



## Tijdelijke regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 11 september 2023, nr. IENW/BSK-2023/13636, houdende vaststelling van vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten en van regels voor strikt preferentieel baangebruik op de luchthaven Schiphol (Tijdelijke regeling strikt preferentieel baangebruik Schiphol)

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

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

BESLUIT:

### Artikel 1 Definities

- In deze regeling wordt verstaan onder:  
*handelsverkeer*: verkeersvluchten van luchtvaartmaatschappijen die open staan voor individuele boekingen voor passagiers, vracht of post, en die betreffen geregelde vluchten, zijnde lijnvluchten of commerciële vluchten uitgevoerd op een vaste route volgens een gepubliceerde dienstregeling, en niet-geregelde vluchten, zijnde chartervluchten in het passagiers- en vrachtvervoer of commerciële vluchten met een ongeregeld karakter;  
*het gebruiksjaar 2024*: de periode van 1 november 2023 tot en met 31 oktober 2024;  
*inspecteur-generaal*: inspecteur-generaal Leefomgeving en Transport;  
*LVB*: Luchthavenverkeerbesluit Schiphol;  
*LVNL*: Luchtverkeersleiding Nederland;  
*Schiphol*: de exploitant van de luchthaven Schiphol;  
*Slotverordening*: verordening nr. 95/93 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van 'slots' op communautaire luchthavens (PBEG 1993, L 14);  
*wet*: Wet luchtvaart.
- Onder handelsverkeer als bedoeld in het eerste lid worden mede verstaan positioneringsvluchten, waaronder worden verstaan vluchten ter ondersteuning van lijn- of chartervluchten.

### Artikel 2 Vervangende grenswaarden geluidbelasting

- In plaats van de grenswaarden, genoemd in bijlage 2 bij het LVB, geldt voor het gebruiksjaar 2024 voor een in de onderstaande tabel genoemd handhavingspunt de bij dat punt aangegeven grenswaarde:

Tabel grenswaarden geluidbelasting in handhavingspunten etmaal  $L_{den}$

Grenswaarden handhavingspunten etmaal $L_{den}$ [dB(A)]				
Puntnummer	X-coörd	Y-coörd	Vervangende grenswaarde	Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden
1	97.325	470.400	54,62	55,62
2	100.475	472.525	56,49	57,49
3	104.150	474.925	56,69	57,69
4	106.325	477.125	56,17	57,17
5	108.875	478.725	56,90	57,90
6	109.675	481.125	53,70	54,70
7	107.625	486.025	56,54	57,54
8	107.725	489.075	56,91	57,91
9	107.725	492.100	55,15	56,15
10	108.525	495.350	58,35	59,35
11	109.175	498.100	58,28	59,28
12	109.550	500.725	58,35	59,35
13	110.250	503.025	57,83	58,83
14	110.775	500.550	56,54	57,54



Grenswaarden handhavingspunten etmaal $L_{den}$ [dB(A)]				
Puntnummer	X-coörd	Y-coörd	Vervangende grenswaarde	Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden
15	110.575	496.725	57,57	58,57
16	111.750	491.425	56,32	57,32
17	111.825	487.425	55,38	56,38
18	111.950	485.275	61,57	62,57
19	113.625	482.275	54,87	55,87
20	116.175	481.925	60,11	61,11
21	119.050	481.900	57,33	58,33
22	122.025	481.450	55,89	56,89
23	118.800	481.050	56,43	57,43
24	114.525	476.925	60,22	61,22
25	116.100	474.050	58,68	59,68
26	113.575	472.550	56,51	57,51
27	112.500	468.500	56,82	57,82
28	112.600	472.325	55,28	56,28
29	112.525	475.400	55,40	56,40
30	110.475	475.250	59,19	60,19
31	108.600	475.075	58,47	59,47
32	110.150	471.075	56,85	57,85
33	106.800	471.150	58,78	59,78
34	103.400	472.225	56,91	57,91
35	98.400	470.300	55,63	56,63

2. In plaats van de grenswaarden, genoemd in bijlage 3 bij het LVB, geldt voor het gebruiksjaar 2024 voor een in de onderstaande tabel genoemd handhavingspunt de bij dat punt aangegeven grenswaarde:

Tabel grenswaarden geluidbelasting in handhavingspunten  $L_{night}$

Puntnummer	X-coörd	Y-coörd	Vervangende grenswaarde	Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden
1	102.750	473.250	51,86	52,86
2	104.150	474.925	47,96	48,96
3	105.750	476.600	46,41	47,41
4	108.875	478.725	47,30	48,30
5	108.025	485.875	50,47	51,47
6	108.350	492.100	50,09	51,09
7	108.525	495.350	48,63	49,63
8	109.275	501.750	47,86	48,86
9	109.675	504.850	46,46	47,46
10	110.825	504.425	47,30	48,30
11	110.775	500.550	48,37	49,37
12	110.575	496.725	49,49	50,49
13	110.600	494.400	49,80	50,80
14	110.175	488.550	51,08	52,08
15	118.825	481.650	51,84	52,84
16	120.250	481.500	50,75	51,75
17	118.825	481.350	51,40	52,40
18	111.000	476.350	48,45	49,45
19	109.175	474.600	45,39	46,39
20	110.750	471.600	46,65	47,65
21	115.875	468.125	45,39	46,39
22	111.800	467.525	45,02	46,02
23	109.500	468.025	47,02	48,02
24	106.000	471.050	47,23	48,23
25	100.475	472.525	47,47	48,47



### **Artikel 3 Doel**

Deze regeling heeft tot doel om voor het gebruiksjaar 2024 tijdelijk vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten vast te stellen, na te leven met inachtneming van de regels voor strikt preferentieel baangebruik van het nieuwe normen- en handhavingstelsel voor Schiphol, zodat hiermee rekening wordt gehouden bij het vaststellen van de beschikbare capaciteit voor de toewijzing van slots, bedoeld in artikel 6 van de Slotverordening, vanaf het zomerseizoen 2024 en uitvoeringstechnische problemen kunnen worden gesignaleerd. De regeling heeft tevens tot doel om ten behoeve van de ontwikkeling van een toekomstig nieuw normenstelsel te verkennen welke rol de grenswaarden in de huidige handhavingspunten kunnen vervullen met betrekking tot individuele bescherming van omwonenden tegen lokale geluidhinder.

### **Artikel 4 Beperkingen en voorschriften**

1. LVNL geeft luchtverkeersleiding die ertoe strekt dat het luchthavenluchtverkeer wordt afgehandeld binnen de vervangende grenswaarden, bedoeld in artikel 2, voor de geluidbelasting in de handhavingspunten, met toepassing van de regels voor het strikt preferentieel baangebruik door handelsverkeer, zoals opgenomen in de bijlage bij deze regeling. Van die regels voor strikt preferentieel baangebruik wordt alleen afgeweken indien door het blijven toepassen van deze regels de bedoelde grenswaarden voor geluidbelasting zouden worden overschreden.
2. LVNL en Schiphol stellen de inspecteur-generaal in kennis van een afwijking als bedoeld in het eerste lid, alsmede van het beëindigen van die afwijking.
3. LVNL en Schiphol leveren de inspecteur-generaal de relevante informatie over de uitvoering van het experiment met betrekking tot het strikt preferentieel baangebruik overeenkomstig de ontwerpwijziging van de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol van 16 februari 2021, gepubliceerd op [www.luchtvaartindetoekomst.nl](http://www.luchtvaartindetoekomst.nl), met dien verstande dat:
  - a. de in gebruik zijnde baancombinatie, bedoeld in Bijlage 8, Deel II, §3.4.1.3., bij die ontwerpwijziging in alle gevallen gelijk is aan de baancombinatie op basis van baanactiviteit conform §3.4.1., onder b, van Bijlage 8, Deel II, en
  - b. bij het vaststellen van het percentage van de tijd dat de in gebruik zijnde baancombinatie kan worden verantwoord op basis van de verantwoordingscriteria, bedoeld in Bijlage 8, Deel II, §4.2.1., onder b, het totaal aantal 5-minuten perioden wordt gecorrigeerd voor de periodes tussen 22.15 en 23.00 uur en tussen 6.00 en 6.45 uur waarin, gelet op artikel 3.1.3, vierde lid, van het LVB, de gebruikte baancombinatie was gebaseerd op de baanpreferentietabellen voor de periode van 23.00 uur tot 6.00 uur.

### **Artikel 5 Uitvoering**

Bij het vaststellen van de beschikbare capaciteit, bedoeld in artikel 3, houdt Schiphol rekening met de artikelen 2 tot en met 4 van deze regeling.

### **Artikel 6 Gevolgen**

De verplichting tot naleving van de grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten, bedoeld in artikel 2, met inachtneming van de regels voor strikt preferentieel baangebruik door handelsverkeer, bedoeld in artikel 4, en 2,5 procent geluidruimte voor overig verkeer, geeft in de praktijk ruimte voor 460.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer waarvan 32.000 in de nacht. Bij het vaststellen van de beschikbare capaciteit, bedoeld in artikel 3, wordt rekening gehouden met die grenswaarden en regels, met dien verstande dat, in verband met de inwerkingtreding gedurende het gebruiksjaar, voor het bepalen van de operationele capaciteit in de zomerperiode 2024 de reguliere procentuele verdeling van de operationele capaciteit tussen winter- en zomerseizoen wordt aangehouden.

### **Artikel 7 Beoordelingscriteria**

Voor de beoordeling of het experiment wordt omgezet in een structurele wettelijke regeling zal worden gezien of in de praktijk het vliegen volgens de regels voor het strikt preferentieel baangebruik voor handelsverkeer, bedoeld in artikel 4, binnen de vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten, bedoeld in artikel 2, mede in relatie tot het vaststellen van de beschikbare capaciteit, bedoeld in artikel 3, leidt tot uitvoeringstechnische problemen en zo ja, tot welke. Voorts zal worden gezien of en zo ja, welke rol de grenswaarden in de handhavingspunten kunnen vervullen met betrekking tot individuele bescherming van omwonenden tegen lokale geluidhinder. De ontwikkelingen zullen gedurende het experiment per kwartaal worden gemonitord en na afloop worden geëvalueerd.



---

### **Artikel 8 Onvoorziene gevallen**

In onvoorziene gevallen kan op advies van belanghebbenden de Minister van Infrastructuur en Waterstaat overgaan tot het wijzigen, opschorten of voortijdig beëindigen van deze regeling.

### **Artikel 9 Termijn**

Deze regeling is van toepassing op het gebruiksjaar 2024.

### **Artikel 10 Citeertitel**

Deze regeling wordt aangehaald als: Tijdelijke regeling strikt preferentieel baangebruik Schiphol.

### **Artikel 11 Inwerkingtreding**

1. Deze regeling treedt in werking met ingang van 31 maart 2024.
2. Indien de regeling niet op grond van artikel 8.23a, vijfde en zesde lid, is verlengd ten behoeve van toepassing van het experiment op het gebruiksjaar 2025, vervalt de regeling op 31 oktober 2025.

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

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
M.G.J. Harbers*



## BIJLAGE BIJ ARTIKEL 4 VAN DE TIJDELIJKE REGELING STRIKT PREFERENTIEEL BAANGEBRUIK SCHIPHOL

### Regels voor het strikt preferentieel baangebruik door handelsverkeer

#### Begripsbepalingen

In deze bijlage wordt verstaan onder:

*baan capaciteit*: capaciteit uitgedrukt in een aantal starts of landingen voor de combinaties van één of twee startbanen met één of twee landingsbanen;

*beperkt zicht*: zicht waarbij het horizontale zicht minder is dan of gelijk is aan 1.500 m of de wolkenbasis zich bevindt op een hoogte die minder is dan of gelijk is aan 300 ft;

*convergerend baangebruik*: baangebruik waarbij er een onderlinge afhankelijkheid is in het gebruik van twee banen doordat bij een mogelijke doorstart kans is op kruisend verkeer;

*dwarwind*: wind met richting haaks op de baan met de windsnelheid uitgedrukt in knopen;

*goed zicht*: zicht waarbij het horizontale zicht ten minste 5.000 m is en de wolkenbasis zich bevindt op een hoogte van ten minste 1.000 ft of ten minste 2.100 ft in geval van convergerend baangebruik;

*knopen*: de eenheid waarin de windsnelheid in de luchtvaart wordt uitgedrukt, waarbij 1 knoop gelijk is aan 0,514 m/s;

*marginaal zicht*: zicht waarbij het horizontale zicht tussen 1.500 m en 5.000 m is en de wolkenbasis zich bevindt op een hoogte van tenminste 300 ft of zicht waarbij de wolkenbasis zich bevindt op een hoogte tussen 300 ft en 1.000 ft (tussen 300ft en 2.100 ft voor een baancombinatie met convergerend baangebruik) en het horizontale zicht tenminste 1.500 m is;

*piekperiode*: periode waarin ten minste drie banen tegelijk in gebruik zijn;

*staartwind*: wind in dezelfde richting als de baan met de windsnelheid uitgedrukt in knopen;

*UDP*: Uniforme Daglicht Periode, zijnde de periode van 15 minuten voor zonsopgang tot 15 minuten na zonsondergang;

*winterseizoen*: dienstregelingperiode van 1 november tot de eerste dag van het zomerseizoen van de International Air Transport Association;

*zomerseizoen*: dienstregelingperiode vanaf de eerste dag van het zomerseizoen van de International Air Transport Association tot en met 31 oktober.

#### Regel 1. Gebruik baanpreferentietabel

- LVNL geeft luchtverkeersleiding die ertoe strekt dat voor de afhandeling van het luchthavenluchtverkeer gebruik wordt gemaakt van een combinatie van beschikbare en bruikbare banen die volgt uit toepassing van de navolgende punten 2 tot en met 14.
- De keuze voor het in gebruik nemen van een baancombinatie is gebaseerd op de navolgende baanpreferentietabellen voor de periode van 6.00 uur tot 23.00 uur (in tabel 1) en voor de periode van 23.00 uur tot 6.00 uur (in tabel 2).

Tabel 1: van kracht van 6.00 uur tot 23.00 uur

Vereiste condities	Preferentie	Baancombinatie			
		Landingsbaan 1 (L1)	Landingsbaan 2 (L2)	Startbaan 1 (S1)	Startbaan 2 (S2)
Goed zicht én binnen UDP	1	Baan 06	Baan 36R	Baan 36L	Baan 36C
	2	Baan 18R	Baan 18C	Baan 24	Baan 18L
	3	Baan 06	Baan 09	Baan 09	Baan 36L
	4	Baan 27	Baan 18R	Baan 24	Baan 18L
Goed zicht	5a	Baan 36R	Baan 36C	Baan 36L	Baan 36C
	5b	Baan 18R	Baan 18C	Baan 18L	Baan 18C
Marginaal zicht	6a	Baan 36R	Baan 36C	Baan 36L	Baan 09
	6b	Baan 18R	Baan 18C	Baan 18L	Baan 24



Tabel 2: van kracht van 23.00 uur tot 6.00 uur; ook tussen 22.15 en 23.00 uur en tussen 6.00 en 6.45 uur kan LVNL gelet op artikel 3.1.3, vierde lid, van het LVB, de keuze voor het in gebruik nemen van een baancombinatie baseren op de baanpreferentie-tabellen voor de periode van 23.00 uur tot 6.00 uur

Vereiste condities	Preferentie	Baancombinatie			
		Landingsbaan 1 (L1)	Landingsbaan 2 (L2)	Startbaan 1 (S1)	Startbaan 2 (S2)
Goed of marginaal zicht	1	Baan 06	–	Baan 36L	–
	2	Baan 18R	–	Baan 24	–
	3	Baan 36C	–	Baan 36L	–
	4	Baan 18R	–	Baan 18C	–

Hierbij is:

Baan 18R/36L: Polderbaan

Baan 18C/36C: Zwanenburgbaan

Baan 18L/36R: Aalsmeerbaan

Baan 09/27: Buitenveldertbaan

Baan 06/24: Kaagbaan

- Indien een baan niet beschikbaar is gesteld door de exploitant van de luchthaven en dit is niet als gevolg van groot onderhoud, dan kan de keuze voor het in gebruik nemen van een baancombinatie in de periode 6.00 uur tot 23.00 uur, of, indien van toepassing, het gehele etmaal worden gebaseerd op de navolgende tabellen:

Tabel 3: Baanpreferentietabel voor het gehele etmaal bij het niet beschikbaar zijn van de Polderbaan:

Vereiste condities	Preferentie	Baancombinatie			
		Landingsbaan 1 (L1)	Landingsbaan 2 <sup>1</sup> (L2)	Startbaan 1 (S1)	Startbaan 2 (S2) <sup>1</sup>
Goed zicht én binnen UDP	1	Baan 06	Baan 36R	Baan 36C	Baan 09
	2	Baan 18C	Baan 27	Baan 24	Baan 18L

<sup>1</sup> In de periode van 23.00 tot 6.00 uur mag de tweede baan niet worden ingezet.

Tabel 4: Baanpreferentietabel voor het gehele etmaal bij het niet beschikbaar zijn van de Kaagbaan:

Vereiste condities	Preferentie	Baancombinatie			
		Landingsbaan 1 (L1)	Landingsbaan 2 <sup>1</sup> (L2)	Startbaan 1 (S1)	Startbaan 2 (S2) <sup>1</sup>
Goed zicht	1	Baan 36R	Baan 36C	Baan 36L	Baan 36C
		Baan 36R	Baan 36C	Baan 36L	Baan 09
	2	Baan 18R	Baan 18C	Baan 18L	Baan 18C
		Baan 18R	Baan 27	Baan 18L	Baan 18C
Marginaal zicht	3	Baan 36R	Baan 36C	Baan 36L	Baan 09

<sup>1</sup> In de periode van 23.00 tot 6.00 uur mag de tweede baan niet worden ingezet.

Tabel 5: Baanpreferentietabel voor 6.00 uur tot 23.00 uur bij het niet beschikbaar zijn van de Aalsmeerbaan:

Vereiste condities	Preferentie	Baancombinatie			
		Landingsbaan 1 (L1)	Landingsbaan 2 (L2)	Startbaan 1 (S1)	Startbaan 2 (S2)
Goed zicht én binnen UDP	1	Baan 06	Baan 27	Baan 36L	Baan 36C
		Baan 06	Baan 18R	Baan 09	Baan 36C
	2	Baan 18R	Baan 18C	Baan 24	Baan 09



Tabel 6: Baanpreferentietabel voor 6.00 uur tot 23.00 uur bij het niet beschikbaar zijn van de Buitenveldertbaan:

Vereiste condities	Preferentie	Baancombinatie			
		Landingsbaan 1 (L1)	Landingsbaan 2 (L2)	Startbaan 1 (S1)	Startbaan 2 (S2)
Goed zicht én binnen UDP	1	Baan 06	Baan 36R	Baan 36L	Baan 36C
	2	Baan 18R	Baan 18C	Baan 24	Baan 18L
Goed zicht	3	Baan 36R	Baan 36C	Baan 36L	Baan 36C
	4	Baan 18R	Baan 18C	Baan 18L	Baan 18C
Marginaal zicht	5	Baan 18R	Baan 18C	Baan 18L	Baan 24

Tabel 7: Baanpreferentietabel voor 6.00 uur tot 23.00 uur bij het niet beschikbaar zijn van de Zwanenburgbaan:

Vereiste condities	Preferentie	Baancombinatie			
		Landingsbaan 1 (L1)	Landingsbaan 2 (L2)	Startbaan 1 (S1)	Startbaan 2 (S2)
Goed zicht én binnen UDP	1	Baan 06	Baan 09	Baan 36L	Baan 09
	2	Baan 18R	Baan 27	Baan 24	Baan 18L

- Indien meerdere banen, met uitzondering van de Schiphol-Oostbaan, niet beschikbaar zijn gesteld door de exploitant van de luchthaven en dit is niet als gevolg van groot onderhoud, behoeft voor de keuze voor het in gebruik nemen van een baancombinatie geen preferentietabel te worden gehanteerd.
- Bij de toepassing van de baanpreferentietabellen bedoeld in de punten 2 en 3 geldt dat voor de keuze voor het in gebruik nemen van een baancombinatie kan worden afgezien van de baancombinaties waarvoor niet aan de vereiste zicht- en daglichtcondities zoals aangegeven in de tabellen wordt voldaan.
- Bij de toepassing van de baanpreferentietabellen bedoeld in de punten 2 en 3 geldt dat een minder preferente baancombinatie uit de tabel kan worden gebruikt indien voor de meer preferente baancombinatie(s) in de tabel geldt dat:
  - de dwarswind groter is dan 15 knopen of de staartwind groter is dan 0 knopen op landingsbaan 1 (L1) of op startbaan 1 (S1); of
  - de dwarswind groter is dan 20 knopen of de staartwind groter is dan 0 knopen op landingsbaan 2 (L2) of op startbaan 2 (S2).
- Van het gebruik van de baanpreferentietabellen bedoeld in de punten 2 en 3 kan worden afgezien indien voor alle baancombinaties uit de tabel geldt dat:
  - de dwarswind groter is dan 15 knopen of de staartwind groter is dan 0 knopen op landingsbaan 1 (L1) of op startbaan 1 (S1); of
  - de dwarswind groter is dan 20 knopen of de staartwind groter is dan 0 knopen op landingsbaan 2 (L2) of op startbaan 2 (S2).
- Van het gebruik van de baanpreferentietabellen bedoeld in de punten 2 en 3 kan worden afgezien indien er sprake is van beperkt zicht.
- Het baangebruik wordt gebaseerd op de meest actuele prognose voor wind en zicht als vastgelegd in de Terminal Area Forecast (TAF), met dien verstande dat het baangebruik kan worden gebaseerd op de feitelijke wind- en zichtomstandigheden indien de werkelijkheid verschilt van de prognose.
- Om van baancombinatie te wisselen, kan tijdelijk een andere baancombinatie worden gebruikt dan volgt uit de punten 2 tot en met 8. Dit tijdelijke gebruik betreft een periode van maximaal 10 minuten.
- Als het gebruik van een baancombinatie tijdens een piekperiode voor een deel van de duur van de periode is gebaseerd op toepassing van het gestelde in de punten 2 tot en met 10 mag de rest van de periode worden gezien als het anticiperen op een verandering van omstandigheden of het nog niet kunnen wisselen naar een meer preferente baancombinatie.
- De Polderbaan (baan 36L voor starts of baan 18R voor landingen) of de Kaagbaan (baan 24 voor starts of baan 06 voor landingen) kunnen waar mogelijk worden gebruikt in plaats van een andere baan uit de van toepassing zijnde baancombinatie uit een baanpreferentietabel.
- Als er in een periode van 5 minuten of langer geen starts en landingen plaatsvinden, geldt er voor dat moment geen voorgeschreven baancombinatie.
- Indien er sprake is van wolken met verticale luchtstroming of buien in de TMA Schiphol, de CTR Schiphol of de sectoren die delen van het luchtruim blokkeren voor normaal gebruik, dan hoeft de keuze voor het in gebruik nemen van een baancombinatie niet te worden gebaseerd op de baanpreferentietabellen opgenomen in de punten 2 en 3.
- Aan het gestelde in de punten 2 tot en met 14 is in elk geval voldaan indien in gemiddeld minimaal



95% van de tijd van het winter- respectievelijk zomerseizoen de in gebruik genomen baancombinatie de juiste combinatie was op grond van die punten.

### **Regel 2. Gebruik tweede start- of landingsbaan**

1. LVNL kan met inachtneming van de navolgende punten 2 en 3 voor de afhandeling van het luchthavenluchtverkeer een tweede startbaan respectievelijk tweede landingsbaan in gebruik nemen indien het verkeersaanbod daartoe noodzaakt.
2. Voor het in gebruik nemen van een tweede startbaan respectievelijk tweede landingsbaan geldt dat het aantal starts respectievelijk landingen in de 10 minuten periode of de daaraan voorafgaande of daaropvolgende 10 minuten periode hoger is dan de baancapaciteit zoals in de in artikel 5, tweede lid, bedoelde ontwerpwijziging van de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol is bepaald.
3. Het in gebruik nemen van een tweede start- respectievelijk landingsbaan is eveneens mogelijk indien de tweede baan tijdelijk, voor een duur van maximaal 20 minuten, in gebruik wordt genomen tussen twee perioden waarin de tweede baan wordt ingezet op basis van het gestelde onder 2.
4. Het gestelde onder de punten 2 en 3 is niet van toepassing op het gebruik van andere baancombinaties dan die zijn opgenomen in de van toepassing zijnde baanpreferentietabellen, bedoeld in regel 1 onder de punten 2 en 3 of bij omstandigheden die leiden tot beperkt zicht.
5. Aan het gestelde onder de punten 1 tot en met 3 is voldaan indien voor het winter- respectievelijk zomerseizoen voor minimaal 95% van de tijd dat een tweede startbaan in gebruik is genomen en voor minimaal 90% van de tijd dat een tweede landingsbaan in gebruik is genomen, het gebruik van de tweede baan met inachtneming van die punten heeft plaatsgevonden.

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

1. LVNL maakt voor de afhandeling van het startend verkeer met een westelijk gelegen bestemming, sector 4 en 5, gebruik van de meest westelijk gelegen startbaan binnen een baancombinatie indien twee startbanen in gebruik zijn.
2. Het onder punt 1 gestelde is niet van toepassing op de momenten dat een andere baancombinatie in gebruik is genomen dan is opgenomen in de van toepassing zijnde baanpreferentietabellen, bedoeld in regel 1 onder de punten 2 en 3 en op de eerste 10 minuten en laatste 10 minuten van perioden dat twee startbanen in gebruik zijn.
3. Aan het onder punt 1 gestelde is voldaan indien voor het winter- respectievelijk zomerseizoen minimaal 97% van het verkeer met een westelijk gelegen bestemming, sector 4 en 5, gebruik heeft gemaakt van de meest westelijk gelegen startbaan binnen een baancombinatie.

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

1. LVNL maakt tijdens perioden dat zowel baan 18R (Polderbaan) als baan 18C (Zwanenburgbaan) in gebruik zijn als landingsbanen, voor het winter- respectievelijk zomerseizoen voor minimaal 45% van het aantal landingen gebruik van baan 18R.
2. LVNL maakt tijdens perioden dat zowel baan 06 (Kaagbaan) als baan 36R (Aalsmeerbaan) in gebruik zijn als landingsbanen, voor het winter- respectievelijk zomerseizoen voor minimaal 50% van het aantal landingen gebruik van baan 06.
3. Het onder de punten 1 en 2 gestelde is niet van toepassing indien een andere baancombinatie is gebruikt dan is opgenomen in de van toepassing zijnde baanpreferentietabellen, bedoeld in regel 1 onder de punten 2 en 3.

### **Regel 4. Gebruik vierde baan**

1. De vierde baan is de baan waarop tijdens een afzonderlijke, aaneengesochte, periode waarin gestart is op twee startbanen en geland is op twee landingsbanen het minste aantal vliegtuigbewegingen heeft plaatsgevonden, met dien verstande dat de Kaagbaan (landingen baan 06 of starts baan 24) en de Polderbaan (landingen 18R of starts 36L) alleen als vierde baan kunnen worden aangemerkt indien op die banen de dwarswind hoger is dan 15 knopen of de staartwind hoger is dan 5 knopen.
2. LVNL geeft luchtverkeersleiding die ertoe strekt dat per dag niet meer dan 80 vliegtuigbewegingen plaatsvinden op de vierde baan.
3. LVNL geeft luchtverkeersleiding die ertoe strekt dat in een gebruiksjaar per dag gemiddeld niet meer dan 40 vliegtuigbewegingen plaatsvinden op de vierde baan.
4. Vliegtuigbewegingen op de vierde baan op een dag worden voor punt 2 niet meegerekend indien deze het gevolg zijn van een situatie waarin de werkelijke capaciteit minimaal 10% lager ligt dan de baancapaciteit zoals deze in de in artikel 5, tweede lid, bedoelde ontwerpwijziging van de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol is bepaald voor zover deze situatie het gevolg is van





---

baanonderhoud, uitzonderlijk weer of onvoorziene of uitzonderlijke omstandigheden. Dit geldt voor maximaal twee maal de duur van deze situatie.

5. Vliegtuigbewegingen op de vierde baan op een dag worden voor punt 3 boven de 40 vliegtuigbewegingen niet meegeteld indien deze het gevolg zijn van een situatie als bedoeld in punt 4. Dit geldt voor maximaal twee maal de duur van deze situatie.
6. Onder uitzonderlijk weer als bedoeld onder punt 4 wordt verstaan:
  - a. omstandigheden met beperkt zicht in de CTR Schiphol;
  - b. een windsnelheid in de CTR Schiphol van minimaal 22 knopen of in de TMA Schiphol van minimaal 25 knopen;
  - c. wolken met verticale luchtstromen of buien in de TMA of CTR Schiphol of in de sectoren, die delen van het luchtruim blokkeren voor normaal gebruik;
  - d. weersomstandigheden die de-icing noodzakelijk maken.

Onder onvoorziene of uitzonderlijke omstandigheden worden verstaan omstandigheden waardoor het normale gebruik van de luchthaven ernstig wordt belemmerd. Het vormen van een wachtrij van af te handelen toestellen door de luchtverkeersleiding (bunching) wordt niet beschouwd als onvoorziene of uitzonderlijke omstandigheid indien dit niet het gevolg is van een onvoorziene of uitzonderlijke omstandigheid.



## TOELICHTING

### Algemeen

#### 1. Inleiding

In de Hoofdlijnenbrief Schiphol van 24 juni 2022<sup>1</sup> is gemeld dat het kabinet heeft besloten dat met ingang van 1 november 2023 (gebruiksjaar 2024 dat loopt tot 1 november 2024) het anticiperend handhaven van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol uit 2008<sup>2</sup> (hierna: LVB) wordt beëindigd. Het anticiperend handhaven houdt in dat in geval van een overschrijding van een of meer grenswaarden voor geluid in handhavingspunten (vastgesteld in het LVB van 2008 en gewijzigd in 2010<sup>3</sup>) (hierna: 2008/2010) geen maatregel op grond van artikel 8.22 van de Wet luchtvaart wordt genomen door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) indien de overschrijding het gevolg is van het uitvoeren van de (baangebruiks)regels van het Nieuw Normen- en Handhavingstelsel voor Schiphol (NNHS<sup>4</sup>). Heeft een overschrijding een andere oorzaak, dan volgt in principe wel een maatregel van de ILT. Stoppen met anticiperend handhaven betekent dat overschrijding van een grenswaarde zoals bepaald in het LVB niet meer is toegestaan. Naar aanleiding van een gerechtelijke procedure van de luchtvaartmaatschappijen tegen de experimenteerregeling – waarop in paragraaf 9 nader wordt ingegaan – is de ingangsdatum van het beëindigen van het anticiperend handhaven geworden 31 maart 2024 in plaats van 1 november 2023.

In de Hoofdlijnenbrief is tevens opgenomen dat, ondanks het beëindigen van het anticiperend handhaven, wel wordt vastgehouden aan de bestaande toepassing van de regels voor het strikt preferentieel baangebruik van het NNHS. Deze regels zijn niet opgenomen in het LVB en moeten worden vastgelegd. Gekozen is voor een grondslag in een ministeriële regeling, te weten een experimenteerregeling op basis van artikel 8.23a van de Wet luchtvaart. Op grond van die regeling wordt het strikt preferentieel baangebruik gecombineerd met toepassing van grenswaarden voor geluid in handhavingspunten. Die combinatie is nieuw.

Doel van deze experimenteerregeling is tijdelijk de regels voor het strikt preferentieel baangebruik vast te leggen en bij wijze van experiment uit te laten voeren met inachtneming van de grenswaarden voor geluid in handhavingspunten. In de Hoofdlijnenbrief heeft het kabinet aangegeven te willen overstappen op sturen op normen en in lijn met de Luchtvaartnota in de toekomst op de voortdurende vermindering van negatieve externe effecten van de luchtvaart. Hiervoor moet normstelling worden ontwikkeld die steeds verder zal worden aangescherpt. Het is de bedoeling dat in dat kader van het experiment wordt geleerd en dat – en na evaluatie ervan – verder gewerkt wordt om het genoemde normenstelsel in het LVB op te nemen.

In het kader van het experiment wordt bezien in hoeverre strikt preferentieel baangebruik mogelijk is binnen geactualiseerde grenswaarden voor geluid in handhavingspunten van het LVB van 2008/2010. In deze regeling zijn ten opzichte van het LVB van 2008/2010 gewijzigde grenswaarden opgenomen. Aanpassing van deze grenswaarden sluit aan op diverse ontwikkelingen die sinds de vaststelling van de grenswaarden in het LVB van 2008/2010 hebben plaatsgevonden. Na de laatste wijziging van de grenswaarden in het LVB in 2010 zijn de grenswaarden niet meer aangepast. Sindsdien zijn er wel de nodige maatregelen genomen met het oog op de beperking van de geluidhinder en ten behoeve van de vliegveiligheid. Een voorbeeld is de wijziging van aan- en uitvliegroutes. De grenswaarden zijn in verband met deze maatregelen na 2010 niet meer formeel aangepast omdat het stelsel met grenswaarden in handhavingspunten met het NNHS zou komen te vervallen en de grenswaarden anticiperend op het NNHS zijn gehandhaafd. Het is natuurlijk niet de bedoeling dat die maatregelen worden teruggedraaid. Daarom worden de grenswaarden nu alsnog aangepast, in aansluiting op de huidige operatie. Zou dat niet gebeuren, dan zouden al snel overschrijdingen van grenswaarden volgen. Dit komt doordat de verdeling van de geluidsruimte over de handhavingspunten niet meer aansluit bij de huidige operationele praktijk. Zonder actualisatie is het inpasbaar volume onzeker. Aan de ene kant is een aantal handhavingspunten zeer knellend in combinatie met de huidige operatie, aan de andere kant kan de sector stuurmaatregelen nemen waardoor de operatie wordt gewijzigd. Het aantal vliegtuigbewegingen dat kan worden uitgevoerd is daarmee onzeker. Met de aanpassing van de grenswaarden wordt de uitvoering van het experiment mogelijk gemaakt: het uitgangspunt is strikt preferentieel baangebruik maar in geval van een dreigende overschrijding van grenswaarden moet

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2021/2022, 29.665, nr. 432

<sup>2</sup> Stb. 2008, 390

<sup>3</sup> Stb. 2010, 125

<sup>4</sup> Memorie van toelichting bij de wijziging van de Wet luchtvaart in verband met het NNHS (Kamerstukken II 2014/2015, 34.098, nr. 3)



van dat baangebruik worden afgeweken. De aanpassing van de grenswaarden is overigens nadrukkelijk niet bedoeld om de luchtvaartsector meer of minder verkeer te kunnen laten accommoderen dan beoogd werd met het LVB 2008. Bedoeling is het experiment mogelijk te maken met strikte handhaving van de grenswaarden in de handhavingpunten.

In de Hoofdlijnenbrief is uitgegaan van een maximaal aantal van 400.000–465.000 vliegtuigbewegingen per gebruiksjaar dat op Schiphol kan worden afgehandeld als gestopt wordt met anticiperend handhaven. Het gaat hierbij om vliegtuigbewegingen van handelsverkeer. Gebleken is dat ruimte bestaat voor maximaal 460.000 vliegtuigbewegingen. In paragraaf 3 wordt nader aangegeven hoe het aantal vliegtuigbewegingen tot stand is gekomen. In artikel 6 van de experimenteerregeling is dat aantal van 460.000 vliegtuigbewegingen per gebruiksjaar genoemd waarvoor de regeling in de praktijk ruimte geeft. In het artikel is daarbij aangegeven dat voor het bepalen van de operationele capaciteit in de zomerperiode 2024 de reguliere procentuele verdeling van de operationele capaciteit tussen zomer- en winterseizoen wordt aangehouden. Reden hiervoor is dat de regeling nog geen betrekking heeft op het winterseizoen maar alleen op het zomerseizoen 2024; het gaat dus om een gebroken gebruiksjaar. Binnen het anticiperend handhaven werd uitgegaan van 483.000 vliegtuigbewegingen voor het gebruiksjaar 2024. Van de reductie naar 460.000 vliegtuigbewegingen (23.000 vliegtuigbewegingen) zou bij een gelijkmatige verdeling normaliter een aantal vliegtuigbewegingen reductie in het winterseizoen gerealiseerd worden. Met het anticiperend handhaven wordt echter pas gestopt op 31 maart 2024 en de regeling geldt daarmee alleen voor het zomerseizoen 2024. Een reductie in het winterseizoen blijft daardoor buiten beschouwing. Daardoor zou het aantal vliegtuigbewegingen over het gebruiksjaar 2024 enkele duizenden vliegtuigbewegingen hoger kunnen uitkomen dan 460.000. Hoewel de aangepaste grenswaarden voor geluid in handhavingpunten formeel pas ingaan op 31 maart 2024 hebben ze vervolgens wel betrekking op het gehele gebruiksjaar 2024. De luchtvaartsector wordt na afloop van het gebruiksjaar dan ook op naleving van die grenswaarden afgerekend. Omdat de regeling al voor aanvang van het gebruiksjaar 2024 wordt gepubliceerd is het voor de sector uiteraard wel mogelijk om met die gewijzigde grenswaarden al vanaf de start van het gebruiksjaar 2024 rekening te houden en stuurmaatregelen te nemen indien de sector dat nodig en mogelijk acht.

Naast handelsverkeer is er ook overig verkeer. Dat overig – niet-handels – verkeer betreft met name General Aviation-verkeer. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om business aviation en maatschappelijke vluchten. In het stelsel is vanuit het LVB 2008 en het onderliggend MER (MER 2007) rekening gehouden met 2,5 procent geluidruimte uitsluitend bestemd voor dat overig verkeer<sup>5</sup>. Dat is ook in deze experimenteerregeling gehanteerd. Deze geluidruimte geeft in de praktijk ruimte voor een aantal van ongeveer 17.000 vliegtuigbewegingen General Aviation, waaronder 5.000 vliegtuigbewegingen in verband met maatschappelijk verkeer.

## **2. Regels voor het strikt preferentieel baangebruik**

Het systeem met betrekking tot het strikt preferentieel baangebruik houdt in dat die banen worden ingezet waarvan het gebruik impact heeft op zo min mogelijk omwonenden en dat niet meer banen worden ingezet dan strikt noodzakelijk is. Het gaat met name om de volgende vier regels:

- Regel 1 betreft het gebruik van een baanpreferentietabel op basis waarvan – gegeven de omstandigheden – de meest geluidpreferente baancombinatie kan worden ingezet. Die omstandigheden betreffen met name weersomstandigheden, aanwezig daglicht en baanbeschikbaarheid;
- Regel 2 betreft het gebruik van een tweede start- of landingsbaan op het moment dat het verkeersaanbod daartoe noodzaakt;
- Regel 3 betreft de verdeling van het startend en landend verkeer over de in gebruik zijnde banen;
- Regel 4 betreft het gebruik van de vierde baan. Om het gelijktijdig gebruik van twee start- en twee landingsbanen te beperken wordt een maximum vastgesteld van een (over een gebruiksjaar) gemiddeld aantal vliegtuigbewegingen per dag op de vierde baan plus een maximumaantal vliegtuigbewegingen per dag op die baan.

Met het oog op de handhaafbaarheid zijn de vier regels gericht tot LVNL. De uitvoering van de regels wordt overigens in belangrijke mate beïnvloed door de activiteiten van andere sectorpartijen, t.w. Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen. Daarom hebben in de praktijk uiteraard ook de andere sectorpartijen een verantwoordelijkheid bij de juiste uitvoering van de regels. Omdat echter uiteindelijk LVNL beslist over het feitelijke baangebruik, is LVNL in de onderhavige regeling voor de naleving van de regels verantwoordelijk gesteld. Het experiment moet uitwijzen in hoeverre dit in de praktijk werkt.

In de bijlage bij deze regeling zijn bij regel 1 ‘gebruik baanpreferentietabel’ baanpreferentietabellen opgenomen voor het gebruik van de luchthaven overdag en ‘s nachts. Ten behoeve van de hinderbe-

<sup>5</sup> Kamerstukken II 2006/2007, 29.665, nr. 67



perking kan LVNL op basis van het verkeersaanbod bepalen om de nachtoperatie eerder te beginnen of later te eindigen door tussen 6.00 en 6.45 uur of 22.15 en 23.00 uur de baanpreferentietabellen die gelden voor de periode van 23.00 tot 6.00 uur te hanteren. Aparte tabellen zijn opgenomen voor de situatie dat overdag bepaalde banen niet beschikbaar of bruikbaar zijn waardoor de in de normale situatie meest preferente baancombinatie niet kan worden ingezet. Hierbij kan het gaan om gevallen waarin een baan helemaal niet beschikbaar is gesteld door de exploitant, maar ook om gevallen waarin een baan op zich wel beschikbaar is maar geheel of gedeeltelijk niet bruikbaar omdat bijvoorbeeld de omliggende taxi- of rijbanen niet beschikbaar zijn vanwege werkzaamheden. Voor de situatie dat een baan niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud of een bijzonder voorval zijn overigens geen baanpreferentietabellen in de bijlage opgenomen, omdat deze gevallen worden geregeld in een aparte ministeriële regeling op basis van artikel 8.23 van de Wet luchtvaart. Onder regel 1 zijn voorts de gevallen beschreven waarin volledig van het gebruik van de preferentietabellen kan worden afgezien dan wel van een andere – minder preferente – baancombinatie gebruik kan worden gemaakt. Het gaat daarbij vooral om gevallen waarin sprake is van beperkt zicht of overschrijding van dwars- en/of staartwindlimieten. De regel wordt geacht te zijn nageleefd indien in tenminste 95% van de tijd op basis van de preferentietabellen en de beschreven mogelijke afwijkingen daarvan verklaard kan worden waarom een bepaalde baancombinatie in gebruik is genomen.

Gebruik van de Schiphol-Oostbaan is uitgesloten voor de afwikkeling van handelsverkeer onder normale (weers)omstandigheden. In de baanpreferentietabellen is de Schiphol-Oostbaan daarom dan ook niet opgenomen. Het is daarmee overigens niet uitgesloten dat de Schiphol-Oostbaan toch voor handelsverkeer wordt ingezet, bijvoorbeeld bij langdurig onderhoud van een andere baan.

Met betrekking tot regel 2 ‘gebruik tweede start- of landingsbaan’ wordt in de bijlage beschreven wanneer het verkeersaanbod noodzaakt tot dat gebruik. Voor het bepalen van de noodzaak wordt de uurcapaciteit van een baan vertaald naar aantallen starts en landingen in perioden van 10 minuten. Een tweede start- of landingsbaan mag in gebruik worden genomen indien het verwachte aantal starts of landingen in een periode van 10 minuten of in de daaraan voorafgaande dan wel daaropvolgende periode van 10 minuten hoger is dan de baancapaciteit zoals vermeld in de ontwerpwijziging van de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol van 16 februari 2021 (ontwerp wijziging RMI)<sup>6</sup>. Tussen twee perioden waarin een tweede baan wordt ingezet op basis van deze regel mag die baan daarnaast ook tijdelijk voor een periode van maximaal 20 minuten worden ingezet. In geval van beperkt zicht mag van deze punten worden afgeweken.

De regel wordt geacht te zijn nageleefd indien in minimaal 95% van de tijd dat een tweede startbaan is gebruikt, dan wel in minimaal 90% van de tijd een tweede landingsbaan, overeenkomstig het hiervoor beschrevene is gehandeld. Voor starts geldt een hogere norm omdat starts beter te plannen zijn dan landingen.

Voor regel 3 ‘verdeling startend en landend verkeer over in gebruik zijnde banen’ zijn in de bijlage de regels 3a en 3b opgenomen. De regels hebben betrekking op de situatie dat er gelijktijdig twee startbanen dan wel twee landingsbanen in gebruik zijn.

Op grond van regel 3a maakt startend verkeer met een westelijk gelegen bestemming gebruik van de meest westelijk gelegen startbaan binnen een baancombinatie. Deze regel geldt niet in de uitzonderingsgevallen waarin geen baanpreferentietabel van toepassing is. Hij geldt ook niet in de eerste en laatste 10 minuten van de periode waarin de twee startbanen in gebruik zijn. De regel wordt geacht te zijn nageleefd indien minimaal 97% van het verkeer van de meest westelijk gelegen startbaan gebruik heeft gemaakt.

Voor landend verkeer is in regel 3b opgenomen dat 45% van het aantal landingen in de baancombinatie Polderbaan – Zwanenburgbaan zal worden uitgevoerd op de Polderbaan en 50% van het aantal landingen in de baancombinatie Kaagbaan – Aalsmeerbaan op de Kaagbaan. Ook deze regel geldt niet in de uitzonderingsgevallen waarin geen baanpreferentietabel van toepassing is.

Onder regel 4 ‘gebruik vierde baan’ wordt in de bijlage als vierde baan gedefinieerd de baan waarop tijdens een afzonderlijke, aaneengeschakelde periode waarin gestart is van twee startbanen en geland is op twee landingsbanen het minste aantal vliegtuigbewegingen heeft plaatsgevonden. De Kaagbaan en de Polderbaan, zijnde de meest preferente banen, worden niet als vierde baan aangemerkt, uitgezonderd de situatie dat op een preferente baan een dwarswind staat hoger dan 15 knopen of een staartwind hoger dan 5 knopen. Deze uitzondering volgt uit bijlage 14 bij het ICAO Verdrag<sup>7</sup>, waarin bepaald wordt dat geluidbeperking in de omgeving niet voorop mag staan bij toewijzing van banen bij dergelijke windcondities. Het aantal vliegtuigbewegingen dat op de vierde baan mag worden afgehandeld, bedraagt in een gebruiksjaar per dag gemiddeld niet meer dan 40; het maximum aantal vliegtuigbewegingen op de vierde baan is 80 per dag. Hiervan mag worden afgeweken in geval van

<sup>6</sup> [www.luchtvaartindetoekomst.nl](http://www.luchtvaartindetoekomst.nl)

<sup>7</sup> Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, Trb. 1959, 45



baanonderhoud, uitzonderlijk weer of onvoorziene of uitzonderlijke omstandigheden, indien als gevolg van een van deze oorzaken de uurcapaciteit van de ingezette baancombinatie minimaal 10% lager ligt dan in de reguliere preferentietabel én het verkeersaanbod hoger is dan deze lagere uurcapaciteit (regel 4, punt 4). In de bijlage is aangegeven in welke gevallen sprake is van uitzonderlijk weer (regel 4, punt 6). Ook niet op voorhand nader te beschrijven weersomstandigheden die leiden tot de-icing (ijsvrij maken van vliegtuigen) kunnen vanwege het verkeersaanbod het gebruik van een vierde baan noodzakelijk maken. Bij uitzonderlijke omstandigheden (regel 4, punt 7) gaat het nadrukkelijk om uitzonderlijke gebeurtenissen zoals bijvoorbeeld de problemen veroorzaakt door een aswolk. Bunching (het vormen van een wachtrij af te handelen vliegtuigen door LVNL) die niet het gevolg is van een onvoorziene of uitzonderlijke omstandigheid, wordt niet beschouwd als een onvoorziene of uitzonderlijke omstandigheid.

Zoals hiervoor bij de beschrijving van de regels voor het strikt preferentieel baangebruik is aangegeven, is in elk van de vier regels opgenomen wanneer de regel wordt geacht te zijn nageleefd. Er kunnen echter ook andere dan in de regels beschreven redenen zijn waarmee afwijking van een regel kan worden verantwoord (zie voorbeelden bij de hiervoor beschreven regel 1). LVNL kan die onderbouwd voorleggen aan de ILT. Het is uiteraard de ILT die per geval bepaalt of de redenen al dan niet gegrond zijn.

### **3. Aanpassing grenswaarden in de regeling**

Sinds de vaststelling van de wijzigingen van de grenswaarden voor de geluidbelasting in het LVB in 2008/2010 zijn er diverse externe ontwikkelingen geweest die aanleiding geven om de grenswaarden voor de handhavingpunten in deze regeling aan te passen. Deze ontwikkelingen betreffen maatregelen die zijn genomen vanuit een oogpunt van veiligheid, zoals de maatregel om minder wisselingen van baancombinaties te hebben en/of vanuit een oogpunt van beperking van geluidhinder, zoals de wijziging van aan- en uitvliegroutes en de beperking van het aantal vliegtuigbewegingen in de nacht.

Actualisatie van de grenswaarden is een gangbare procedure in het huidige stelsel met grenswaarden in handhavingpunten. Hierbij moet rekening gehouden worden met de huidige operatie op Schiphol en de uitgangspunten en methoden die golden ten tijde van het vastleggen van de grenswaarden in het LVB (en de criteria voor gelijkwaardigheid waarbinnen toekomstige ontwikkelingen moeten blijven op grond van artikel 8.17, zevende lid, van de Wet luchtvaart). Er is een set grenswaarden berekend waarin dit mogelijk is, uitgaande van de uitgangspunten van het vigerende LVB. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft de berekeningen laten reviewen. Ook is LVNL gevraagd kritisch mee te kijken op de uitgangspunten en uitvoerbaarheid.

Actualisatie van grenswaarden volgt een aantal vaste stappen. Hierbij zijn er in de berekeningen echter verschillende uitgangspunten te kiezen om de vertaalslag te maken van het LVB 2008 naar een actuele situatie. Het uitgangspunt is het verkeersscenario onder het LVB 2008, waarmee 480.000 vliegtuigbewegingen mogelijk waren. Uit de berekeningen met de verschillende methoden blijkt dat 480.000 vliegtuigbewegingen met de actuele operatie en strikt preferentieel baangebruik niet passen binnen de wettelijk beschikbare ruimte. In één van de methoden komt dit doordat het niet past binnen de gelijkwaardigheidscriteria. De andere methoden passen niet omdat niet kan worden voldaan aan het vliegen volgens het NNHS. Er moet worden afgeschaald naar 460.000 vliegtuigbewegingen om binnen de gelijkwaardigheidscriteria te blijven dan wel om volgens het NNHS te kunnen blijven vliegen.

Omwille van de duidelijkheid is in artikel 6 van de regeling aangegeven dat de combinatie van de vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingpunten en het toepassen van strikt preferentieel baangebruik per gebruiksjaar in de praktijk ruimte biedt voor 460.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer waarvan 32.000 in de nacht. Daarnaast is de eerder genoemde 2,5 procent geluidruimte voor overig verkeer in het artikel opgenomen.

Voor de geluidberekeningen voor de set grenswaarden is gebruik gemaakt van het Nederlands Rekenmodel (NRM), opgenomen in artikel 4.2.3 van het LVB. Inmiddels wordt voor geluidberekeningen ook gebruik gemaakt van het geluidrekenmodel doc29. Doc29 is een internationaal rekenvoorschrift, gebaseerd op de meest actuele kennis over het modelleren van vliegtuiggeluid. Het is ontwikkeld door de European Civil Aviation Conference (ECAC). De Europese Commissie heeft doc29 inmiddels als geharmoniseerd rekenvoorschrift opgenomen in de richtlijn Omgevingslawaaai (2002/49)<sup>8</sup> en de verordening met betrekking tot geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen, met de zgn.

<sup>8</sup> Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaai (PB L 189)



'balanced approach' -procedure<sup>9</sup>. Op basis van het Europees voorschrift is een implementatie van het doc29-rekenmodel ontwikkeld dat is toegespitst op de locatie en situatie van Schiphol. Voor deze experimenteerregeling kan echter niet met het doc29-rekenvoorschrift worden gerekend omdat op basis van het huidige LVB voor geluidberekeningen moet worden uitgegaan van het NRM. Bovendien is het doc29-rekenvoorschrift nog niet formeel vastgesteld. In een toekomstige wijziging van het LVB zal voor de geluidberekeningen wel worden uitgegaan van het nieuwe doc29-rekenvoorschrift, dat daartoe in de RMI zal worden vastgelegd.

Op grond van artikel 8.23 van de Wet luchtvaart kan in verband met uit te voeren groot baanonderhoud een ministeriële regeling worden vastgesteld waarin onder meer vervangende grenswaarden worden vastgesteld. Mocht in het gebruiksjaar waarop deze experimenteerregeling betrekking heeft groot baanonderhoud worden uitgevoerd waarvoor een regeling wordt vastgesteld dan worden voor de berekening van daarin op te nemen vervangende grenswaarden de vervangende grenswaarden van deze experimenteerregeling meegenomen.

#### **4. Monitoring en evaluatie**

Het is de bedoeling dat de regels voor het strikt preferentieel baangebruik worden uitgevoerd binnen de grenswaarden voor geluid in handhavingspunten. Bij het geven van luchtverkeersleiding moet LVNL hiermee rekening houden (artikel 4, eerste lid, van de regeling). Het experiment moet uitwijzen of en in hoeverre dat mogelijk is. De ILT monitort daarom of en in hoeverre de regels zijn toegepast zodat dit kan worden betrokken in de evaluatie van de resultaten van het experiment. Uitsluitend de grenswaarden worden door de ILT gehandhaafd. In verband hiermee is in artikel 4, eerste lid, tevens bepaald dat van de regels voor het strikt preferentieel baangebruik wordt afgeweken als dat nodig is om overschrijding van de grenswaarden te voorkomen. Indien wordt afgeweken, wordt dat door LVNL gemeld aan de ILT (artikel 4, tweede lid). Na afloop van het experiment wordt de uitvoering van de regeling geëvalueerd. De conclusies worden vervolgens meegenomen bij de voorbereiding van een wijziging van het LVB. Om te kunnen beoordelen of het experiment geslaagd is wordt een plan van aanpak opgesteld waarin de wijze van monitoring door de ILT en evaluatie door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat worden beschreven. De Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) heeft aangegeven veel belang te hechten aan het kunnen medevormgeven van het evaluatie- en monitoringplan. Dit wordt door het ministerie ondersteund, omdat de expertise van (ervarings)deskundigen uit de MRS dit plan van aanpak kan verrijken. Het ministerie wil daarom dat evaluatie- en monitoringplan dan ook samen met de MRS (zie paragraaf 9) uitwerken. Het is de bedoeling daarvoor een werkgroep te starten.

#### **5. Handhaving**

Ten aanzien van de naleving van de grenswaarden in deze regeling geldt de zorgplicht van de sectorpartijen gezamenlijk (artikel 8.18 Wet luchtvaart). De sectorpartijen moeten er gezamenlijk voor zorgen dat de gewijzigde grenswaarden niet worden overschreden. In artikel 4, derde lid, van deze regeling is bepaald dat LVNL en Schiphol de ILT de relevante informatie over de uitvoering van het experiment met betrekking tot het strikt preferentieel baangebruik leveren overeenkomstig de ontwerpwijziging RMI. De ILT beoordeelt op basis van gegevens van de sector of de vervangende grenswaarden in handhavingspunten in deze regeling zijn overschreden. In het geval van een overschrijding wordt door de ILT een oorzakelijke analyse uitgevoerd, waarbij overeenkomstig artikel 8.22 van de Wet luchtvaart wordt bezien of de overschrijding zich naar verwachting het volgende gebruiksjaar opnieuw zal voordoen. Op overschrijding van een grenswaarde kan vervolgens een maatregel op grond van artikel 8.22 volgen. Bij niet-naleving van een maatregel kan op grond van artikel 11.16, eerste lid, onder d, van de Wet luchtvaart een bestuurlijke boete worden opgelegd. De naleving van een maatregel wordt getoetst met inachtneming van de grenswaarden die gelden op het moment dat de maatregel wordt uitgevoerd.

Handhaving door de ILT heeft geen betrekking op de naleving van de regels voor het strikt preferentieel baangebruik en heeft ook geen betrekking op het maximumaantal vliegtuigbewegingen waarvoor deze regeling naar verwachting ruimte biedt.

#### **6. HUF-toets ILT en uitvoeringstoets LVNL**

Op 8 maart 2023 is door de ILT een HUF-toets op deze experimenteerregeling uitgebracht. De regelgeving wordt handhaafbaar geacht na een aantal verduidelijkingen in de teksten. De in verband hiermee door de ILT gedane voorstellen zijn voor het grootste deel overgenomen. In de tekst is met

<sup>9</sup> Verordening (EU) Nr. 598/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 inzake de vaststelling van regels en procedures voor de invoering van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie binnen het kader van een evenwichtige aanpak (PB L 173)



name benadrukt dat de handhaving door de ILT alleen betrekking heeft op de grenswaarden en niet op het aantal vliegtuigbewegingen en het strikt preferentieel baangebruik. De regelgeving wordt door de ILT uitvoerbaar en fraudebestendig geacht.

Door LVNL is een uitvoeringstoets uitgebracht op 9 maart 2023. LVNL acht de regeling onder bepaalde randvoorwaarden uitvoerbaar. Naar aanleiding van de uitvoeringstoets zijn de baanpreferentietabellen 1 en 7 aangepast. Reden hiervoor is dat de inzet van bepaalde baancombinaties vanuit veiligheidsoogpunt niet meer toelaatbaar wordt geacht. De aanpassing heeft niet geleid tot een wijziging van grenswaarden in handhavingspunten. Een aantal van de in de uitvoeringstoets genoemde punten wordt meegenomen in de lopende evaluatie van de uitvoering van de regels voor het strikt preferentieel baangebruik. De uitkomsten van de evaluatie worden meegenomen in het kader van de wijziging van het LVB en de RMI. Een aantal andere punten uit de uitvoeringstoets wordt eveneens gezien in het kader van de wijziging van het LVB en de RMI. Een van de punten betreft tenslotte het feit dat LVNL als normadressaat voor de baangebruiksregels in de regeling is opgenomen. Het is de bedoeling om in het kader van de evaluatie van de experimenteerregeling te beoordelen of dit in de praktijk ook werkbaar is of dat een gezamenlijke zorgplicht van de sectorpartijen meer voor de hand ligt.

In de HUF-toets vraagt de ILT ook aandacht voor het handhavingsinstrumentarium van de ILT. De ILT heeft wettelijk gezien geen opties om gedurende het gebruiksjaar lik op stuk handhavingsacties te ondernemen omdat de wetgeving daarin niet voorziet. De ILT wijst erop dat daarvoor versterking van het handhavingsinstrumentarium nodig is. Op dit moment worden de mogelijkheden daartoe verkend. Ook de vraag wie normadressaat voor welke regel is wordt daarbij betrokken.

### **7. Werkingsduur**

De regeling is van toepassing op het gebruiksjaar 2024. Voor afloop van dit gebruiksjaar kan de regeling overeenkomstig artikel 8.23a, vijfde lid, van de Wet luchtvaart met een jaar worden verlengd. Indien voor afloop van dat jaar een ontwerpwijziging van het LVB waarin het experiment structureel is vastgelegd is bekendgemaakt, kan de regeling op grond van artikel 8.23a, zesde lid, worden verlengd tot die wijziging in werking is getreden.

### **8. Lasten burgers en bedrijven**

De regeling heeft geen administratieve lasten voor burgers en bedrijven tot gevolg. De door Schiphol en LVNL aan de ILT te leveren gegevens wijken niet af ten opzichte van de regulier op grond van de RMI aan te leveren gegevens.

Het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het geen (omvangrijke) gevolgen voor de regeldruk heeft.

### **9. Participatie en consultatie belanghebbenden**

Het kabinet heeft met betrekking tot Schiphol de complexe taak om een balans te vinden tussen enerzijds het algemene, economische belang dat Schiphol heeft voor heel Nederland en anderzijds de tegengestelde particuliere belangen van de (honderd)duizenden omwonenden en de luchtvaartmaatschappijen. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is daarom continue in gesprek met belanghebbenden om te achterhalen wat hun ideeën, zorgen en aandachtspunten zijn over het beleid dat ten aanzien van Schiphol gemaakt wordt. Dit geldt ook voor de opstelling van de onderhavige regeling. Voor het opstellen van deze regeling is er sprake geweest van formele en informele participatie.

#### *Proces*

Gedurende de totstandkoming van de regeling zijn door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat meerdere initiatieven ondernomen om input vanuit de belanghebbenden te verzamelen. Hierbij geldt dat dit voor betrokkenen en het ministerie niet altijd makkelijk is. De materie is complex en de belangentegenstellingen zijn groot. Toch is er zoveel mogelijk een zorgvuldig proces georganiseerd. Het ministerie heeft partners tijdens verschillende gesprekken geïnformeerd over deze regeling en hun reactie daarop opgehaald. Dit geldt voor bestuurlijke partners in de Bestuurlijke Regie Schiphol, voor sectorpartijen zoals Schiphol en LVNL en voor maatschappelijke partijen verenigd in de Omgevingsraad Schiphol (en later de MRS). Tevens heeft iedere Nederlander de mogelijkheid gekregen om via een openbare internetconsultatie zijn of haar mening en aandachtspunten of kritiek op de regeling te delen.



## Internetconsultatie

Conform artikel 8.23a, achtste lid, van de Wet luchtvaart is eenieder in de gelegenheid gesteld om wensen en bedenkingen kenbaar te maken. Om dat mogelijk te maken is de ontwerpregeling op 26 januari 2023 op de internetconsultatiepagina van Overheid.nl geplaatst. Dit heeft 1.394 reacties opgeleverd, waarvan 1.106 openbaar. Uit de reacties op de internetconsultatie komt naar voren dat er vanuit de omgeving en burgers veel wantrouwen richting Schiphol bestaat. Men is bang voor extra overlast en is bezorgd dat Schiphol en de luchtvaart – naar hun mening – weer een uitzonderingspositie krijgen. Vanuit de luchtvaartsector is men over het algemeen ook gekant tegen de regeling. Er wordt vooral geageerd tegen de krimpplannen van het kabinet en het veronderstelde gebrek aan juridische grondslag daarvoor. Een deel van de reacties gaat over de kwaliteit van de inhoudelijke onderbouwing van de regeling en over het proces omtrent de regeling en de internetconsultatie. Bij veel indieners leeft de verwachting dat er weinig zal worden gedaan met de uitkomsten van de regeling. In een klein deel van de reacties wordt steun gegeven aan de regeling. Mede naar aanleiding van de reacties zijn artikelen en toelichting van de regeling op een aantal punten aangepast. Op het punt met betrekking tot evaluatie en monitoring is eerder in deze toelichting al ingegaan. Een antwoord op de reacties zal worden gepubliceerd op [www.luchtvaartindetoekomst.nl](http://www.luchtvaartindetoekomst.nl) en op [www.internetconsultatie.nl](http://www.internetconsultatie.nl).

### Omgevingsraad Schiphol (ORS)

Een experiment kan volgens de Wet luchtvaart worden gestart als de ORS heeft geadviseerd dat het experiment een gunstig effect kan hebben op de hinderbeleving. In deze raad zitten vertegenwoordigers van omwonenden, werkgeversorganisatie VNO-NCOW, Natuur- en Milieufederatie Noord-Holland, sectorpartijen Schiphol Group, LVNL en KLM en belangenorganisatie BARIN. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft gedurende het opstellen van de regeling meerdere presentaties, technische sessies en dialogen met de raad gehad, van december 2022 tot en met maart 2023. Parallel hebben sommige leden van de ORS ervoor gekozen om eigen reacties in te dienen in de internetconsultatie.

Op 9 maart 2023 heeft het ministerie een eerste advies van de ORS ontvangen. Hierin komt de belangentegenstelling die in de maatschappij leeft, duidelijk naar voren: de maatschappelijke partijen vinden de regeling niet ver genoeg gaan om de geluidshinder van omwonenden aan te pakken; sectorpartijen KLM en BARIN vinden de regeling juist te ver gaan en claimen dat het zorgt voor een exploitatiebeperking. De luchtvaartmaatschappijen zijn daarom naar de rechter gestapt. Op de uitspraak wordt hierna nader ingegaan.

Op 15 juni 2023 is op verzoek van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat door de maatschappelijke partijen uit de ORS een nader advies uitgebracht. Naar aanleiding daarvan is de regeling op een aantal punten aangepast. Op het punt met betrekking tot evaluatie en monitoring is eerder in deze toelichting al ingegaan. Naar aanleiding van het advies is tevens de mogelijkheid nagegaan om de in de regeling opgenomen ophoging van de grenswaarden voor geluid in handhavingpunten te mitigeren. Dat is echter niet mogelijk gebleken omdat er op dit moment geen goede methode beschikbaar is om de hele set grenswaarden aan te passen op basis van de huidige manier van vliegen en een volume van 460.000 vliegtuigbewegingen.

Daarnaast doen de maatschappelijke partijen uit de ORS de suggestie om het experiment te benutten om te bezien hoe handhavingpunten een rol kunnen krijgen in een toekomstig stelsel voor de lokale bescherming van omwonenden tegen geluidhinder.

Ten slotte hebben de maatschappelijke partijen uit de ORS aandacht gevraagd voor het uitwerken van hinderbeperkende maatregelen om overlast van vliegverkeer te beperken. Het ministerie onderschrijft de noodzaak om hierin samen met de ORS op te trekken. Zonder meer maatregelen doorvoeren zonder consultatie van partijen zoals Schiphol en LVNL is niet mogelijk en wenselijk. Het ministerie wil daarom naar aanleiding van het advies ook een werkgroep starten waarin het ministerie samen met de MRS<sup>10</sup> en vertegenwoordigers van LVNL en Schiphol een aantal concrete hinderbeperkende maatregelen onderzoekt. Daarin kan onder meer worden gekeken naar de mogelijkheid intersectiestarts te beperken en in hoeverre NADP1 als startprocedure kan worden gebruikt in plaats van NADP2. Ook kan deze werkgroep zich buigen over het verzwaren van het handavingsinstrumentarium van de ILT.

Op 28 augustus 2023 heeft de MRS op verzoek van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat advies

<sup>10</sup> Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS), met ingang van 1 juli 2023 opvolger van de ORS. De MRS bestaat uit onder meer bewonersvertegenwoordigers, experts/wetenschappers en maatschappelijke organisaties.





uitgebracht over het ontwerp voor de herziene Tijdelijke regeling strikt preferentieel baangebruik. Het advies luidt als volgt: 'De MRS-leden hebben de voorliggende tijdelijke regeling beoordeeld op de verwachte geluidshinder- en slaapverstoringseffecten van het experiment in relatie tot de gerealiseerde geluidsbelasting in 2019. De MRS stelt vast dat het in de tijdelijke regeling begrepen experiment, per saldo gezien, een positief effect kan hebben op de hinderbeleving.'

### *Bestuurlijke Regie Schiphol*

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt samen met de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) waarin 56 gemeenten en 4 provincies zijn verenigd. De BRS zat vroeger ook in de ORS, maar heeft deze in 2021 verlaten. Over de interbestuurlijke samenwerking tussen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de BRS zijn interbestuurlijke werkafspraken inzake Schiphol gemaakt. Hierin hebben het ministerie en de BRS een gezamenlijke set aan samenwerkingsafspraken uitgewerkt en vastgelegd. Onderdeel van deze afspraken is het tijdig informeren en consulteren van elkaar. Daarbij wel in acht nemend de verschillende verantwoordelijkheden die beide partners hebben. In het kader daarvan is het ministerie een aantal keer met de BRS en afzonderlijke leden daarvan de dialoog aangegaan – zowel op ambtelijk als op bestuurlijk niveau – over deze regeling. De BRS heeft in het kader van de internetconsultatie een reactie opgestuurd over hoe zij aankijken tegen de regeling. De reactie van de BRS laat zien dat zij de regeling niet ver genoeg vinden gaan als het gaat om het terugbrengen van het aantal vluchten en het verminderen van overlast. Ook heeft de BRS opmerkingen geuit over het proces. Dit laatste punt laat zien dat beide partners nog een weg te gaan hebben om de samenwerking strakker vorm te geven. Ten slotte heeft de BRS enkele punten aangedragen die het ministerie heeft kunnen verwerken in de regeling, zoals het duidelijker toelichten van de monitoring van het experiment.

### *Gerechtelijke procedure luchtvaartmaatschappijen tegen de experimenteerregeling*

In de al eerder genoemde gerechtelijke procedure van de luchtvaartmaatschappijen tegen de experimenteerregeling is door het gerechtshof Amsterdam een uitspraak gedaan op 7 juli 2023. Het hof acht de voorgenomen experimenteerregeling niet onmiskenbaar in strijd met de Wet luchtvaart en vindt dat er wel degelijk sprake is van een experiment. Met het experiment wordt onderzocht hoe het LVB in de toekomst het beste kan worden aangepast, hetgeen getuigt van zorgvuldigheid, aldus het hof. De combinatie beëindigen anticiperend handhaven met de voorgenomen experimenteerregeling is zorgvuldig en de in acht te nemen overgangperiode (stoppen met anticiperend handhaven per 31 maart 2024) is volgens het hof voldoende evenwichtig, gegeven de complexe en tegenstrijdige belangen.

## **Artikelsgewijs**

### **Artikel 2**

Artikel 2 bevat vervangende grenswaarden voor alle handhavingspunten in  $L_{den}$  en  $L_{night}$ . Het betreft hier grenswaarden die in de plaats treden van de grenswaarden uit bijlage 2 en bijlage 3 van het LVB.

### **Artikel 3**

In artikel 3 is op grond van artikel 8.23a, tweede lid, van de Wet luchtvaart, het doel van de regeling vastgesteld. Dit doel is toegelicht in het algemeen deel van deze toelichting. Naar aanleiding van het nader advies van de ORS van 15 juni 2023 is in het artikel mede opgenomen dat de regeling tevens tot doel heeft om te verkennen welke rol grenswaarden in de huidige handhavingspunten kunnen vervullen in een toekomstig normenstelsel dat omwonenden individuele rechtsbescherming biedt tegen lokale geluidhinder.

### **Artikelen 4 en 5**

De artikelen 4 en 5 bevatten regels voor de uitvoering van het experiment, bedoeld in artikel 8.23a, vierde en vijfde lid, van de Wet luchtvaart.

In artikel 4 is bepaald dat LVNL luchtverkeersleiding dient te geven die ertoe strekt dat het luchthavenluchtverkeer wordt afgehandeld binnen de vervangende grenswaarden, bedoeld in artikel 2, voor de geluidbelasting in de handhavingspunten. Hierbij past LVNL de regels voor het strikt preferentieel baangebruik door handelsverkeer toe die zijn opgenomen in de bijlage bij deze regeling. Deze regels zijn toegelicht in het algemeen deel van deze toelichting. Van die regels wordt alleen afgeweken indien door de toepassing van strikt preferentieel baangebruik die grenswaarden zouden worden overschreden. LVNL en Schiphol stellen de inspecteur-generaal in kennis van een afwijking. Ten behoeve van



het toezicht en de handhaving leveren LVNL en Schiphol de ILT de relevante informatie over de uitvoering van het experiment met betrekking tot het strikt preferentieel baangebruik overeenkomstig de ontwerpwijziging RMI. Het is de bedoeling de wijziging van de RMI gelijktijdig te publiceren en in werking te laten treden met de toekomstige wijziging van het LVB. Voordat dat gebeurt zullen in de wijziging van de RMI ook de meest recente inzichten nog worden meegenomen. Dat geldt onder meer voor de twee in artikel 4, derde lid, onder a en b, genoemde punten betreffende het baangebruik.

Artikel 5 bepaalt dat Schiphol bij het vaststellen van de beschikbare capaciteit voor de toewijzing van slots overeenkomstig artikel 6 van de Slotverordening vanaf het zomerseizoen 2024, de zgn. capaciteitsdeclaratie, rekening houdt met de artikelen 2 tot en met 4 van deze regeling.

### **Artikel 6**

In dit artikel is opgenomen dat het vliegen met toepassing van de regels voor strikt preferentieel baangebruik binnen de vervangende grenswaarden in de handhavingspunten in de praktijk ruimte geeft voor 460.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per gebruiksjaar, waarvan 32.000 in de nacht. Daarnaast is 2,5 procent geluidruimte genoemd voor overig verkeer, leidend tot een aantal van ongeveer 17.000 vliegtuigbewegingen, waaronder 5.000 vliegtuigbewegingen in verband met maatschappelijk verkeer.

### **Artikel 7**

Bij de beoordeling of het experiment structureel kan worden opgenomen in het LVB zal worden bezien of het vliegen binnen de vervangende grenswaarden in de handhavingspunten met toepassing van de regels voor strikt preferentieel baangebruik mede in relatie tot het vaststellen van de capaciteitsdeclaratie voor de uitgifte van slots leidt tot uitvoeringstechnische problemen en zo ja, tot welke. Tevens zal worden bekeken welke rol de grenswaarden in de huidige handhavingspunten kunnen vervullen met betrekking tot de individuele bescherming van omwonenden tegen lokale geluidhinder.

### **Artikelen 9 en 11**

De regeling treedt in werking op 31 maart 2024. In artikel 9 is bepaald dat het experiment van toepassing is op het gebruiksjaar 2024, het experiment eindigt dus op 31 oktober 2024. De regeling blijft echter gelden tot 31 oktober 2025 in verband met de mogelijke handhaving van de overschrijding van een grenswaarde in een handhavingspunt na afloop van het gebruiksjaar 2024. Indien het gewenst is het experiment ook van toepassing te laten zijn op het gebruiksjaar 2025 zal de regeling vóór 31 oktober 2024 voor deze verlenging worden aangepast.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
M.G.J. Harbers*