



Luchtverkeersleiding Nederland
Air Traffic Control the Netherlands

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en
Milieubeheer
Mevrouw dr. J.M. Cramer
IPC 100
Postbus 30945
2500 EZ Den Haag

Postbus 75200
1117 ZT Luchthaven Schiphol
Nederland

Tel: +31(0) 20 40 62 000
Fax: +31(0) 20 64 84 999
E-mail: atc.nl@lvnl.nl

uw brief van:	schiphol-o: 25 augustus 2009	contactpersoon: Sigmund Lentze
uw kenmerk:	ons kenmerk: ATM/CR/2009/669	toestelnummer: 020 406 3803
onderwerp: Afschrift van aanvraag nieuwe ministeriele regeling voor experiment "Verlenging nachtprocedures"	bijlage(n): Brief met bijlagen, ref. ATM/CR/2009/661	faxnummer:

Geachte Minister,

Bij deze brief doe ik u een afschrift toekomen van de aanvraag voor een Ministeriële regeling voor de maatregel "Verlenging nachtelijke naderings- en vertrekprocedures tot 6.30", zoals is overeengekomen in het convenant hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol voor de middenlange termijn.

Vanuit het convenant voor de korte termijn loopt sinds 13 maart 2008 bij wijze van experiment deze tijdelijke maatregel. Aan de Alderstafel is onder andere afgesproken deze maatregel een jaar langer uit te voeren dan de looptijd van de huidige experimenteerregeling.

Hoogachtend,

Namens LVNL, AAS en KLM,

Ir. P. Riemens
Chief Executive Officer a.i.
Luchtverkeersleiding Nederland

Bezoekadres:
Stationsplein Zuid-West 1001
1117 CV Schiphol-Oost



Luchtverkeersleiding Nederland
Air Traffic Control the Netherlands

De Minister van Verkeer en Waterstaat
De heer ir. C.M.P.S. Eurlings
Postbus 20904
2500 EX Den Haag

Postbus 75200
1117 ZT Luchthaven Schiphol
Nederland

Tel: +31(0) 20 40 62 000
Fax: +31(0) 20 64 84 999
- E-mail: atc.nl@lvnl.nl

In afschrift aan de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

uw brief van:	schiphol-o: 25 augustus 2009	contactpersoon: Sigmund Lentze
uw kenmerk:	ons kenmerk: ATM/CR/2009/661	toestelnummer: 020 406 3803
onderwerp: Aanvraag nieuwe ministeriële regeling voor experiment "Verlenging nachtprocedures"	bijlage(n): A. Toelichting op de maatregel B. Uitkomsten berekeningen vervangende grenswaarden	faxnummer:

Geachte Minister,

De luchtvaartsector zet zich op dit moment in voor de uitvoering van het convenant hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol voor de middenlange termijn. Vanuit het convenant voor de korte termijn loopt sinds 13 maart 2008 bij wijze van experiment de tijdelijke maatregel "Verlenging nachtelijke naderings- en vertrekprocedures tot 6.30". Aan de Alderstafel is onder andere afgesproken deze maatregel een jaar langer uit te voeren dan de looptijd van de huidige experimenteerregeling. Wij vragen u een regeling op te stellen om aan deze afspraak, beschreven in artikel 10.1 van het convenant voor de middenlange termijn, gevolg te kunnen geven.

De vigerende ministeriële regeling op basis waarvan de maatregel momenteel wordt uitgevoerd, loopt af per 31 oktober a.s. Met deze brief vragen wij u voor de periode van 1 november 2009 tot en met 31 oktober 2010 voor de maatregel een nieuwe ministeriële regeling als bedoeld in artikel 8.23a van de Wet luchtvaart op te stellen. Daarbij vragen wij u in deze ministeriële regeling de noodzakelijke vervangende grenswaarden vast te stellen, conform de resultaten van berekeningen die in bijlage B zijn weergegeven. Tevens verzoeken wij vrijstelling van regels van het LVB, zoals beschreven in bijlage A van deze brief.

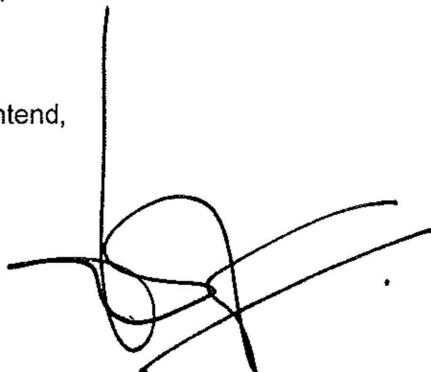
Deze aanvraag betreft het creëren van de wettelijke randvoorwaarden om de maatregel operationeel ongewijzigd te kunnen continueren tot eind oktober 2010. Daarmee wordt de luchtvaartsector in staat gesteld om de afspraken die zijn gemaakt aan de Alderstafel gestalte te geven.

Vooruitlopend op de totstandkoming van deze brief is de gevraagde regeling uitgebreid voorbesproken met uw ministerie, waarbij onder andere de achtergronden van de benodigde wettelijke randvoorwaarden aan de orde zijn gekomen. In nauw overleg met uw ministerie en met instemming van de Alderstafel, is besloten hiervoor een nieuw experiment aan te vragen voor de duur van één jaar.

Bezoekadres:
Stationsplein Zuid-West 1001
1117 CV Schiphol-Oost

Deze aanvraag is gebaseerd op dezelfde uitgangspunten als de lopende regeling, te weten de consequenties van de zorgplicht, de rekenmethodiek, de succescriteria van de experimenten, de monitoring van de uitvoering, mogelijke interferentie en de procedure voor eventuele onvoorziene gevallen.

Hoogachtend,

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and lines, positioned to the right of the salutation.

Namens LVNL, AAS en KLM,

Ir. P. Riemens
Chief Executive Officer a.i.
Luchtverkeersleiding Nederland

Bijlage A: Toelichting op maatregel 17 "Verlenging nachtelijke vertrek- en aankomstprocedures tot 6:30 uur"

Deze beschrijving is operationeel inhoudelijk ongewijzigd in vergelijking met de eerste aanvraag per 13 maart 2008

Inleiding

Het onderhavige experiment bevat de verlenging van de nachtprocedures bij vertrek vanaf de Polderbaan en de Kaagbaan, en de procedures behorende bij de landingen op deze banen. Het gebruik van de vertrek- en aankomstprocedures zal worden verlengd van 6:00 tot 6:30 uur lokale tijd.

Het tijdstip van 6:30 uur is een richttijd. Als operationele omstandigheden, met name het verkeersaanbod, hiertoe aanleiding geven zal getracht worden de procedures langer te gebruiken, echter nooit later dan tot 6:45 uur. Omgekeerd kunnen operationele omstandigheden er ook toe leiden dat eerder wordt overgegaan naar de dagprocedures. Echter nooit eerder dan 6:00 uur.

Doel van het experiment

Doel van dit experiment is het verlengen van de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures van en naar de Polderbaan en de Kaagbaan van 6.00 uur tot 6.30 uur en daarmee het aantal slaapverstoorden en het aantal ernstig gehinderden tussen 6.00 uur en 6.30 uur per saldo te laten afnemen.

Gevolgen van het experiment

Langer gebruiken van de nachtelijke vertrek- en aankomstprocedures van en naar de Polderbaan en de Kaagbaan heeft tot gevolg dat er een geografische verschuiving van de geluidshinder plaatsvindt. In het ene gebied zal naar verwachting het aantal ernstig gehinderden en het aantal slaapverstoorden toenemen en in het andere gebied afnemen. Verwacht wordt dat met namen in Amsterdam, Amsterdam Zuidoost, Amstelveen, Mijdrecht, Ouderkerk aan de Amstel, IJmuiden, Uithoorn, Weesp, Wormer, Koog aan de Zaan, Wormerveer, Westzaan, Wijk aan Zee, Zaandam en Zaandijk het aantal ernstig gehinderden zal afnemen. Door het verleggen van de route naar noorderlijker gelegen woongebied zal de hinder en slaapverstoring daar toenemen. Het gaat daarbij met name om de plaatsen Akersloot, De Rijp, Graft, Heemskerk, Uitgeest, Velsbroek en Krommenie. Uit berekeningen blijkt een netto afname van het aantal ernstig gehinderden van circa 6500 personen evenals een netto afname van het aantal ernstig slaap verstoorden van circa 3500 personen.

Uitvoering van het experiment

In het kader van het experiment zijn vanaf 13 maart 2008 de nachtelijke vertrek- en aankomstprocedures verlengd van 6.00 uur naar 6.30 uur.

Onder vertrekprocedure wordt verstaan het door een vlieger vanaf de start volgen van een Standard Instrument Departure (SID). De SID's verschillen overdag van de nacht. 's Nachts wordt een SID langer en tot een grotere hoogte doorgevlogen dan overdag. Onder aankomstprocedure wordt verstaan het volgen van een vaste naderingsroute. Deze routes gelden alleen 's nachts. Er wordt dan door deze routes 's nachts hoger aangevlogen op Schiphol.

Gedurende de nacht worden zowel bij landingen als bij starts in principe twee banen ingezet, de Polderbaan en de Kaagbaan. Alleen deze twee banen kennen daarom verschil in nacht- en dag routes, bovendien bestaan alleen bij deze banen vaste naderingsroutes in de nachtprocedure.

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

Als belangrijkste voorwaarde voor een succesvolle uitvoering van het experiment geldt dat afhankelijk van onzekerheden in het actuele verkeersaanbod het volgen van de nachtelijke vertrek- en aankomstprocedures moet kunnen worden beëindigd tussen 6.00 uur en 6.45 uur. Deze beslissing wordt genomen door de operationele supervisors van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL).

Duur van het experiment

In het Convenant hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn is door alle partijen aan de Alderstafel afgesproken dat de maatregel tot eind oktober 2010 wordt voortgezet en daarna onvoorwaardelijk eindigt.

Ook is afgesproken dat in 2010 het besluit zal worden genomen hoe met ingang van het gebruiksjaar 2011 verder wordt gegaan met een maatregel die qua effect een soortgelijke hinderbeperkende werking heeft en die geen schade toebrengt aan het mainportgebonden verkeer op de luchthaven Schiphol. Sectorpartijen zoeken hierbij in eerste instantie naar het synchroniseren van de nacht- en dagprocedures.

Bij het opstellen van het convenant voor de middellange termijn is er door de sector op gewezen dat de afspraak de maatregel voort te zetten tot uiterlijk eind oktober 2010 betekent dat er een voorziening moet worden getroffen om voor de periode vanaf 1 november 2009 tot eind oktober 2010 om de voor de maatregel benodigde milieuruimte en luchtverkeerswegen te accommoderen. In overleg met uw ministerie is met instemming van de Alderstafel besloten hiervoor een nieuw experiment aan te vragen voor de duur van één jaar.

De startdatum van dit experiment is 13 maart 2008. De vigerende ministeriële regeling die toen is getroffen is in november 2008 verlengd met de maximale termijn van een jaar tot november 2009.

Deze aanvraag voor een nieuwe Ministeriële regeling betreft continuering van 1 november 2009 tot aan het einde van het gebruiksjaar, op 31 oktober 2010. Er is overeengekomen dat deze maatregel niet langer dan tot die einddatum zal worden voortgezet en dan onvoorwaardelijk zal worden stopgezet.

Gevraagde vrijstelling van regels en vervangende grenswaarden Luchthavenverkeerbesluit

Uitvoering van het experiment past niet binnen de huidige regels van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB). Om het experiment uit te kunnen voeren worden vrijstellingen van regels en vervangende grenswaarden gevraagd.

Grenswaarden

Als gevolg van het experiment zal de geluidbelasting anders worden verdeeld. Ten behoeve van de uitvoering van het experiment zijn vervangende grenswaarden (Lden en Lnight) nodig. De benodigde grenswaarden zijn aangegeven in bijlage B.

Effecten in de omgeving

In bijlage B is het berekende aantal Ernstig Gehinderden (EGH) en Ernstig Slaapverstoorden (ESV) aangegeven, voor zover er een significante toename is.

Luchtverkeerswegen

Voorts zal het onderhavige experiment niet passen binnen de in het LVB vastgestelde luchtverkeerswegen voor vertrekkend verkeer tijdens de dag (art. 3.1.1, eerste lid en art. 3.1.2, eerste lid van het LVB). Immers, deze luchtverkeerswegen gelden vanaf 6.00 uur, terwijl op basis van de maatregel dan nog circa 30 minuten op nachtroutes doorgelopen wordt, dus buiten de dagluchtverkeerswegen.

Om de nachtprocedures tussen 6:00 en 6.45 uur te kunnen blijven gebruiken, wordt verzocht om vrijstelling van de dagluchtverkeerswegen van de Polderbaan (baan 36L) en de Kaagbaan (baan 06) in een periode tussen 6.00 uur en 6.45 uur. Daarom wordt voor de periode tot en met 31 oktober 2010, conform artikel 8.23a van de Wet luchtvaart gevraagd om vrijstelling van de regels van artikel 3.1.1,

eerste lid jo. artikel 3.1.3, eerste lid van het LVB voor het gebruik van de luchtverkeerwegen aangewezen op de kaarten 5/21 en 19/21 van Bijlage 1 van het LVB.

Deze vrijstelling stelt de luchtverkeersleiding in staat om met enige mate van flexibiliteit zelf het exacte tijdstip te bepalen, zo rond 6:30 uur, om over te gaan van de nachtprocedures naar de dagprocedures.

De regels met betrekking tot de luchtverkeerweg in de nacht blijven vanzelfsprekend conform het LVB tot 6.00 uur van kracht.

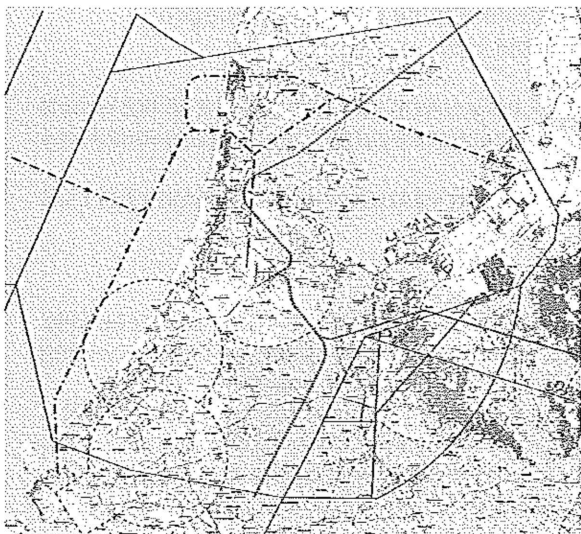
Overige voorwaarden

Naast aanpassing van grenswaarden en vrijstelling van luchtverkeerwegen, geldt voor de succesvolle uitvoering van het experiment nog een andere voorwaarde. Om de nachtprocedures te kunnen volgen dienen vliegtuigen uitgerust te zijn met P-RNAV. P-RNAV is precisie navigatie apparatuur die een vlieger in staat stelt een route te volgen die niet noodzakelijkerwijs via bijbehorende bakens verloopt. In de Regeling navigatie- en telecommunicatie is P-RNAV tussen 23.00 uur en 6.00 in principe verplicht gesteld. Verlenging van de nachtprocedures betekent aldus ook verlenging van de P-RNAV verplichting door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat om zodoende vliegers in staat te stellen ook ná 6.00 uur de naderingsroutes te laten volgen.

Illustraties bij de maatregel



Links: dag-SIDs 36L (Polderbaan). Rechts: nacht-SIDs 36L en nacht-naderingsroutes 06 (Kaagbaan)



Nacht-SIDs 06 (Kaagbaan, zeer weinig gebruikt) en nacht-naderingsroutes 18R (Polderbaan)

Bijlage B: Uitkomsten van de berekeningen van vervangende grenswaarden (L_{den} en L_{night}) en aantallen gehinderden en slaapverstoorden.

Ten opzichte van de lopende regeling is de basis gewijzigd waarop de wijzigingen in de handhavingpunten zijn berekend. Er loopt momenteel immers een MER-procedure met als doel de wettelijke randvoorwaarden (grenswaarden en luchtverkeerswegen) voor een aantal andere succesvolle hinderbeperkende experimenten definitief in het LVB vast te leggen. Deze procedure zal voor 1 november 2009 leiden tot een ontwerp LVB. Op basis van de grenswaarden in dit aankomende ontwerp LVB zijn de grenswaarden in deze aanvraag berekend.

De resultaten van de berekeningen betreffen achtereenvolgens:

- de geluidbelasting in de handhavingpunten voor het gehele etmaal (L_{den}) en voor de nacht (L_{night})
- het aantal woningen binnen de 58 dB(A) L_{den} -contour
- het aantal woningen binnen de 48 dB(A) L_{night} -contour
- de aantallen personen met ernstige hinder (EGH) binnen de 48 dB(A) L_{den} -contour
- de aantallen personen met ernstige slaapverstoring (ESV) binnen de 40 dB(A) L_{night} -contour

Grenswaarden (GW) in de handhavingpunten voor het etmaal in Lden dB(A)

Hinderbeperkende Maatregel 17 (tot 6:20 LT of 6:40 LT),

HHP	MER experimenten 2009 GW	Nieuwe GW	Vershil (Nieuwe GW - MER experimenten 2009 GW)
1	55,98	56,00	0,02
2	57,70	57,68	-0,02
3	58,75	58,72	-0,03
4	58,26	58,26	0,00
5	57,91	57,92	0,01
6	57,40	57,38	-0,02
7	57,59	57,61	0,02
8	58,57	58,63	0,06
9	57,02	57,15	0,13
10	59,22	59,40	0,18
11	58,76	59,05	0,29
12	58,45	58,68	0,23
13	57,48	57,72	0,24
14	56,81	57,00	0,19
15	57,94	58,10	0,16
16	56,94	56,80	-0,14
17	57,15	57,14	-0,01
18	61,25	61,25	0,00
19	53,90	53,87	-0,03
20	57,73	57,78	0,05
21	57,47	57,44	-0,03
22	57,53	57,54	0,01
23	56,71	56,72	0,01
24	57,56	57,54	-0,02
25	57,91	57,87	-0,04
26	55,43	55,36	-0,07
27	56,19	56,11	-0,08
28	55,51	55,43	-0,08
29	57,04	57,00	-0,04
30	57,46	57,84	0,38
31	58,78	58,79	0,01
32	56,96	57,09	0,13
33	56,77	56,74	-0,03
34	57,32	57,30	-0,02
35	57,17	57,10	-0,07

Grenswaarden (GW) in de handhavingspunten voor de nachtperiode in Lnight dB(A)

Hinderbeperkende Maatregel 17 (tot 6:20 LT of 6:40 LT),

HHP	MER experimenten 2009 GW	Nieuwe GW	Vershil (Nieuwe GW - MER experimenten 2009 GW)
1	52,99	52,76	-0,23
2	50,42	50,34	-0,08
3	47,89	47,88	-0,01
4	47,72	47,73	0,01
5	52,18	52,24	0,06
6	51,90	52,14	0,24
7	49,96	50,37	0,41
8	48,51	49,08	0,57
9	46,83	47,45	0,62
10	47,44	48,13	0,69
11	48,54	48,99	0,45
12	49,87	50,13	0,26
13	50,53	50,28	-0,25
14	52,44	52,37	-0,07
15	52,41	52,37	-0,04
16	51,32	51,31	-0,01
17	52,38	52,33	-0,05
18	47,51	48,00	0,49
19	46,02	46,19	0,17
20	46,15	46,39	0,24
21	43,75	43,62	-0,13
22	44,17	43,96	-0,21
23	45,79	45,79	0,00
24	46,15	46,10	-0,05
25	48,84	48,76	-0,08

In onderstaande tabel staan de resultaten weergegeven van de berekeningen van

- het aantal woningen binnen de 58 dB(A) L_{den} -contour
- het aantal woningen binnen de 48 dB(A) L_{night} -contour
- de aantallen personen met ernstige hinder (EGH) binnen de 48 dB(A) L_{den} -contour
- de aantallen personen met ernstige slaapverstoring (ESV) binnen de 40 dB(A) L_{night} -contour

	MER experimenten 2009 GW	Nieuwe GW	Vershil (Nieuwe GW - MER experimenten 2009 GW)
Woningen L_{den}	12.000	11.800	-200
EGH	209.000	208.000	-1.000
Woningen L_{night}	10.700	10.700	0
ESV	40.000	35.000	-5.000



Luchtverkeersleiding Nederland
Air Traffic Control the Netherlands

De Minister van Verkeer en Waterstaat
De heer ir. C.M.P.S. Eurlings
Postbus 20904
2500 EX Den Haag

Postbus 75200
1117 ZT Luchthaven Schiphol
Nederland

Tel: +31(0) 20 40 62 000
Fax: +31(0) 20 64 84 999
E-mail: atc.nl@lvnl.nl

In afschrift aan de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

uw brief van:	schiphol-o: 25 augustus 2009	contactpersoon: Sigmund Lentze
uw kenmerk:	ons kenmerk: ATM/CR/2009/661	toestelnummer: 020 406 3803
onderwerp: Aanvraag nieuwe ministeriële regeling voor experiment "Verlenging nachtprocedures"	bijlage(n): A. Toelichting op de maatregel B. Uitkomsten berekeningen vervangende grenswaarden	faxnummer:

Geachte Minister,

De luchtvaartsector zet zich op dit moment in voor de uitvoering van het convenant hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol voor de middenlange termijn. Vanuit het convenant voor de korte termijn loopt sinds 13 maart 2008 bij wijze van experiment de tijdelijke maatregel "Verlenging nachtelijke naderings- en vertrekprocedures tot 6.30". Aan de Alderstafel is onder andere afgesproken deze maatregel een jaar langer uit te voeren dan de looptijd van de huidige experimenteerregeling. Wij vragen u een regeling op te stellen om aan deze afspraak, beschreven in artikel 10.1 van het convenant voor de middenlange termijn, gevolg te kunnen geven.

De vigerende ministeriële regeling op basis waarvan de maatregel momenteel wordt uitgevoerd, loopt af per 31 oktober a.s. Met deze brief vragen wij u voor de periode van 1 november 2009 tot en met 31 oktober 2010 voor de maatregel een nieuwe ministeriële regeling als bedoeld in artikel 8.23a van de Wet luchtvaart op te stellen. Daarbij vragen wij u in deze ministeriële regeling de noodzakelijke vervangende grenswaarden vast te stellen, conform de resultaten van berekeningen die in bijlage B zijn weergegeven. Tevens verzoeken wij vrijstelling van regels van het LVB, zoals beschreven in bijlage A van deze brief.

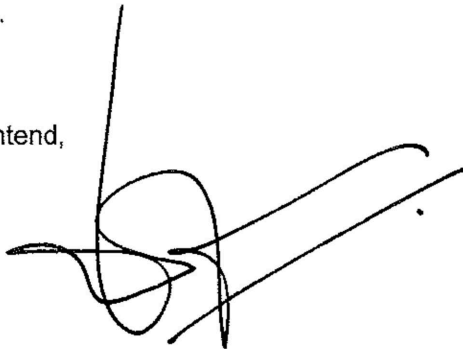
Deze aanvraag betreft het creëren van de wettelijke randvoorwaarden om de maatregel operationeel ongewijzigd te kunnen continueren tot eind oktober 2010. Daarmee wordt de luchtvaartsector in staat gesteld om de afspraken die zijn gemaakt aan de Alderstafel gestalte te geven.

Vooruitlopend op de totstandkoming van deze brief is de gevraagde regeling uitgebreid voorbesproken met uw ministerie, waarbij onder andere de achtergronden van de benodigde wettelijke randvoorwaarden aan de orde zijn gekomen. In nauw overleg met uw ministerie en met instemming van de Alderstafel, is besloten hiervoor een nieuw experiment aan te vragen voor de duur van één jaar.

Bezoekadres:
Stationsplein Zuid-West 1001
1117 CV Schiphol-Oost

Deze aanvraag is gebaseerd op dezelfde uitgangspunten als de lopende regeling, te weten de consequenties van de zorgplicht, de rekenmethodiek, de succescriteria van de experimenten, de monitoring van de uitvoering, mogelijke interferentie en de procedure voor eventuele onvoorziene gevallen.

Hoogachtend,

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end.

Namens LVNL, AAS en KLM,

Ir. P. Riemens
Chief Executive Officer a.i.
Luchtverkeersleiding Nederland

Bijlage A: Toelichting op maatregel 17 "Verlenging nachtelijke vertrek- en aankomstprocedures tot 6:30 uur"

Deze beschrijving is operationeel inhoudelijk ongewijzigd in vergelijking met de eerste aanvraag per 13 maart 2008

Inleiding

Het onderhavige experiment bevat de verlenging van de nachtprocedures bij vertrek vanaf de Polderbaan en de Kaagbaan, en de procedures behorende bij de landingen op deze banen. Het gebruik van de vertrek- en aankomstprocedures zal worden verlengd van 6:00 tot 6:30 uur lokale tijd.

Het tijdstip van 6:30 uur is een richttijd. Als operationele omstandigheden, met name het verkeersaanbod, hiertoe aanleiding geven zal getracht worden de procedures langer te gebruiken, echter nooit later dan tot 6:45 uur. Omgekeerd kunnen operationele omstandigheden er ook toe leiden dat eerder wordt overgegaan naar de dagprocedures. Echter nooit eerder dan 6:00 uur.

Doel van het experiment

Doel van dit experiment is het verlengen van de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures van en naar de Polderbaan en de Kaagbaan van 6.00 uur tot 6.30 uur en daarmee het aantal slaapverstoorden en het aantal ernstig gehinderden tussen 6.00 uur en 6.30 uur per saldo te laten afnemen.

Gevolgen van het experiment

Langer gebruiken van de nachtelijke vertrek- en aankomstprocedures van en naar de Polderbaan en de Kaagbaan heeft tot gevolg dat er een geografische verschuiving van de geluidshinder plaatsvindt. In het ene gebied zal naar verwachting het aantal ernstig gehinderden en het aantal slaapverstoorden toenemen en in het andere gebied afnemen. Verwacht wordt dat met namen in Amsterdam, Amsterdam Zuidoost, Amstelveen, Mijdrecht, Ouderkerk aan de Amstel, IJmuiden, Uithoorn, Weesp, Wormer, Koog aan de Zaan, Wormerveer, Westzaan, Wijk aan Zee, Zaandam en Zaandijk het aantal ernstig gehinderden zal afnemen. Door het verleggen van de route naar noordelijker gelegen woongebied zal de hinder en slaapverstoring daar toenemen. Het gaat daarbij met name om de plaatsen Akersloot, De Rijp, Graft, Heemskerk, Uitgeest, Velsbroek en Krommenie. Uit berekeningen blijkt een netto afname van het aantal ernstig gehinderden van circa 6500 personen evenals een netto afname van het aantal ernstig slaap verstoorden van circa 3500 personen.

Uitvoering van het experiment

In het kader van het experiment zijn vanaf 13 maart 2008 de nachtelijke vertrek- en aankomstprocedures verlengd van 6.00 uur naar 6.30 uur.

Onder vertrekprocedure wordt verstaan het door een vlieger vanaf de start volgen van een Standard Instrument Departure (SID). De SID's verschillen overdag van de nacht. 's Nachts wordt een SID langer en tot een grotere hoogte doorgevlogen dan overdag. Onder aankomstprocedure wordt verstaan het volgen van een vaste naderingsroute. Deze routes gelden alleen 's nachts. Er wordt dan door deze routes 's nachts hoger aangevlogen op Schiphol.

Gedurende de nacht worden zowel bij landingen als bij starts in principe twee banen ingezet, de Polderbaan en de Kaagbaan. Alleen deze twee banen kennen daarom verschil in nacht- en dag routes, bovendien bestaan alleen bij deze banen vaste naderingsroutes in de nachtprocedure.

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

Als belangrijkste voorwaarde voor een succesvolle uitvoering van het experiment geldt dat afhankelijk van onzekerheden in het actuele verkeersaanbod het volgen van de nachtelijke vertrek- en aankomstprocedures moet kunnen worden beëindigd tussen 6.00 uur en 6.45 uur. Deze beslissing wordt genomen door de operationele supervisors van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL).

Duur van het experiment

In het Convenant hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn is door alle partijen aan de Alderstafel afgesproken dat de maatregel tot eind oktober 2010 wordt voortgezet en daarna onvoorwaardelijk eindigt.

Ook is afgesproken dat in 2010 het besluit zal worden genomen hoe met ingang van het gebruiksjaar 2011 verder wordt gegaan met een maatregel die qua effect een soortgelijke hinderbeperkende werking heeft en die geen schade toebrengt aan het mainportgebonden verkeer op de luchthaven Schiphol. Sectorpartijen zoeken hierbij in eerste instantie naar het synchroniseren van de nacht- en dagprocedures.

Bij het opstellen van het convenant voor de middellange termijn is er door de sector op gewezen dat de afspraak de maatregel voort te zetten tot uiterlijk eind oktober 2010 betekent dat er een voorziening moet worden getroffen om voor de periode vanaf 1 november 2009 tot eind oktober 2010 om de voor de maatregel benodigde milieuruimte en luchtverkeerswegen te accommoderen. In overleg met uw ministerie is met instemming van de Alderstafel besloten hiervoor een nieuw experiment aan te vragen voor de duur van één jaar.

De startdatum van dit experiment is 13 maart 2008. De vigerende ministeriële regeling die toen is getroffen is in november 2008 verlengd met de maximale termijn van een jaar tot november 2009.

Deze aanvraag voor een nieuwe Ministeriële regeling betreft continuering van 1 november 2009 tot aan het einde van het gebruiksjaar, op 31 oktober 2010. Er is overeengekomen dat deze maatregel niet langer dan tot die einddatum zal worden voortgezet en dan onvoorwaardelijk zal worden stopgezet.

Gevraagde vrijstelling van regels en vervangende grenswaarden Luchthavenverkeerbesluit
Uitvoering van het experiment past niet binnen de huidige regels van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB). Om het experiment uit te kunnen voeren worden vrijstellingen van regels en vervangende grenswaarden gevraagd.

Grenswaarden

Als gevolg van het experiment zal de geluidbelasting anders worden verdeeld. Ten behoeve van de uitvoering van het experiment zijn vervangende grenswaarden (Lden en Lnight) nodig. De benodigde grenswaarden zijn aangegeven in bijlage B.

Effecten in de omgeving

In bijlage B is het berekende aantal Ernstig Gehinderden (EGH) en Ernstig Slaapverstoorden (ESV) aangegeven, voor zover er een significante toename is.

Luchtverkeerswegen

Voorts zal het onderhavige experiment niet passen binnen de in het LVB vastgestelde luchtverkeerswegen voor vertrekkend verkeer tijdens de dag (art. 3.1.1, eerste lid en art. 3.1.2, eerste lid van het LVB). Immers, deze luchtverkeerswegen gelden vanaf 6.00 uur, terwijl op basis van de maatregel dan nog circa 30 minuten op nachtroutes doorgevlogen wordt, dus buiten de dagluchtverkeerswegen.

Om de nachtprocedures tussen 6:00 en 6.45 uur te kunnen blijven gebruiken, wordt verzocht om vrijstelling van de dagluchtverkeerswegen van de Polderbaan (baan 36L) en de Kaagbaan (baan 06) in een periode tussen 6.00 uur en 6.45 uur. Daarom wordt voor de periode tot en met 31 oktober 2010, conform artikel 8.23a van de Wet luchtvaart gevraagd om vrijstelling van de regels van artikel 3.1.1,

eerste lid jo. artikel 3.1.3, eerste lid van het LVB voor het gebruik van de luchtverkeerwegen aangewezen op de kaarten 5/21 en 19/21 van Bijlage 1 van het LVB.

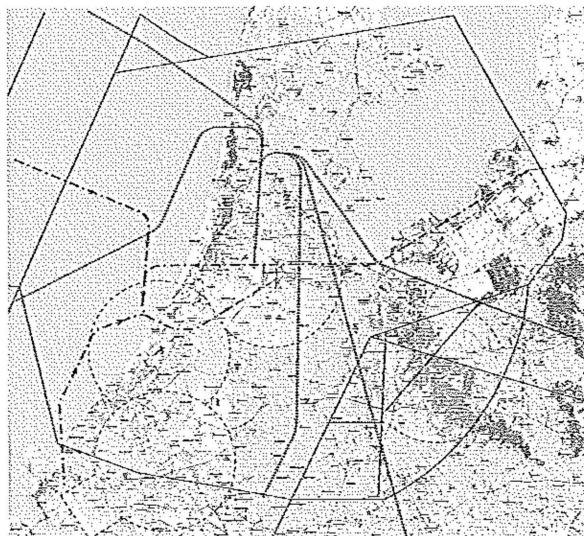
Deze vrijstelling stelt de luchtverkeersleiding in staat om met enige mate van flexibiliteit zelf het exacte tijdstip te bepalen, zo rond 6:30 uur, om over te gaan van de nachtprocedures naar de dagprocedures.

De regels met betrekking tot de luchtverkeerweg in de nacht blijven vanzelfsprekend conform het LVB tot 6.00 uur van kracht.

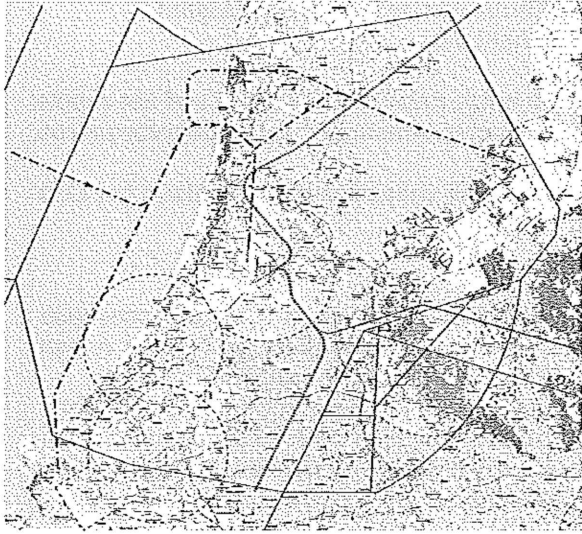
Overige voorwaarden

Naast aanpassing van grenswaarden en vrijstelling van luchtverkeerwegen, geldt voor de succesvolle uitvoering van het experiment nog een andere voorwaarde. Om de nachtprocedures te kunnen volgen dienen vliegtuigen uitgerust te zijn met P-RNAV. P-RNAV is precisie navigatie apparatuur die een vlieger in staat stelt een route te volgen die niet noodzakelijkerwijs via bijbehorende bakens verloopt. In de Regeling navigatie- en telecommunicatie is P-RNAV tussen 23.00 uur en 6.00 in principe verplicht gesteld. Verlenging van de nachtprocedures betekent aldus ook verlenging van de P-RNAV verplichting door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat om zodoende vliegers in staat te stellen ook ná 6.00 uur de naderingsroutes te laten volgen.

Illustraties bij de maatregel



Links: dag-SIDs 36L (Polderbaan). Rechts: nacht-SIDs 36L en nacht-naderingsroutes 06 (Kaagbaan)



Nacht-SIDs 06 (Kaagbaan, zeer weinig gebruikt) en nacht-naderingsroutes 18R (Polderbaan)

Bijlage B: Uitkomsten van de berekeningen van vervangende grenswaarden (L_{den} en L_{night}) en aantallen gehinderden en slaapverstoorden.

Ten opzichte van de lopende regeling is de basis gewijzigd waarop de wijzigingen in de handhavingpunten zijn berekend. Er loopt momenteel immers een MER-procedure met als doel de wettelijke randvoorwaarden (grenswaarden en luchtverkeerswegen) voor een aantal andere succesvolle hinderbeperkende experimenten definitief in het LVB vast te leggen. Deze procedure zal voor 1 november 2009 leiden tot een ontwerp LVB. Op basis van de grenswaarden in dit aankomende ontwerp LVB zijn de grenswaarden in deze aanvraag berekend.

De resultaten van de berekeningen betreffen achtereenvolgens:

- de geluidbelasting in de handhavingpunten voor het gehele etmaal (L_{den}) en voor de nacht (L_{night})
- het aantal woningen binnen de 58 dB(A) L_{den} -contour
- het aantal woningen binnen de 48 dB(A) L_{night} -contour
- de aantallen personen met ernstige hinder (EGH) binnen de 48 dB(A) L_{den} -contour
- de aantallen personen met ernstige slaapverstoring (ESV) binnen de 40 dB(A) L_{night} -contour

Grenswaarden (GW) in de handhavingpunten voor het etmaal in Lden dB(A)

Hinderbeperkende Maatregel 17 (tot 6:20 LT of 6:40 LT),

HHP	MER experimenten 2009 GW	Nieuwe GW	Vershil (Nieuwe GW - MER experimenten 2009 GW)
1	55,98	56,00	0,02
2	57,70	57,68	-0,02
3	58,75	58,72	-0,03
4	58,26	58,26	0,00
5	57,91	57,92	0,01
6	57,40	57,38	-0,02
7	57,59	57,61	0,02
8	58,57	58,63	0,06
9	57,02	57,15	0,13
10	59,22	59,40	0,18
11	58,76	59,05	0,29
12	58,45	58,68	0,23
13	57,48	57,72	0,24
14	56,81	57,00	0,19
15	57,94	58,10	0,16
16	56,94	56,80	-0,14
17	57,15	57,14	-0,01
18	61,25	61,25	0,00
19	53,90	53,87	-0,03
20	57,73	57,78	0,05
21	57,47	57,44	-0,03
22	57,53	57,54	0,01
23	56,71	56,72	0,01
24	57,56	57,54	-0,02
25	57,91	57,87	-0,04
26	55,43	55,36	-0,07
27	56,19	56,11	-0,08
28	55,51	55,43	-0,08
29	57,04	57,00	-0,04
30	57,46	57,84	0,38
31	58,78	58,79	0,01
32	56,96	57,09	0,13
33	56,77	56,74	-0,03
34	57,32	57,30	-0,02
35	57,17	57,10	-0,07

Grenswaarden (GW) in de handhavingspunten voor de nachtperiode in Lnight dB(A)

Hinderbeperkende Maatregel 17 (tot 6:20 LT of 6:40 LT),

HHP	MER experimenten 2009 GW	Nieuwe GW	Vershil (Nieuwe GW - MER experimenten 2009 GW)
1	52,99	52,76	-0,23
2	50,42	50,34	-0,08
3	47,89	47,88	-0,01
4	47,72	47,73	0,01
5	52,18	52,24	0,06
6	51,90	52,14	0,24
7	49,96	50,37	0,41
8	48,51	49,08	0,57
9	46,83	47,45	0,62
10	47,44	48,13	0,69
11	48,54	48,99	0,45
12	49,87	50,13	0,26
13	50,53	50,28	-0,25
14	52,44	52,37	-0,07
15	52,41	52,37	-0,04
16	51,32	51,31	-0,01
17	52,38	52,33	-0,05
18	47,51	48,00	0,49
19	46,02	46,19	0,17
20	46,15	46,39	0,24
21	43,75	43,62	-0,13
22	44,17	43,96	-0,21
23	45,79	45,79	0,00
24	46,15	46,10	-0,05
25	48,84	48,76	-0,08

In onderstaande tabel staan de resultaten weergegeven van de berekeningen van

- het aantal woningen binnen de 58 dB(A) L_{den} -contour
- het aantal woningen binnen de 48 dB(A) L_{night} -contour
- de aantallen personen met ernstige hinder (EGH) binnen de 48 dB(A) L_{den} -contour
- de aantallen personen met ernstige slaapverstoring (ESV) binnen de 40 dB(A) L_{night} -contour

	MER experimenten 2009 GW	Nieuwe GW	Vershil (Nieuwe GW - MER experimenten 2009 GW)
Woningen L_{den}	12.000	11.800	-200
EGH	209.000	208.000	-1.000
Woningen L_{night}	10.700	10.700	0
ESV	40.000	35.000	-5.000