door de ILT gewenste ruimte gegeven aan het vliegen volgens de regels van het nieuwe stelsel. Omdat vooraf niet exact te voorspellen is op welke wijze het verkeer zal worden afgehandeld, zijn er geen grenswaarden in handhavingspunten naar beneden bijgesteld. Wel is getoetst of de totale aanpassing van de grenswaarden in handhavingspunten past binnen de wettelijke eis voor gelijkwaardige bescherming.

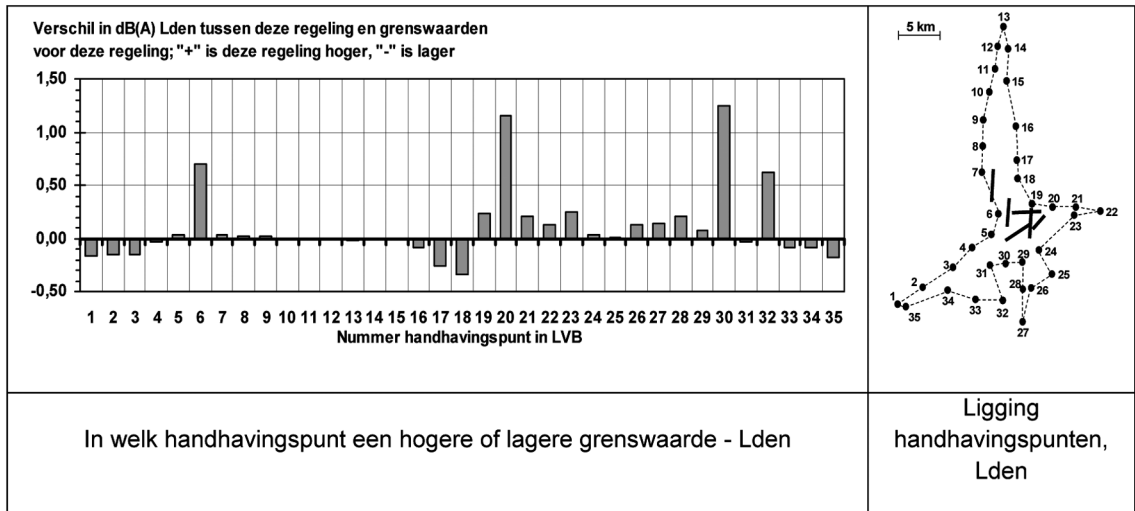
Uit de contra-expertise uitgevoerd op de berekeningen voor de vervangende grenswaarden van het NLR is gebleken dat de berekeningen correct zijn uitgevoerd en dat ook de gehanteerde uitgangspunten voor de berekeningen juist zijn. De totale geluidbelasting die vliegverkeer van en naar Schiphol mag produceren is wettelijk begrensd door de zogenaamde gelijkwaardigheidscriteria uit 2007 (gebaseerd op de Wet luchtvaart, artikel 8.17, zevende lid). Deze criteria zijn gericht op een maximaal aantal woningen binnen de 58 dB(A) contour en maximaal aantal gehinderden binnen de 48 dB(A) contour. Het scenario dat ten grondslag ligt aan de aangepaste grenswaarden voldoet aan deze wettelijke criteria.

#### *Correctie grenswaarden*

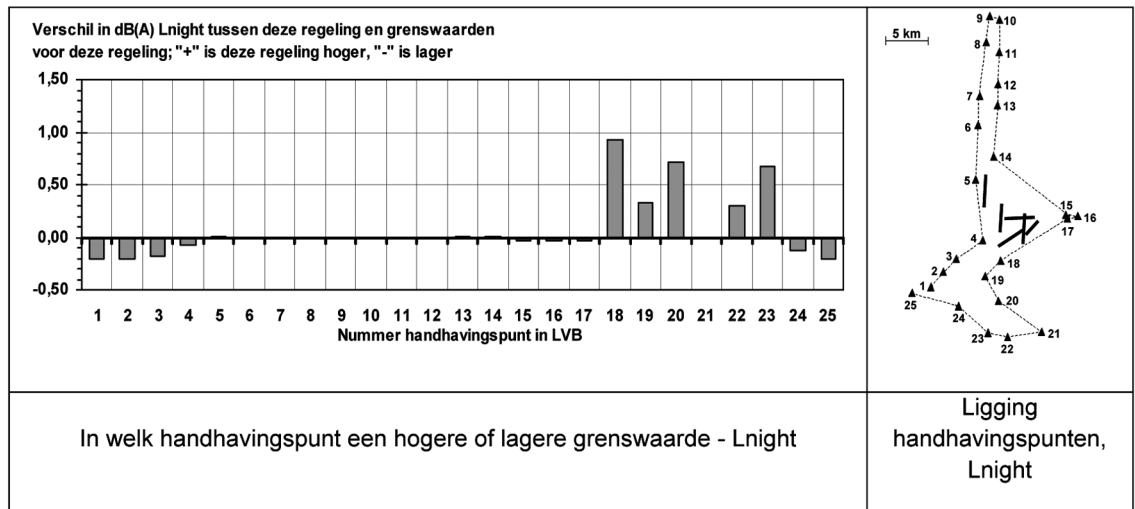
De ontwerpregeling in verband met de voorzetting van het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel heeft van 3 mei tot en met 30 mei 2013 ter inzage gelegen. Gedurende deze inspraakperiode is de Tijdelijke regeling groot baanonderhoud rijbanen A en B gepubliceerd in de Staatscourant<sup>5</sup>. In de onderhavige regeling zijn daarom vervangende grenswaarden opgenomen waarin het effect van het groot baanonderhoud op de grenswaarden alsnog in de regeling is verwerkt.

De vervangende grenswaarden zijn voor het etmaal in Lden dB(A) vastgelegd. De vervangende grenswaarden voor de nacht zijn in Lnigt 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. Het afzonderlijke effect van deze maatregel op de grenswaarden geluidbelasting in de handhavingspunten voor het etmaal in Lden dB(A) is in onderstaande figuur weergegeven. Een staafje boven de nullijn geeft aan met hoeveel dB(A) de grenswaarde is verhoogd ten behoeve van onderhavige regeling. Opgemerkt wordt dat weliswaar in geen enkel handhavingspunt een lagere grenswaarde geldt, maar dat de toename van de grenswaarden alleen voor punten 32 en 33 groter is dan 0,1 dB(A) Lden.

<sup>5</sup> Stcrt. 2013, 13229



Het afzonderlijke effect van deze maatregel op de grenswaarden geluidbelasting in de handhavingpunten voor de nacht in Lnight dB(A) is in onderstaande figuur weergegeven.



#### Artikel 4

Overeenkomstig de afspraken aan de Tafel van Alders wordt in het gebruiksjaar 2013 het vliegen volgens de regels voor het strikt geluidsprefertieel baangebruik voortgezet. Dit houdt in dat bij voorkeur de voor de omgeving minst overlastgevende start- en landingsbanen (Polderbaan en Kaagbaan) worden ingezet. Het experiment beproeft vier regels (zie eerdergenoemde brief van Hans Alders van 19 augustus 2010<sup>6</sup>).

#### Regel 1- Baanpreferentietabel

'Het verkeer dient te worden afgehandeld op de meest geluidpreferente combinatie van beschikbaar en bruikbare banen uit onderstaande tabel'

<sup>6</sup> Zie voetnoot 1



Preferentietabel							
A: van kracht 06-23 uur lokale tijd					B: van kracht 23-06 uur lokale tijd		
Preferentie	L1	L2	S1	S2	Preferentie	L1	S1
1	06	36R	36L	36C	1	06	36L
2	18R	18C	24	18L	2	18R	24
3	06	36R	09	36L	3	36C	36L
4	27	18R	24	18L	4	18R	18C
5	36R	36C	36L	36C <sup>1</sup> /09			
6	18R	18C	18L	18C <sup>1</sup> /24			

*Noot 1 bij S2, 5<sup>e</sup> en 6<sup>e</sup> preferentie in tabel A: gaat uit van een oplossing voor het parallel startprobleem bij marginaal zicht.*

### Toelichting

Als eerste preferentie geldt noordelijk baangebruik (starten Polderbaan en Zwanenburgbaan, landen Kaagbaan en Aalsmeerbaan), en als tweede preferentie zuidelijk baangebruik (starten Kaagbaan en Aalsmeerbaan, landen Polderbaan en Zwanenburgbaan). Noordelijk gebruik is preferent gesteld boven zuidelijk gebruik vanwege de geluidbelasting in het gebied nabij de luchthaven (starten Zwanenburgbaan en landen Aalsmeerbaan levert minder hinder nabij de luchthaven dan starten Aalsmeerbaan en landen Zwanenburgbaan en dan met name in Aalsmeer als meest geluidbelaste woonkern), en vanwege de hogere aankomstpunctualiteit van noordelijk gebruik (vanwege de kortere taxitijden na de landing). Een hoge aankomstpunctualiteit is een belangrijke factor in het borgen van de netwerkqualiteit.

De baancombinaties in de eerste twee preferenties geven het reguliere baangebruik en zijn bruikbaar onder 'goede' weersomstandigheden. De wind- en zichtomstandigheden bepalen het grootste deel van de tijd of een baancombinatie bruikbaar is, maar ook het verwachte weer en het anticiperen op de verwachte operatie spelen een rol in de bruikbaarheid. Daarnaast kunnen ook andere meteorologische condities, zoals onweersbuien, beperkend zijn voor de inzet van een baancombinatie. De derde en vierde baancombinatie moeten worden ingezet bij harde oosten- of westenwind, omstandigheden waarbij de eerste twee baancombinaties niet bruikbaar zijn. In deze baancombinaties kunnen de Polderbaan en de Kaagbaan vanwege de windrichting niet de primaire baan zijn, waardoor de Buitenveldertbaan de primaire baan is. Bij harde noorden- of zuidenwind en bij marginaal zicht zal worden teruggevallen op de vijfde en zesde baancombinatie. In deze gevallen is de Kaagbaan niet bruikbaar als primaire baan.

#### *Regel 2- Inzet van één start- en landingsbaan*

'Er dient gemiddeld per dag ten minste x (=norm) uur 2+1-1 baangebruik te worden ingezet'. Dit betekent dat het verkeer tijdens die periodes wordt afgehandeld met de inzet van slechts één start- en landingsbaan.

#### *Regel 3a- Verdeling van het startend verkeer*

'Startend verkeer met een westelijk gelegen bestemming (sector 4 en 5) maakt gebruik van de meest westelijk gelegen startbaan binnen een baancombinatie.'



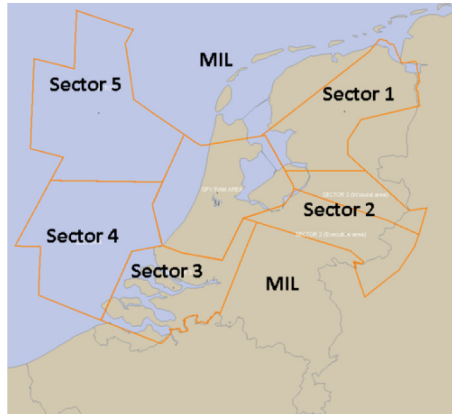
### Toelichting:

Het startende verkeer kent vijf uitvliegrichtingen, ook wel sectoren genoemd.

#### *Regel 3b- Verdeling van het landend verkeer*

'Voor het landend verkeer geldt voor de perioden dat er twee landingsbanen in een baancombinatie in gebruik zijn:

- Voor de baancombinatie Polderbaan-Zwanenburgbaan de ambitie om te komen tot een norm van 45% op de Polderbaan.
- Voor de baancombinatie Kaagbaan-Aalsmeerbaan wordt uitgegaan van een norm van 50%.'



#### *Regel 4- Inzet van de vierde baan*

'Ten behoeve van de operationele betrouwbaarheid kan de vierde baan worden benut met gemiddeld 40 vliegtuigbewegingen per dag met een maximum van 60 vliegtuigbewegingen per dag bij operationele verstoringen'.

### **Artikel 5**

De gevolgen van het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel staan beschreven in het Tussentijdse evaluatierapport en de monitoringsrapportages over het gebruiksjaar 2011 en gebruiksjaar 2012.

### **Artikel 6**

Op basis van de evaluatie van het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel wordt besloten of het experiment definitief wordt vastgelegd in wet- en regelgeving. De criteria die onder-



---

deel vormen van de afweging en de beoordeling of het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel definitief zal worden omgezet in een wijziging van de Wet luchtvaart en van het LVB zijn opgenomen in de hiervoor genoemde brief van Hans Alders van 19 augustus 2010 en nader uitgewerkt in de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu aan de Tweede Kamer van 28 oktober 2010<sup>7</sup>.

De evaluatie wordt in de loop van dit gebruiksjaar, inclusief het standpunt van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, aan de Tweede Kamer verzonden.

### **Artikel 7**

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

### **Artikel 8**

Het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel loopt feitelijk al sinds 1 november 2010. Bij de start van het experiment in 2010 is geen regeling conform artikel 8.23a van de Wet luchtvaart opgesteld, omdat destijds een overschrijding van de toen geldende grenswaarden niet werd voorzien. In de onderhavige regeling heeft het experiment als looptijd 15 juli 2013 tot en met 31 oktober 2013. Met de regeling wordt de kans op overschrijding van de grenswaarden in de handhavingpunten gedurende de laatste maanden van gebruiksjaar 2013 geminimaliseerd en kan het vliegen volgens de regels van het geluidsprefentieel baangebruik in het experiment conform afspraak aan de Tafel van Alders worden voortgezet.

Indien wordt besloten het experiment definitief in te voeren in de Wet luchtvaart en het LVB dan zullen de daarvoor geëigende procedures worden doorlopen. Het experiment zal in dat geval mogelijk ook in gebruiksjaar 2014 doorlopen. Indien nodig zal onderhavige regeling worden verlengd.

### **Artikel 9**

In de op 1 juni 2013 in werking getreden wijziging van de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol (Stcrt. 2013, 14314) is een foutje geslopen. Dit wordt in artikel 9 gerepareerd.

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

---

<sup>7</sup> Kamerstukken II 2009/2010, 29 665, nr. 158