

Gebruiksprognose 2012



1 november 2011 t/m 31 oktober 2012
Experiment Nieuw Normen en Handhavingstelsel



Gebruiksprognose 2012

1 n o v e m b e r 2 0 1 1 t / m 3 1 o k t o b e r 2 0 1 2
Experiment Nieuw Normen en Handhavingstelsel

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
2. Verkeersprognose	6
3. Verkeersafhandeling	10
4. Regels en normen	18
5. Prognose geluidbelasting	20
6. Bijzondere omstandigheden	24
7. Vooruitblik gebruiksjaren 2013 tot en met 2015	28
Begrippenlijst	30
Bijlage: Lokale geluidbelasting per cluster	32

1. Inleiding

Schiphol is nationaal van groot economisch belang, onder andere vanwege het netwerk van verbindingen en de werkgelegenheid die de luchthaven oplevert. Keerzijde is dat Schiphol overlast met zich kan meebrengen in de vorm van onder andere geluidhinder. Deze Gebruiksprognose beschrijft het verwachte gebruik van het baan- en routestelsel van Schiphol in de periode van 1 november 2011 t/m 31 oktober 2012 en de geluidbelasting bij dit gebruik voor de omgeving.

De Gebruiksprognose is opgesteld in de periode maart-juni 2011 en is gebaseerd op de laatste informatie die op dat moment beschikbaar was. Uitgangspunt voor de afhandeling van het verwachte vliegverkeer in deze Gebruiksprognose zijn de Aldersadviezen van oktober 2008 en van augustus 2010.

Waarom een gebruiksprognose?

De luchtvaart is continu in beweging: het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol neemt toe, de samenstelling van het vliegverkeer verandert en routes en vliegpaden wijzigen om hinder te beperken en het toenemende verkeer te kunnen accommoderen. Ook de lokale geluidbelasting is daarmee in bepaalde mate onderhevig aan veranderingen.

Om de effecten van de luchtvaart op de omgeving te beheersen zijn regels gesteld waaraan Schiphol, de luchtverkeersleiding en de luchtvaartmaatschappijen zich moeten houden. Op 1 november 2010 is een experiment gestart om een nieuw systeem van regels en normen voor het baan- en luchtruimgebruik te beproeven. Deze gebruiksprognose is een onderdeel van dit experiment en heeft tot doel inzicht te verschaffen over het verwachte gebruik van Schiphol voor het komende jaar en de verwachte effecten die dit gebruik met zich meebrengt.

Gebruiksprognose 2012

De vorm en opzet van de Gebruiksprognose 2012 zijn gebaseerd op de dummy Gebruiksprognose 2011 en de resultaten van de consultatie van bestuurders- en bewoners-vertegenwoordigers van de CROS. Het nieuwe normen- en handhavingstelsel, waarmee tijdens de gebruiksjares 2011 en 2012 wordt geëxperimenteerd, vormt het uitgangspunt voor de in de Gebruiksprognose 2012 gepresenteerde informatie en de daaraan ten grondslag liggende berekeningen. Tijdens het opstellen van deze Gebruiksprognose waren echter nog niet alle regels en normen binnen het nieuwe stelsel volledig uitgewerkt, waardoor voor de desbetreffende punten nog geen informatie kan worden gepresenteerd. Waar dit het geval is, is dat in de tekst aangegeven.

Voor gebruiksjaar 2012 kan worden proefgedraaid met advisering van de CROS over de Gebruiksprognose aan de staatssecretaris.

Op basis van de gebruiksprognose brengen bestuurders en bewonersvertegenwoordigers in de CROS advies uit aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu. Dit advies gaat over de doelmatigheid, transparantie en inzichtelijkheid van de gebruiksprognose ten aanzien van de te verwachten geluidbelasting. De staatssecretaris stelt daarnaast vast of de vereiste berekeningen op de juiste wijze zijn uitgevoerd.

Inhoud gebruiksprognose

In de volgende hoofdstukken worden de verschillende aspecten van het verwachte gebruik van Schiphol in het gebruiksjaar 2012 in detail beschreven. Hoofdstuk 2 bevat de verwachte hoeveelheid verkeer, opgesplitst per periode op de dag, seizoen, vliegtuigtype en herkomst/bestemming. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de verkeersafhandeling en specifiek het verwachte baangebruik en de vertrek- en naderingsroutes. De van toepassing zijnde regels en normen worden beschreven in hoofdstuk 4. In hoofdstuk 5 wordt de verwachte geluidbelasting gepresenteerd. Hoofdstuk 6 beschrijft de bijzondere omstandigheden die voor het gebruiksjaar 2012 al worden voorzien en tenslotte geeft hoofdstuk 7 een vooruitblik op ontwikkelingen in de gebruiksjares 2013-2015.

Let op!

Bij het opstellen van de Gebruiksprognose is uitgegaan van de verwachtingen (begin 2011) van de luchtvaartsector over het verkeer. De plannen van de luchtvaartmaatschappijen kunnen echter nog aanzienlijk wijzigen onder invloed van diverse, nog onbekende, ontwikkelingen. Daarnaast is de Gebruiksprognose gebaseerd op de 'nominale' verkeersafhandeling. Dit houdt in dat het verkeersaanbod exact conform de planning verloopt, dat wil zeggen zonder vertragingen. Verder is uitgegaan van volledige beschikbaarheid van het banenstelsel en gebruik van de bestaande operationele procedures en routes. Bijzondere omstandigheden die het 'nominale' gebruik kunnen verstoren, zoals baanonderhoud, dagen met sneeuw of experimenten met hinderbeperkende maatregelen, zijn dan ook niet meegenomen in deze Gebruiksprognose. Gezien het bovenstaande moet ermee rekening worden gehouden dat het daadwerkelijke gebruik kan afwijken van de hier gepresenteerde prognose.

Juridisch kader

Het vliegverkeer wordt afgewikkeld binnen het wettelijk kader dat hiervoor geldt en meer in het bijzonder binnen het kader van de Wet Luchtvaart en de daarbij behorende uitvoeringsmaatregelen en ministeriële regelingen. Verwacht wordt dat het nieuwe normen- en handavingsstelsel, na een succesvol verloop van het huidige experiment, door het ministerie van Infrastructuur en Milieu in dit wettelijk kader zal worden vastgelegd.

Afrondingen

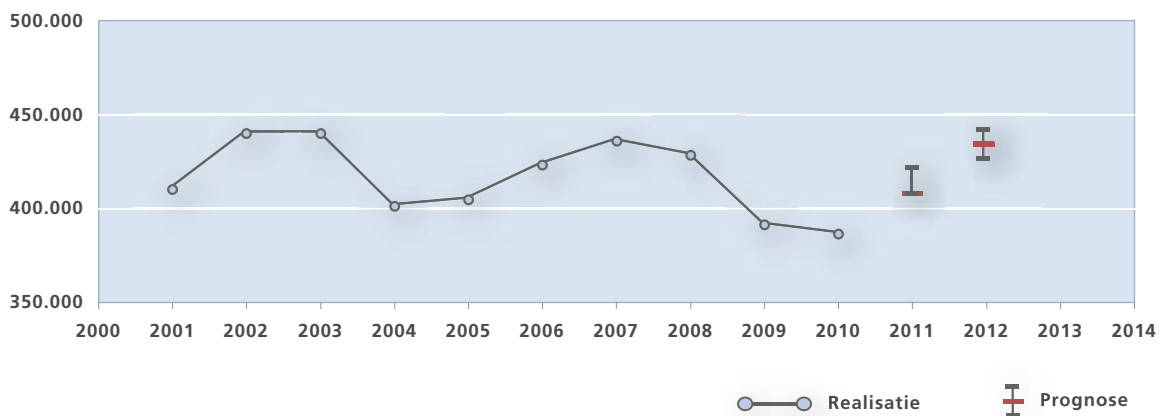
In de tabellen en figuren in deze Gebruiksprognose worden afgeronde getallen gepresenteerd. Er kunnen daardoor kleine verschillen ontstaan tussen een totaal aantal dat in een tabel of figuur wordt gepresenteerd en het totaal van de afgeronde deelbijdragen.

2. Verkeersprognose

Een verkeersprognose is een inschatting van het toekomstige vliegverkeer op basis van de op dat moment verwachte marktvaart. De verkeersprognose is gebaseerd op een analyse van enerzijds de (mondiale) macro-economische ontwikkelingen en anderzijds de ontwikkeling van het marktaandeel van Schiphol. In de analyse wordt onderscheid gemaakt tussen de verschillende verkeerssegmenten die op Schiphol opereren (netwerkverkeer, vracht, low cost, etc.). Dit resulteert in een aantal mogelijke groeiscenario's ('laag' tot 'hoog'). Er kunnen nooit garanties worden gegeven dat een bepaald scenario zich daadwerkelijk voltrekt, omdat de gebruikte parameters (zoals de olieprijs) aan onzekerheid onderhevig zijn. Op grond van het meest waarschijnlijk geachte groeiscenario wordt voor het relevante gebruiksjaar een gedetailleerde verkeersprognose uitgewerkt, die in wezen een inschatting is van de dienstregelingen die de luchtvaartmaatschappijen zullen uitvoeren.

Deze Gebruiksprognose is gebaseerd op de verkeersprognose voor gebruiksjaar 2012 uit maart 2011, conform het 'midden' scenario van circa 434.500 vliegtuigbewegingen regulier verkeer (lijndiensten, charters en vrachtverkeer), ook wel aangeduid als 'handelsverkeer'. Een klein deel van de in de prognose opgenomen vluchten zal om commerciële of technische redenen waarschijnlijk niet worden gerealiseerd; het is echter niet vooraf mogelijk om aan te geven welke vluchten dit betreft. In figuur 2.1 is het aantal vliegtuigbewegingen voor de kalenderjaren 2001 t/m 2012 weergegeven. Voor 2001 t/m 2010 is dit het gerealiseerde aantal bewegingen, voor 2011 en 2012 betreft het prognoses ('laag', 'midden' en 'hoog'; voor 2011 vallen 'laag' en 'midden' nagenoeg samen).

Figuur 2.1 Ontwikkeling aantal vliegtuigbewegingen



Niet-handelsverkeer of General Aviation (GA) verkeer, waaronder politie-, ambulance-, en zakenvluchten, is een afzonderlijk verkeerssegment, los van het hiervoor gepresenteerde reguliere verkeer. Op grond van het gerealiseerde verkeer in voorgaande gebruiks jaren wordt voor het gebruiksjaar 2012 uitgegaan van circa 18.000 vliegtuigbewegingen door GA-verkeer. Een deel van

dit verkeer bestaat uit helikopterbewegingen. Hoewel het GA-verkeer niet is opgenomen in de in dit hoofdstuk gepresenteerde verkeersprognose, is in de berekeningen van de verwachte geluidbelasting wel rekening gehouden met de bijdrage van GA-verkeer.

De vliegtuigbewegingen (starts en landingen) zijn op te splitsen in bewegingen per:

- Periode op de dag (dag/avond/nacht/vroege ochtend)
- Seizoen van het jaar (zomerseizoen/winterseizoen)
- Vliegtuigtype
- Herkomst/bestemming

De luchtvaart is zeer gevoelig voor economische ontwikkelingen. Luchtvaartmaatschappijen moeten en kunnen dan ook op korte termijn hun plannen aan de actuele situatie aanpassen. Verder kunnen niet te voorziene gebeurtenissen, zoals de vorming van een aswolk, van grote invloed zijn op het luchtverkeer. Afhankelijk van de omstandigheden verschilt de realisatie dan ook altijd in meer of mindere mate van de in de Gebruiksprognose opgenomen verkeersprognose.

De verdeling van het vliegverkeer over elk van deze aspecten is in onderstaande paragrafen toegelicht.

2.1 Verkeer per periode van de dag

Binnen het etmaal worden vier perioden onderscheiden op basis van verschillen in verkeersafhandeling en verschillen in de bijdrage aan de geluidbelasting. Deze verschillen worden toegelicht in de onderstaande tabel. Een aantal normen en regels heeft betrekking op de periode van nacht en vroege ochtend (23:00 uur- 07:00 uur). De periode bestaande uit nacht en vroege ochtend wordt in de Gebruiksprognose de nachtperiode genoemd.

Tabel 2.1 Onderscheid tussen de verschillende perioden binnen het etmaal

Periode	Verkeersafhandeling	Geluidberekening
Dag (07:00 -19:00 uur)	Conform regels voor baan- en luchtruimgebruik	Elke vliegtuigbeweging telt één keer mee in de berekening van de geluidbelasting
Avond (19:00 -23:00 uur)	Dezelfde verkeersafhandeling als gedurende de dag	Vliegverkeer telt ruim 3 keer zo zwaar mee in de berekening van de geluidbelasting als gedurende de dag
Nacht (23:00 -06:00 uur)	Vaste naderingsroutes met continue daalvluchten, andere startroutes voor de Polderbaan en beperkingen in het gebruik van minder geluidpreferente start- en landingsbanen	Vliegverkeer telt 10 keer zo zwaar mee in de berekening van de geluidbelasting als gedurende de dag
Vroege ochtend (06:00 -07:00 uur)	Dezelfde verkeersafhandeling als gedurende de dag	Vliegverkeer telt 10 keer zo zwaar mee in de berekening van de geluidbelasting als gedurende de dag

Onderstaande tabel geeft aan hoe de verwachte vliegtuigbewegingen zijn verdeeld over de verschillende perioden van de dag.

Tabel 2.2 Aantallen starts en landingen in het gebruiksjaar

Periode	Uren	Landingen	Starts	Totaal
Dag	07:00 -19:00	148.900	161.100	310.000
Avond	19:00 -23:00	46.700	46.200	92.900
Nacht	23:00 -06:00	13.000	5.800	18.800
Vroege ochtend	06:00 -07:00	8.700	4.100	12.800
				434.500

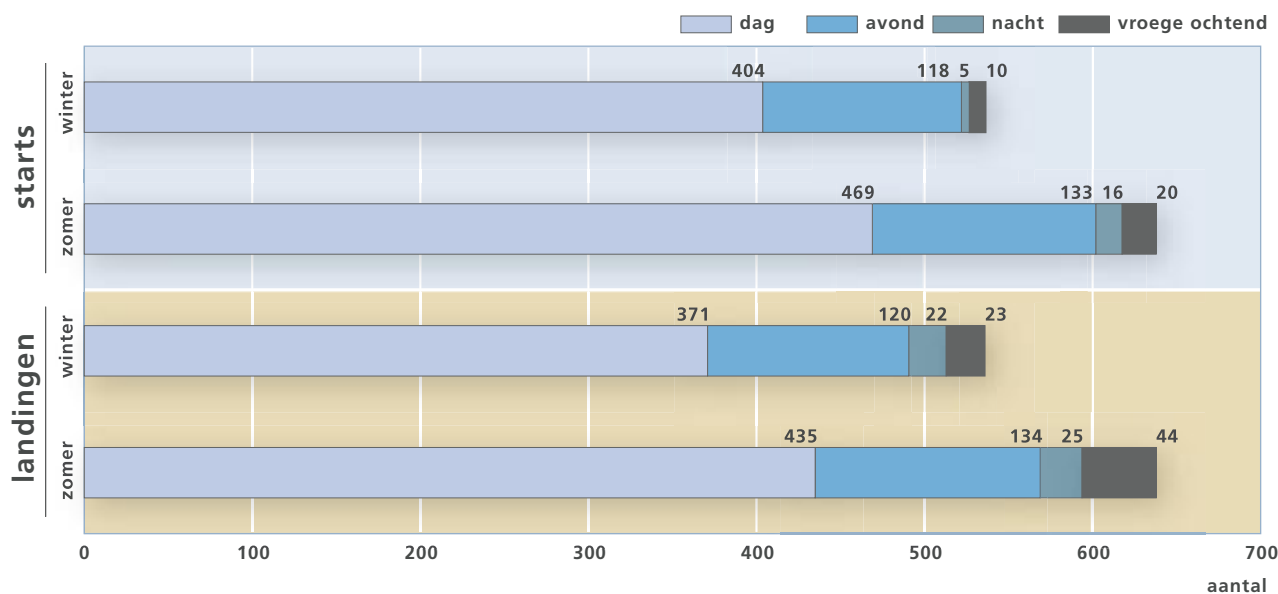
2.2 Verkeer per seizoen

Een gebruiksjaar kan worden opgeknipt in twee seizoenen: het winterseizoen en het zomerseizoen. De winter- en zomerseizoenen vallen samen met de perioden waarin respectievelijk de wintertijd en zomertijd van toepassing zijn. Het winterseizoen, vijf maanden, start jaarlijks op de laatste zondag van oktober en eindigt op de zaterdag van het laatste weekend in maart. Het zomerseizoen duurt zeven maanden.

De dienstregeling van luchtvaartmaatschappijen kan sterk verschillen voor de twee seizoenen. Van het totaal van 434.500 bewegingen vinden er naar verwachting 157.600 plaats in het winterseizoen en 276.900 in het zomerseizoen. Onderstaande figuur geeft het gemiddelde aantal bewegingen per etmaal voor de winter en de zomer. Uiteraard zal het aantal bewegingen per dag fluctueren.

Figuur 2.2 Verdeling starts en landingen over het etmaal en per seizoen.

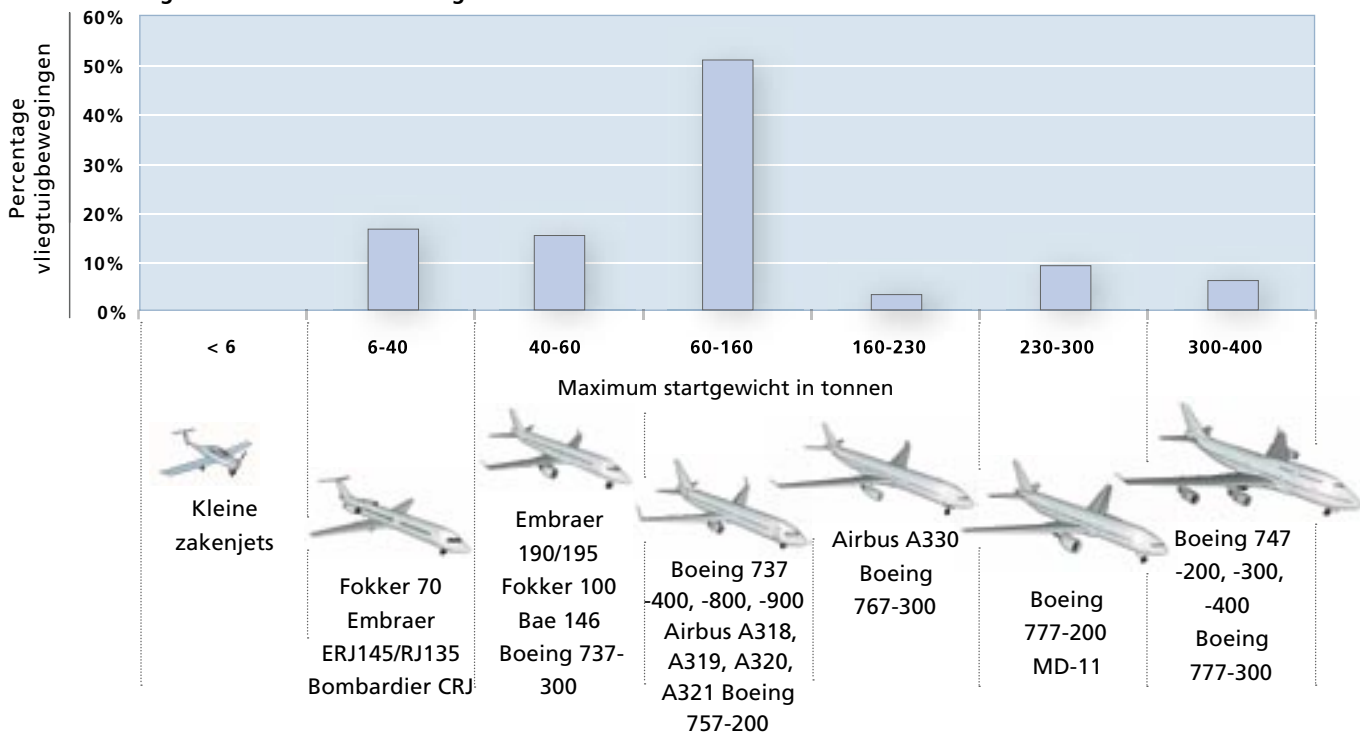
Gemiddeld etmaal in het zomer- en winterseizoen



2.3 Uitsplitsing vloot naar vliegtuigtype

De samenstelling van de verwachte vloot op Schiphol in 2012 is uitgesplitst op basis van het maximum startgewicht van de vliegtuigen uit de verkeersprognose. Figuur 2.3 toont deze samenstelling.

Figuur 2.3 Vlootsamenstelling handelsverkeer



Veruit de meeste vliegtuigbewegingen op Schiphol worden uitgevoerd met vliegtuigen met een startgewicht tussen de 60 en 100 ton. Binnen deze categorie vallen bijvoorbeeld de veel gebruikte Boeing 737-series en de Airbus A320 en daarvan afgeleide varianten. De grote 'wide body' vliegtuigen, zoals de Airbus A330, Boeing 777 en Boeing 747 komen in kleinere aantallen voor.

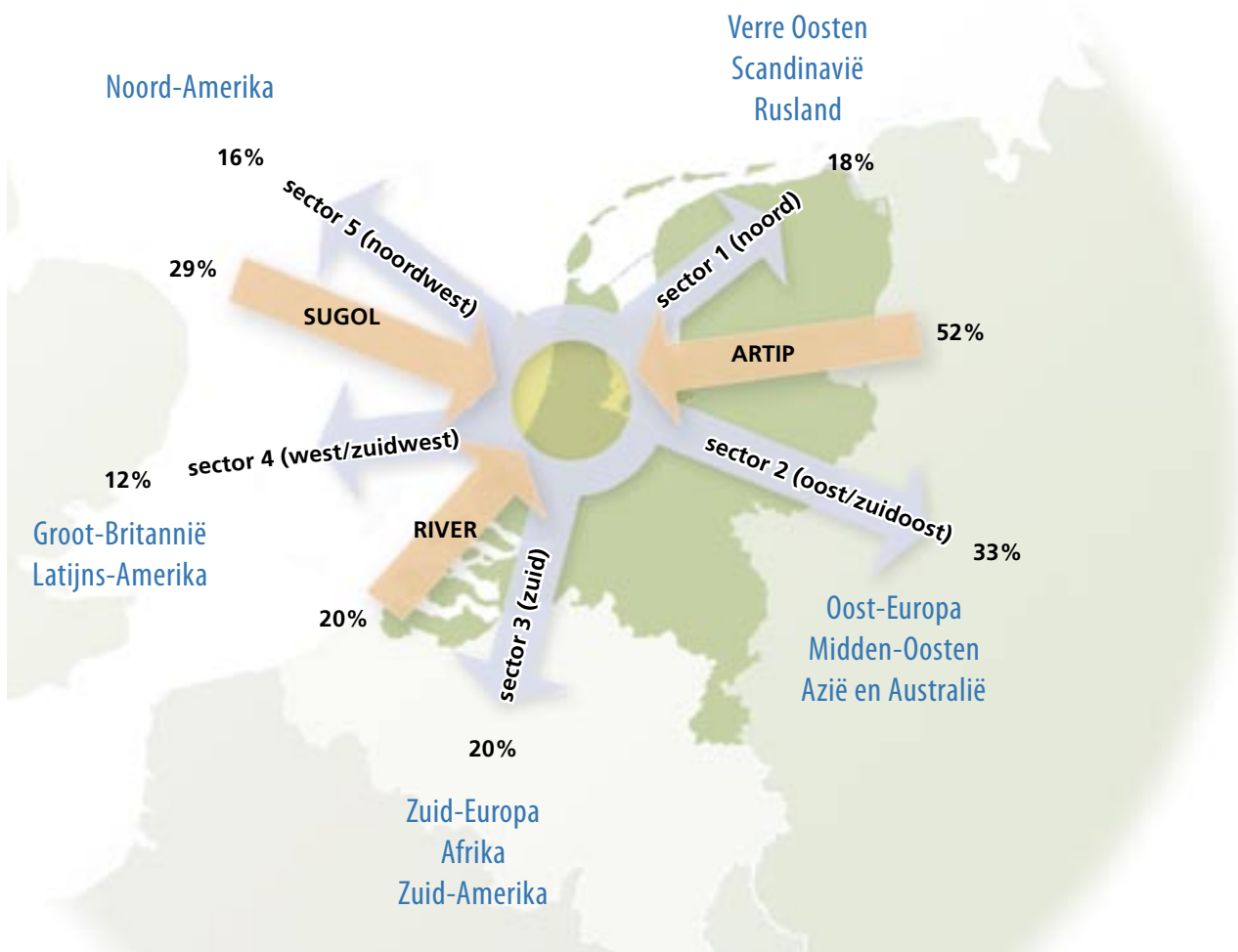
2.4 Verdeling verkeer over herkomst en bestemmingen

De vliegpatronen naar en van Schiphol worden in hoge mate bepaald door de herkomst en bestemming van de aankomende en vertrekkende vluchten. Voor het aankomend verkeer worden drie verkeersstromen onderscheiden, voor het vertrekkend verkeer vijf.

Aankomende vliegtuigen worden geleid naar één van de drie vaste naderingspunten op ca. 65 kilometer van Schiphol (SUGOL, ARTIP en RIVER; zie figuur 2.4). Vanaf daar worden zij naar de toegewezen landingsbaan geleid.

Vertrekkend verkeer wordt op basis van bestemming geleid naar één van de vijf uitvliegsectoren. Vanaf elke baan zijn vaste vertrekroutes naar elke sector vastgelegd. Figuur 2.4 laat schematisch de verwachte verdeling zien van de inkomende en uitgaande verkeersstromen voor het gebruiksjaar 2012 over respectievelijk de naderingspunten en de sectoren. De wijze waarop deze verkeersstromen worden afgehandeld is beschreven in hoofdstuk 3.

Figuur 2.4 Verdeling van het verkeer op basis van herkomst en bestemming
Drie inkomende (oranje) en vijf uitgaande (blauw) verkeersstromen



3. Verkeersafhandeling

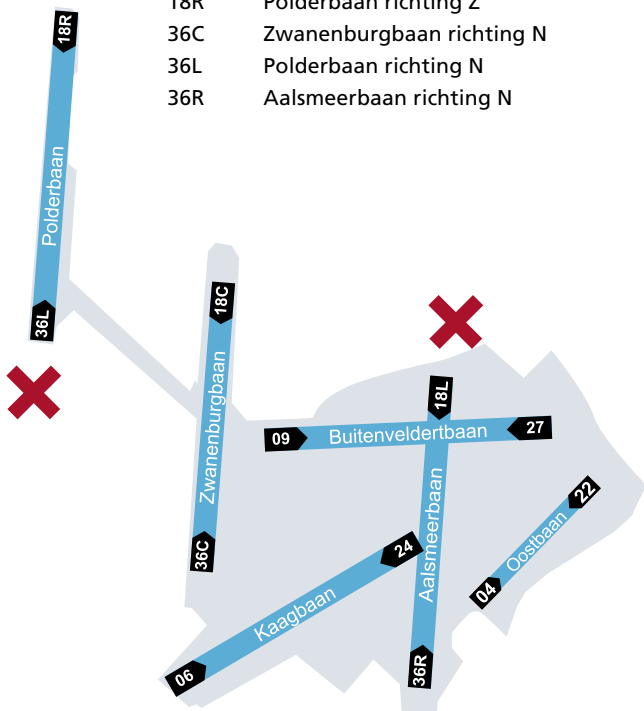
3.1 Het gebruik van start- en landingsbanen

Algemeen

Schiphol beschikt over zes start- en landingsbanen. Vijf daarvan worden gebruikt voor de afhandeling van het reguliere verkeer van en naar Schiphol. De kortere Oostbaan wordt hoofdzakelijk gebruikt voor het kleine GA-verkeer. Voor de start- en landingsbanen zijn gebruiksregels vastgelegd. Zo mogen de Polderbaan en de Aalsmeerbaan slechts in één richting worden gebruikt (zoals is aangegeven in figuur 3.1) en zijn er 's nachts extra beperkingen in het gebruik van minder geluidpreferente banen.

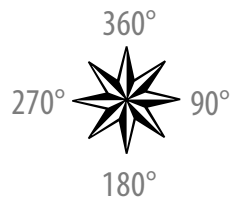
Figuur 3.1 Banenstelsel Schiphol

04	Oostbaan richting NO
06	Kaagbaan richting NO
09	Buitenveldertbaan richting O
22	Oostbaan richting ZW
24	Kaagbaan richting ZW
27	Buitenveldertbaan richting W
18C	Zwanenburgbaan richting Z
18L	Aalsmeerbaan richting Z
18R	Polderbaan richting Z
36C	Zwanenburgbaan richting N
36L	Polderbaan richting N
36R	Aalsmeerbaan richting N



Baannamen en baancodering

De banen op Schiphol hebben ieder een naam (bijvoorbeeld Kaagbaan) en een baancodering (in het geval van de Kaagbaan: 06-24). De baancodering staat voor de kompasrichtingen waarin de baan gebruikt kan worden, afgerond op tientallen graden. Bij banen die parallel aan elkaar lopen wordt tevens een letter (L voor links, R voor rechts en C voor centrum) toegevoegd aan de baancodering om ze van elkaar te kunnen onderscheiden. Figuur 3.1 toont het banenstelsel van Schiphol met de bijbehorende namen van de banen en baancodering.



De start- en landingsbanen die op een zeker moment in gebruik zijn, bepalen grotendeels welk deel van de omgeving hinder van het luchtverkeer ondervindt. Om de hinder zoveel mogelijk te beperken, worden banen ingezet volgens het geluidpreferentieel baangebruikstelsel. Dit systeem houdt in dat, voor zover mogelijk, die banen worden gebruikt die resulteren in verkeersstromen die de meest dichtbevolkte gebieden zoveel mogelijk ontwijken. Daartoe wordt gebruik gemaakt van een vaste preferentievolvergde van in te zetten baancombinaties. Deze preferentievolvergde is vastgelegd in de regels voor baangebruik en is aangegeven in tabel 3.1.

Tabel 3.1 Preferentievolvergde van baancombinaties

Periode 06:00 – 23:00 uur

Zichtcondities	Pref.	L1	L2	S1	S2
'Goed'	1	06	(36R)	36L	(36C)
Zicht > 5.000m EN	2	18R	(18C)	24	(18L)
wolkenbasis > 1.000ft	3	06	(36R)	09	(36L)
EN binnen UDP	4	27	(18R)	24	(18L)
'Goed' of 'marginaal'	5	36R	(36C)	36L	(36C/09)
zicht > 1.500m EN	6	18R	(18C)	18L	(18C/24)
wolkenbasis > 300ft					

Nacht (23:00 – 06:00 uur)

Pref.	L	S
1	06	36L
2	18R	24
3	36C	36L
4	18R	18C

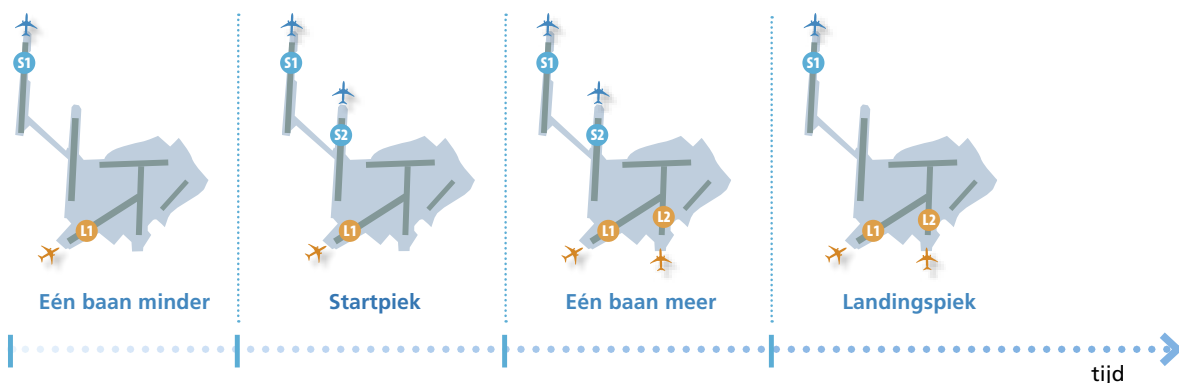
L = Landen
 S = Starten
 UDP: uniforme daglichtperiode, de periode van 15 minuten voor zonsopkomst tot 15 minuten na zonsondergang

Welke banen gebruikt kunnen en mogen worden is van meerdere factoren afhankelijk. Zo bepalen weersomstandigheden, waaronder windsnelheid en -richting, zicht, wolkenbasis en buien, welke banen veilig kunnen worden ingezet. Als de eerste preferentie niet gebruikt kan worden, wordt in principe de eerstvolgende preferente baancombinatie ingezet die in de gegeven omstandigheden wel bruikbaar is.

Het aantal banen dat gebruikt wordt is afhankelijk van het verkeersaanbod. 's Nachts landen en vertrekken minder vliegtuigen dan overdag. Gebruik van één startbaan en één landingsbaan is afdoende om het verkeer af te kunnen handelen. Overdag wisselen startpieken (perioden met veel startend verkeer) en landingspieken (perioden met veel landend verkeer) in het verkeersaanbod elkaar af. Een tweede start- of landingsbaan wordt dan ingezet om het verkeer af te kunnen handelen.

Figuur 3.2 geeft een voorbeeld van het baangebruik gedurende de dag, waarbij landings- en startpieken elkaar afwisselen. In deze figuur is gevisualiseerd dat er ook momenten zijn waarbij er, ten opzichte van de pieksituatie, een baan minder wordt gebruikt of er een baan extra nodig is.

Figuur 3.2 Voorbeeld van de inzet van start- en landingsbanen bij gebruik van de eerste baanpreferentie



Bij inzet van de eerste baanpreferentie wordt de Kaagbaan gebruikt als landingsbaan (landen 06; zie L1 in tabel 3.1) en de Polderbaan als startbaan (starten 36L; zie S1 in tabel 3.1). Tijdens een landingspiek wordt bovendien geland op de Aalsmeerbaan (landen 36R; zie L2 in tabel 3.1). In een startpiek wordt de Zwanenburgbaan als tweede startbaan ingezet (starten 36C; zie S2 in tabel 3.1).

Als start- en landingspieken elkaar binnen korte tijd afwisselen, kunnen de pieken in praktijk op het banenstelsel overlappen (door vertraagde vluchten of vluchten die eerder dan gepland binnenkomen). Om het verkeer op die momenten af te kunnen handelen, worden gelijktijdig twee start- en twee landingsbanen gebruikt. Bij inzet van de eerste baanpreferentie wordt dan zowel de Aalsmeerbaan (landen 36R) als de Zwanenburgbaan (starten 36C) ingezet als respectievelijk tweede landings- en startbaan. De mate waarin dit voorkomt, hangt onder meer af van het totale verkeersvolume en de verdeling van het verkeer over de dag. Daarnaast kunnen er overdag perioden zijn met een zodanig laag verkeersaanbod dat kan worden volstaan met het inzetten van één landingsbaan en één startbaan. Bij gebruik van de eerste baanpreferentie worden dan alleen de Kaagbaan (landen 06) en de Polderbaan (starten 36L) ingezet.

Het baangebruik in bovenstaand voorbeeld betreft de eerste preferentie uit tabel 3.1 en wordt vooral toegepast op dagen met noordenwind. Bij zuidenwind wordt vooral de tweede preferentie toegepast. De Polderbaan (landen 18R) wordt dan gebruikt voor de afhandeling van het landend verkeer en de Kaagbaan (starten 24) voor de afhandeling van het startend verkeer. Daarnaast kan de Zwanenburgbaan (landen 18C) worden ingezet als tweede landingsbaan en de Aalsmeerbaan (starten 18L) als tweede startbaan.

De inschatting van het baangebruik heeft betrekking op de 'nominale situatie'. Operationele verstoringen die in praktijk mede het baangebruik zullen bepalen (zoals buien of tijdelijke baansluitingen in verband met baanonderhoud) zijn niet meegenomen in de prognose. Een verdere toelichting wordt gegeven in hoofdstuk 6.

Naast het weer, het verkeersaanbod en de regels voor baangebruik bepalen meer factoren, zoals de baanbeschikbaarheid, welke banen ingezet kunnen worden. Voorbeelden van factoren die van invloed zijn op de baanbeschikbaarheid zijn onderhoud aan banen of taxibanen en (weers-) verstoringen in het luchtruim waardoor banen niet gebruikt kunnen worden. Andere factoren die van invloed zijn op de inzet van banen zijn onder meer luchtruimsluitingen en beschikbaarheid van mensen en middelen.

Prognose baangebruik 2012

De toewijzing van banen aan vertrekkende en binnenkomende vliegtuigen is een complex proces, waarbij naast diverse factoren als bestemming of herkomst en weersomstandigheden, ook de tactische beoordeling door onder meer verkeersleiders en vliegers een belangrijke rol speelt. Met modellen is een voorspelling gemaakt van het verwachte baangebruik in 2012. De voorspelling met deze modellen is gebaseerd op het verwachte verkeersaanbod, de verwachte verdeling van het verkeer over de dag, historische weersgegevens uit de jaren 1971 t/m 2010, de regels voor de openstelling en het gebruik van banen en op inschattingen over in welke omstandigheden een baan gebruikt kan worden. Deze laatste categorie betreft de inschatting tot welke wind- en zichtcondities een baan gebruikt kan worden.

Baangebruik etmaal

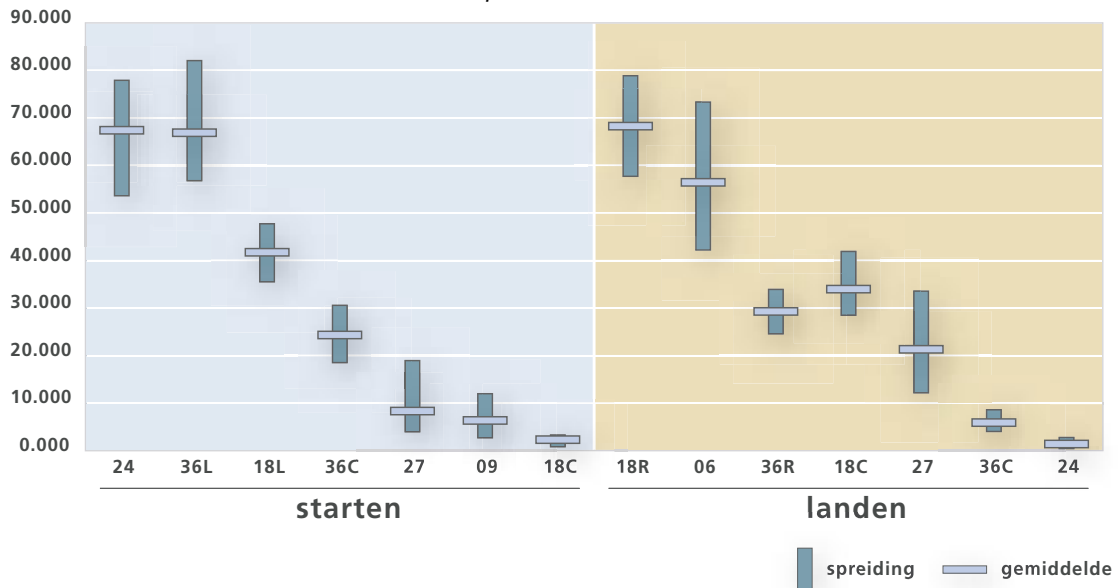
In tabel 3.2 is aangegeven in welke mate de eerste zes baanpreferenties bij gemiddelde weersomstandigheden naar verwachting zullen worden gebruikt.

Tabel 3.2 Verwachte inzet eerste zes baanpreferenties bij gemiddeld weer

Periode 06:00 uur - 23:00 uur			Nacht (23:00 uur - 06:00 uur)		
Preferentie	Inzet	%	Preferentie	Inzet	%
1	132.900	31%	1	9.400	50%
2	145.400	33%	2	6.700	35%
3	18.900	4%	3	800	4%
4	27.600	6%	4	700	4%
5	39.800	9%	Subtotaal	17.600	93%
6	41.500	10%	anders	1.200	7%
Subtotaal	406.100	93%	Totaal	18.800	100%
anders	28.300	7%			
Totaal	434.500	100%			

Figuur 3.3 geeft de verwachting van het baangebruik per baanrichting voor 2012, uitgedrukt in het aantal bewegingen (starts en landingen uitgesplitst). Daarbij is een spreiding rondom het verwachte baangebruik aangegeven, die de mate van onzekerheid weergeeft als gevolg van wisselende weersomstandigheden.

Figuur 3.3 Starts en landingen op de meest gebruikte banen
Jaartotaal voor de etmaalperiode



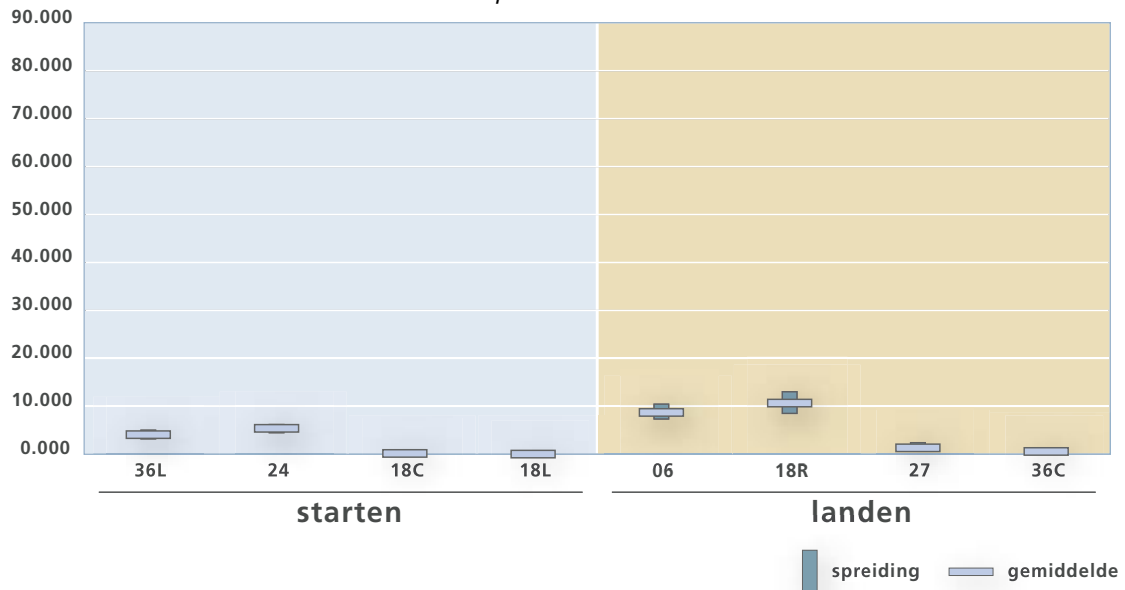
Uit deze figuur blijkt dat de twee geluidpreferente banen, de Kaagbaan (starten 24) en de Polderbaan (starten 36L) naar verwachting het meest gebruikt worden voor de afhandeling van het startend verkeer. Dat de Kaagbaan (starten 24) gemiddeld iets vaker gebruikt wordt, is het gevolg van de overwegend zuidwesten windrichting in Nederland. In een beperkt percentage van de tijd zijn de windomstandigheden niet van grote invloed op de baankeuze; in dat geval wordt bij voorkeur vanaf de Polderbaan (starten 36L) naar het noorden gestart. Dit is meegenomen in deze prognose. Ook voor het landend verkeer worden de geluidpreferente Kaagbaan (landen 06) en Polderbaan (landen 18R) het meest gebruikt. Het gebruik van de Aalsmeerbaan (starten 18L en landen 36R) en Zwanenburgbaan (starten en landen 18C en 36C) is met name het gevolg van inzet van een tweede start- of landingsbaan tijdens de start- en landingspieken. De Buitenveldertbaan (landen 27) is bij een vrij krachtige wind uit het westen, zuidwesten of noordwesten de meest preferente baan om (veilig) tegen de wind in te landen.

Baangebruik nachtperiode (23:00 uur tot 07:00 uur)

De nachtperiode loopt van 23:00 uur tot 07:00 uur en omvat de nacht en de vroege ochtend. Het baangebruik in de nacht (tot 06:00 uur) is sterk afwijkend van het baangebruik tijdens de rest van de dag. Een aantal banen wordt tijdens deze periode immers in principe niet gebruikt voor de afhandeling van het vliegverkeer. Daarnaast is het verkeersaanbod lager, waardoor er kan worden volstaan met de inzet van één start- en één landingsbaan. Meestal zullen daarom 's nachts alleen de Kaagbaan (starten 24, en landen 06) en de Polderbaan (starten 36L en landen 18R) in gebruik zijn (zie de eerste twee preferenties in tabel 3.1). Alleen in omstandigheden waarin één van deze banen niet gebruikt kan worden, wordt voor landend verkeer een minder geluidpreferente baan (de Aalsmeerbaan, de Buitenveldertbaan of de Zwanenburgbaan) ingezet. In de vroege ochtend (vanaf 06:00 uur) neemt het verkeersaanbod weer toe en gelden voor de inzet van banen de regels voor de dagperiode. Er kan dan zondig een extra start- en/of landingsbaan worden bijgezet.

Het verwachte aantal starts en landingen per baan gedurende de nachtperiode is weergegeven in figuur 3.4. Naast het verwachte aantal starts en landingen bij gemiddeld weer, is ook de spreiding als gevolg van weersvariaties aangegeven.

Figuur 3.4 Starts en landingen op de meest gebruikte banen
Jaartotaal voor de nachtperiode 23:00 - 07:00 uur



De bandbreedte voor het verwachte aantal starts en landingen per baan die in de figuren 3.3 en 3.4 wordt getoond, geeft een indicatie voor de variaties in baangebruik die kunnen optreden als gevolg van variaties in het weer. Er moet echter rekening mee worden gehouden dat het werkelijke baangebruik door tal van oorzaken die niet in de prognose zijn opgenomen (waaronder niet alleen de weersomstandigheden) buiten de aangegeven bandbreedte kan uitkomen.

3.2 Vliegroutes en vliegprocedures

Bij het ontwerp van de routes en procedures is rekening gehouden met veiligheid, capaciteit en beperking van de geluidsoverlast voor de omgeving. Vaste vertrekroutes zijn daarbij een middel om het vliegverkeer te concentreren en gebieden met woonbebouwing zoveel mogelijk te vermijden.

Vertrekkend verkeer

Voor vertrekkend verkeer zijn standaard vertekroutes gedefinieerd, die door vliegtuigen gevolgd worden om naar hun bestemming te vliegen. Maar ook al vliegen vliegtuigen dezelfde route, dan wil dat niet zeggen dat deze vliegtuigen exact hetzelfde grondpad volgen. Als gevolg van onder andere het weer, de definitie van de route, de (nauwkeurigheid van) navigatiesystemen aan boord, de belading van het vliegtuig en een verschil in de vliegeigenschappen tussen de vliegtuigen treedt een zekere spreiding rond de route op.

De luchtverkeersleiding kan de piloot instructies geven om van de vertekroute af te wijken. Dit gebeurt vooral met kleine vliegtuigen die anders vanwege een lagere vliegsnelheid snellere vliegtuigen achter zich ophouden. Hier gelden echter wel beperkingen voor. Overdag mag tot een hoogte van 3.000 voet (circa 900 meter) maximaal 3% van het verkeer een instructie krijgen om af te wijken van de route. In de nacht mag tot een hoogte van 9.000 voet (circa 2.700 meter) maximaal 0,05% van het verkeer worden geïnstrueerd om van de route af te wijken. De beperkingen gelden alleen voor het straalverkeer, niet voor het (veelal langzamere) propellerverkeer.

Per startbaan zijn in principe vijf vertrekroutes beschikbaar, die voeren naar elk van de vijf vertreksectoren. De selectie van de route is afhankelijk van de bestemming van het vertrekkende vliegtuig (zie paragraaf 2.4). De ligging van de vertrekroutes, zoals gemodelleerd in de geluidberekeningen, wordt geïllustreerd in figuur 3.5. Dit is een weergave van alle bestaande routes, die echter nooit allemaal gelijktijdig worden gebruikt. Welke van deze routes op een zeker moment in gebruik zijn, hangt af van de baancombinatie die op dat moment wordt ingezet. De dichtheid van de routes in figuur 3.5 geeft een indicatie van de gebruiksintensiteit.

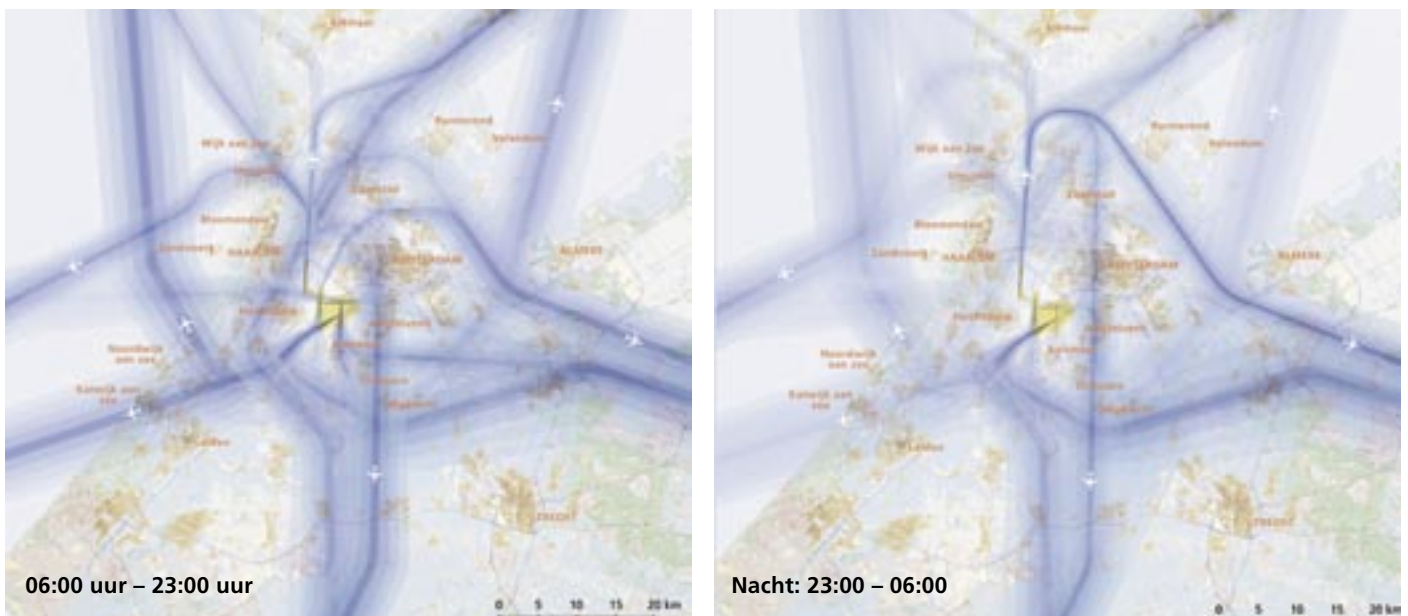
Naderend verkeer

Vaste naderingsroutes worden vooralsnog niet toegepast tussen 06:00 uur en 23:00 uur, met name om twee redenen:

1. Het verkeer komt uit verschillende richtingen en moet worden samengevoegd voor het landen op een baan. Om het verkeer op onderling voldoende afstand in een 'treintje' voor de baan te krijgen, wordt met koers- en snelheidsinstructies het verkeer uit verschillende richtingen als het ware in elkaar geweven.
2. In de praktijk treden fluctuaties op in het aanbod van landend verkeer die moeten worden opgevangen. Vliegtuigen hebben verschillende vliegsnelheden. Als hierdoor vliegtuigen teveel op elkaar 'inlopen', kan met koers- en snelheidsinstructies worden geborgd dat vliegtuigen voldoende onderlinge afstand houden. Met vaste routes zouden koersinstructies niet mogelijk zijn.

Daarnaast geldt voor deze periode dat het verkeer standaard daalt tot 2.000 voet (circa 600 meter) of 3.000 voet (circa 900 meter). Op deze hoogte wordt het naderend verkeer in horizontale vlucht opgelijnd voor de eindnadering in het verlengde van de baan. Op een afstand van ca. 11 km of ca. 17 km van de baan (bij een naderingshoogte van 2.000 voet, respectievelijk 3.000 voet) wordt

Figuur 3.5 Vertrekroutes voor alle startbanen van Schiphol

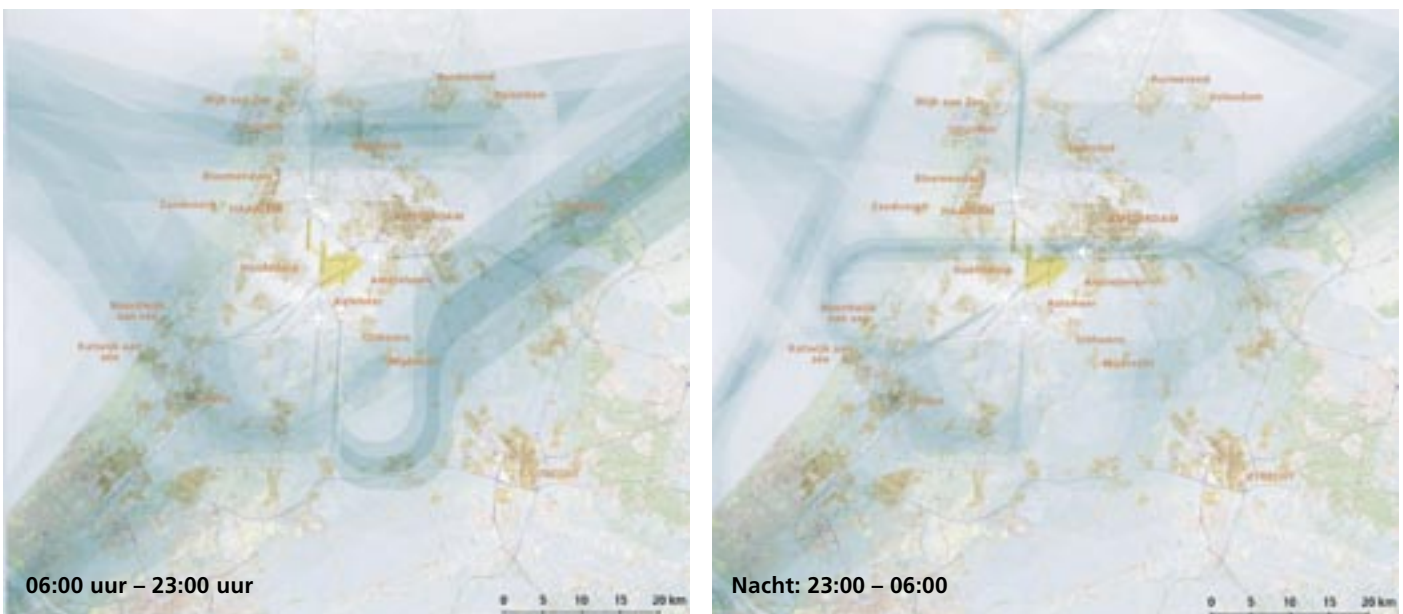


de eindnadering ingezet volgens een vast recht glijpad. Indien twee parallelle landingsbanen tegelijkertijd in gebruik zijn, wordt om veiligheidsredenen voor de ene baan genaderd op 2.000 voet en voor de andere baan op 3.000 voet. Bij parallelle naderingen vanuit het zuiden is de naderingshoogte voor de Zwanenburgbaan (36C) 2.000 voet en voor de Aalsmeerbaan (36R) 3.000 voet. Bij parallelle naderingen vanuit het noorden wordt voor de Polderbaan (18R) een naderingshoogte van 2.000 voet gebruikt en voor de Zwanenburgbaan (18C) 3.000 voet. Daarnaast worden naderingen op de Oostbaan (22) standaard uitgevoerd met een naderingshoogte van 3.000 voet.

In de nacht worden wel vaste naderingsroutes toegepast. Het verschil met overdag is gelegen in het verkeersaanbod. Doordat het verkeersaanbod significant lager is, is er minder noodzaak om koersinstructies te geven. Bovendien kunnen in de nacht vanwege het lagere verkeersaanbod ook continue daalvluchten worden toegepast, waarbij het horizontale segment op 2.000 of 3.000 voet hoogte ontbreekt.

In het Aldersadvies (2010) zijn afspraken gemaakt om op termijn ook voor delen van de dag en avond te komen tot de implementatie van vaste naderingsroutes in combinatie met continue daalvluchten. De voor de geluidberekeningen gebruikte gemodelleerde naderingsroutes zijn weergegeven in figuur 3.6. Evenals voor de vertekroutes geldt dat het van de ingezette baancombinatie afhangt welke routes op een zeker moment worden gebruikt. Doordat overdag geen vaste naderingsroutes worden toegepast, is er een aanzienlijke spreiding in het gedeelte van de naderingsroutes waar de vliegtuigen worden opgelijnd voor de eindnadering naar de baan.

Figuur 3.6 Naderingsroutes voor alle banen van Schiphol



4. Regels en normen

Voor het verkeer en de verkeersafhandeling op Schiphol gelden regels en normen. Deze hebben betrekking op het maximale verkeersvolume op Schiphol, de totale milieueffecten die het vliegverkeer veroorzaakt en het baan- en luchtruimgebruik. Dit hoofdstuk geeft voor ieder van deze aspecten weer in welke mate voor het gebruiksjaar 2012 naar verwachting aan deze regels en normen zal worden voldaan.

In tabel 4.1 wordt de prognose voor gebruiksjaar 2012 vergeleken met de afspraken over het aantal vliegtuigbewegingen, de gelijkwaardigheidscriteria en de Maximale Hoeveelheid Geluid (MHG), voor zover deze afspraken al voldoende zijn uitgewerkt. Voor de toetsing aan de gelijkwaardigheidscriteria zijn prognoseberekningen gebruikt, waarbij rekening is gehouden met de invloed van variaties in weersomstandigheden.

Tabel 4.1 Toetsing aan afspraken over aantal vliegtuigbewegingen, gelijkwaardigheidscriteria en MHG

Aspect	Afspraak	Prognose 2012
Aantal vliegtuigbewegingen	Maximaal 510.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer op jaarbasis, waarvan maximaal 32.000 tussen 23:00 uur en 07:00 uur.	434.500, waarvan 31.600 tussen 23:00 uur en 07:00 uur
Gelijkwaardigheid	Het gebruik van Schiphol dient te voldoen aan de criteria voor een gelijkwaardige bescherming van de omgeving: <ul style="list-style-type: none"> - max. 12.300 woningen met een geluidbelasting van 58 dB(A) L_{den} of meer; - max. 239.500 ernstig gehinderden met een geluidbelasting van 48 dB(A) L_{den} of meer; - max. 11.700 woningen met een geluidbelasting van 48 dB(A) L_{night} of meer; - max. 66.500 slaapverstoorden met een geluidbelasting van 40 dB(A) L_{night} of meer. 	Het verwachte gebruik van Schiphol voldoet aan eisen gelijkwaardigheid: <ul style="list-style-type: none"> - 11.600 woningen met een geluidbelasting van 58 dB(A) L_{den} of meer; - 195.500 ernstig gehinderden met een geluidbelasting van 48 dB(A) L_{den} of meer; - 10.000 woningen met een geluidbelasting van 48 dB(A) L_{night} of meer; - 30.500 slaapverstoorden met een geluidbelasting van 40 dB(A) L_{night} of meer.
Maximale Hoeveelheid Geluid (MHG)	Over het MHG moeten tijdens het experiment nog nadere afspraken worden gemaakt die zich richten op zowel de rekenregels als de te volgen procedures. Daarom kan er in deze Gebruiksprognose nog geen beeld van gegeven worden.	PM

Deze gebruiksprognose richt zich alleen op geluid. Over de aspecten externe veiligheid en emissies in het nieuwe stelsel worden nog afspraken gemaakt.

Bij de toetsing aan de gelijkwaardigheidscriteria is rekening gehouden met de invloed van variaties in het weer door de berekeningen uit te voeren inclusief de zogenaamde meteotoeslag. Toepassing van de meteotoeslag houdt in dat op het verwachte gebruik van alle banen bij gemiddelde weersomstandigheden een toeslag in rekening wordt gebracht. Deze toeslag is bedoeld om een zekere marge te creëren voor

variaties in baangebruik en de resulterende verdeling van de geluidbelasting rond Schiphol, die het gevolg zijn van variaties in het weer rond de gemiddelde weersomstandigheden. De meteotoeslag is bepaald volgens dezelfde gestandaardiseerde methodiek als is toegepast bij de berekeningen waarop de gelijkwaardigheidsnormen gebaseerd zijn.

Met betrekking tot de verkeersafhandeling zijn ook afspraken gemaakt over de inzet van banen en baancombinaties. Tabel 4.2 geeft hiervan een overzicht. Voor deze afspraken geldt dat toetsing in de Gebruiksprognose niet zinvol is, omdat het uitgangspunten zijn voor de uitgevoerde berekeningen en daardoor impliciet aan de afspraken wordt voldaan. De norm voor het minimum aantal uren dat één startbaan en één landingsbaan moet worden ingezet (2+1-1 baangebruik), wordt vastgesteld op basis van de door de onafhankelijke slotcoördinator aan de luchtvaartmaatschappijen toegewezen slots (toestemming om op een gespecificeerde datum en tijdstip een start of landing op Schiphol uit te voeren). Daarbij wordt uitgegaan van de toegewezen slots op de 'slot return date' (31 augustus voor het winterseizoen en 31 januari voor de zomer), die ten tijde van het opstellen van de Gebruiksprognose nog niet bekend zijn.

Tabel 4.2 Afspraken over de inzet van banen

Aspect	Afspraak
Inzet baancombinaties	Conform geluidpreferentieel baangebruikstelsel en preferentievolgorde uit tabel 3.1
Inzet van een tweede start-of landingsbaan (2+1-1)	Norm wordt vastgesteld op basis van de slotuitgifte zoals vastgesteld op de slot return date
Verdeling van het landend verkeer bij het gebruik van twee landingsbanen	Tenminste 50% van het landend verkeer op de Kaagbaan bij inzet van de baancombinatie Kaagbaan-Aalsmeerbaan (landen 06 en 36R) Voor de combinatie Polderbaan-Zwanenburgbaan (landen 18R en 18C) is de ambitie uitgesproken om te komen tot een norm van tenminste 45% van het landend verkeer op de Polderbaan
Verdeling van het startend verkeer bij het gebruik van twee startbanen	Startend verkeer met een westelijk gelegen bestemming (sector 4 en 5) maakt gebruik van de meest westelijk gelegen startbaan binnen een baancombinatie
Gebruik van de vierde baan (2+1+1)	Gemiddeld maximaal 40 vliegtuigbewegingen op de vierde baan. Per dag en op individuele dagbasis niet meer dan 60 vliegtuigbewegingen op de vierde baan.

4.2 Maximale hoeveelheid geluid (MHG). [pm]

Er bestaan op het moment van het opstellen van deze gebruiksprognose nog geen afspraken over de precieze uitwerking van de maximale hoeveelheid geluid (MHG). Deze norm wordt in een later stadium uitgewerkt.

4.3 Luchtverontreiniging. Wordt nog uitgewerkt. [pm]

Er bestaan op het moment van het opstellen van deze gebruiksprognose nog geen concrete afspraken over luchtverontreiniging.

4.4 Totaal risicogewicht (TRG). Wordt nog uitgewerkt. [pm]

Er bestaan op het moment van het opstellen van deze gebruiksprognose nog geen concrete afspraken over het totaal risicogewicht (TRG).

5. Prognose geluidbelasting

5.1 Geluidbelasting

Voor het inzichtelijk maken van de verwachte geluidbelasting zijn geluidberekeningen gemaakt met een geluidmodel. Invoer voor de geluidberekeningen is het verkeersaanbod (zie hoofdstuk 2), de wijze van verkeersafhandeling over de banen en routes (zie hoofdstuk 3) en de ligging van de vliegroutes plus de gehanteerde vliegprocedure. Voor de geluidberekening is voor de vliegroutes gebruik gemaakt van de grondpaden van werkelijk gevlogen routes, zoals door de radar geregistreerd. De geluidberekeningen zijn uitgevoerd conform het wettelijk rekenvoorschrift.

Modelverwachting versus praktijk

De in dit document gepresenteerde prognose is opgesteld met behulp van modellen en scenario's. Dergelijke modellen zijn eerder gebruikt bij de Milieu Effect Rapportages (MER) van de luchthaven en hebben hun waarde aangetoond. Modellen en scenario's hebben echter onvermijdelijk beperkingen bij het weergeven van de werkelijkheid. Diverse factoren leiden tot een bepaalde mate van onzekerheid in de berekeningen. Deze factoren variëren van noodzakelijk te maken aannames in de invoerscenario's en modellen (bijvoorbeeld over marktontwikkelingen) tot de beperkte voorspelbaarheid van het weer en onvoorziene operationele verstoringen (zoals de aswolk in 2010). Dit maakt een nauwkeurige en betrouwbare voorspelling van de vliegoperatie en de daarmee samenhangende verwachting van de geluidbelasting in de omgeving slechts beperkt mogelijk.

Figuur 5.1 Verwachte jaargemiddelde geluidbelasting over het etmaal L_{den} voor het gebruiksjaar 2012, met spreiding als gevolg van weersvariaties



De geluidbelasting door het vliegverkeer is met behulp van twee indicatoren gepresenteerd: De L_{den} en de L_{night} . Deze beschrijven de jaargemiddelde geluidbelasting buitenshuis door omgevingsgeluid, in dit geval door vliegverkeer. De L_{den} (Engels: Level day-evening-night) is gebaseerd op het vliegverkeer gedurende het hele etmaal, de L_{night} is gebaseerd op het vliegverkeer in de nachtperiode (23:00 uur tot 07:00 uur).

In de figuren 5.1 en 5.2 is de geluidbelasting L_{den} en L_{night} gepresenteerd voor 'gemiddeld weer' met behulp van geluidcontouren. Gemiddeld weer wil zeggen dat de berekening gebaseerd is op het gemiddelde baangebruik uit figuur 3.3 en 3.4. Tevens is de geschatte spreiding in de contouren om het gemiddelde heen, vanwege wisselende weersomstandigheden, aangegeven. Daarbij is gebruik gemaakt van de historische weergegevens van de afgelopen 40 jaren. De gegevens over windsnelheid, windrichting en zicht worden gebruikt bij de prognose van het baan- en routegebruik. Gegevens over andere weersinvloeden, zoals buien en sneeuwval, zijn niet in de berekeningen verdisconteerd.

In de bijlage bij dit rapport is voor elk van de negen CROS clusters de verwachte verdeling van de geluidbelasting L_{den} en L_{night} rond Schiphol (voor gemiddelde weersomstandigheden) door middel van kleurencodes weergegeven.

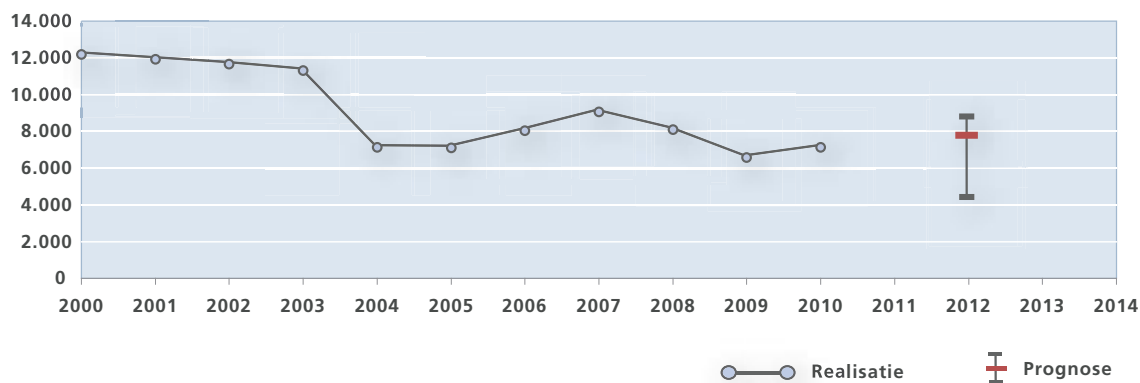
Figuur 5.2 Verwachte jaargemiddelde geluidbelasting over de nachtperiode L_{night} voor het gebruiksjaar 2012, met spreiding als gevolg van weersvariaties



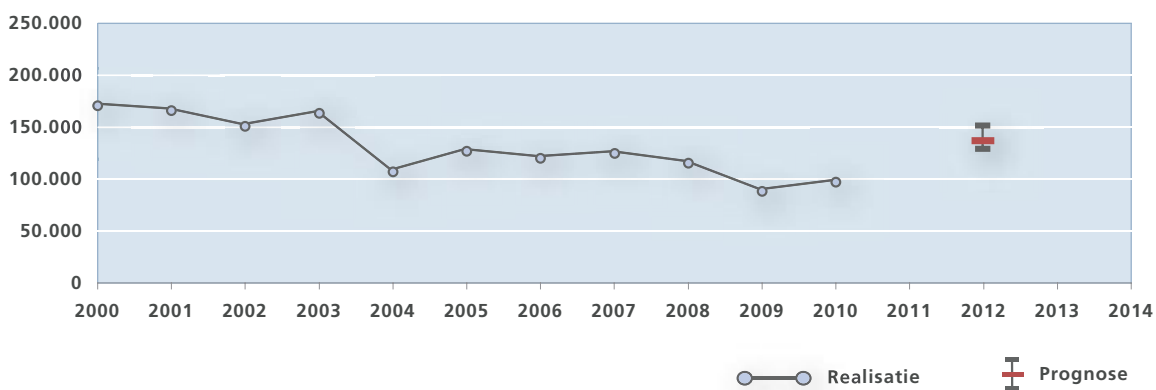
5.2 Geluideffecten

In de figuren 5.3 t/m 5.6 is voor de gebruiksjaren 2000 t/m 2012 het aantal geluidbelaste woningen, ernstig gehinderden en slaapverstoorden weergegeven. Voor de gebruiksjaren 2000 t/m 2010 gaat het om gerealiseerde aantallen, gebaseerd op het gerealiseerde baangebruik bij het daadwerkelijk opgetreden weer in het desbetreffende jaar. Voor 2012 betreft het een prognose, gebaseerd op historische weergegevens van de afgelopen 40 jaren. Voor deze prognose is naast het verwachte aantal op basis van gemiddeld weer ook de geschatte spreiding gepresenteerd als gevolg van variaties in het weer en de doorwerking daarvan op het baangebruik (zie ook figuren 3.3 en 3.4). Omdat deze berekeningen zijn uitgevoerd zonder meteotoeslag, zijn de verwachte aantallen voor gebruiksjaar 2012 lager dan de aantallen uit tabel 4.1. Prognoses voor 2011 zijn niet beschikbaar, omdat voor dat gebruiksjaar geen Gebruiksprognose is opgesteld.

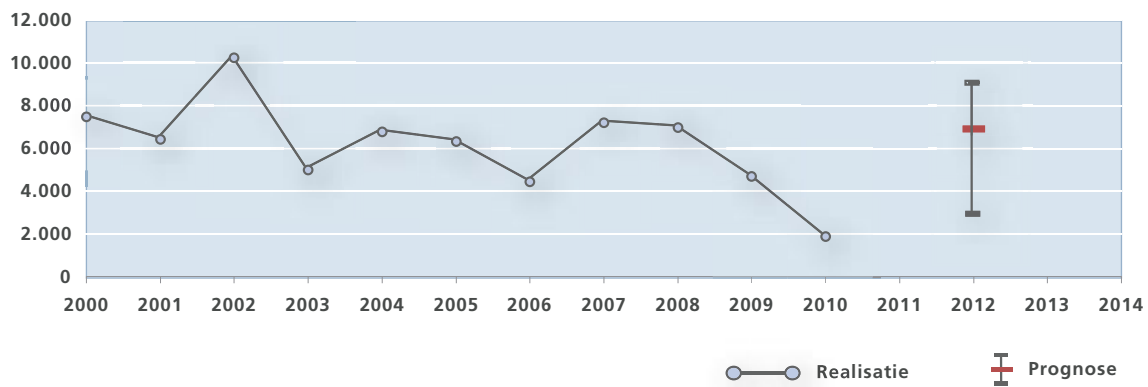
Figuur 5.3 Ontwikkeling van het aantal woningen met een geluidbelasting van 58 dB(A) L_{den} of meer



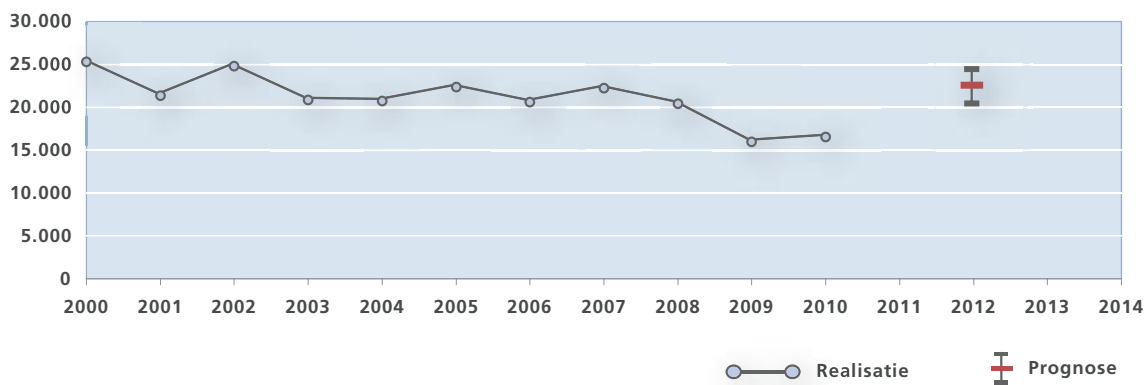
Figuur 5.4 Ontwikkeling van het aantal ernstig gehinderden met een geluidbelasting van 48 dB(A) L_{den} of meer



Figuur 5.5 Ontwikkeling van het aantal woningen met een geluidbelasting van 48 dB(A) L_{night} of meer



Figuur 5.6 Ontwikkeling van het aantal slaapverstoorden met een geluidbelasting van 40 dB(A) L_{night} of meer



6. Bijzondere omstandigheden

Als gevolg van bijzondere omstandigheden kunnen het verkeersbeeld en de verkeersafhandeling afwijken van de 'standaard' situatie. Zo kan bijvoorbeeld als gevolg van operationele verstoringen het baangebruik gedurende enige tijd anders zijn dan voorzien, of kan er een periode meer of juist minder worden gevlogen.

In de loop van het gebruiksjaar doen zich zeer waarschijnlijk omstandigheden voor die in mindere of meerdere mate van invloed zijn op de luchthavenoperatie, maar die onmogelijk te voorspellen zijn. Voorbeelden zijn bijzondere weersomstandigheden (zoals perioden met intensieve sneeuwval), of een tijdelijke luchtruimsluiting om veiligheidsredenen (zoals de vulkanische aswolk in 2010).

Twee soorten bijzondere omstandigheden in het gebruiksjaar 2012 worden nu al voorzien, te weten onderhoud aan het banen- en rijbanenstelsel en een aantal experimenten met hinderbeperkende maatregelen. Het onderhoud heeft vooral gevolgen voor het baangebruik, de experimenten hebben invloed op vliegroutes. Op beide wordt hieronder in meer detail ingegaan.



Onderhoud banen- en rijbanenstelsel

De start- en landingsbanen van Schiphol worden intensief gebruikt. Door het veelvuldig starten en landen van vliegtuigen treedt slijtage en verontreiniging op aan het baanoppervlak. Om het vliegverkeer veilig te kunnen laten plaatsvinden en de baan in goede staat te houden heeft iedere start- en landingsbaan regelmatig klein of regulier onderhoud nodig. Voorbeelden hiervan zijn het verwijderen van rubber op de 'touch down' zones en het vervangen of reinigen van de baanverlichting. Na een aantal jaren is groot onderhoud nodig, zoals het vervangen van het asfalt, waarbij de baan voor langere tijd buiten gebruik moet worden gesteld.

Naast onderhoud aan de start- en landingsbanen kan ook onderhoud aan rijbanen van invloed zijn op de inzetbaarheid van start- of landingsbanen. Een start- of landingsbaan kan bijvoorbeeld niet of beperkt inzetbaar zijn doordat werkzaamheden moeten worden uitgevoerd binnen het invloedsgebied van de baan, of doordat bepaalde taxiroutes niet kunnen worden gebruikt of moeten worden aangepast.

Voorziene onderhoudswerkzaamheden en gevolgen voor baangebruik

Voor gebruiksjaar 2012 wordt op dit moment geen groot onderhoud aan start- of landingsbanen voorzien. Aan het eind van de zomer 2012 is een renovatie van rijbanen E3 en E5 nabij de Aalsmeerbaan gepland. De werkzaamheden nemen naar verwachting ongeveer twee weken in beslag. Het werk wordt uitgevoerd in het gebied direct naast de baan dat volledig vrij van obstakels moet zijn. De Aalsmeerbaan kan daarom in deze periode niet worden gebruikt. Er moet rekening mee worden gehouden dat de Buitenveldertbaan dan extra zal worden ingezet.

De omvang en de planning van de onderhoudswerkzaamheden kunnen nog belangrijke wijzigingen ondergaan. Ook kan er onderhoud noodzakelijk blijken dat nu nog niet voor gebruiksjaar 2012 wordt voorzien. De consequenties van het onderhoud op het verwachte baangebruik en de verwachte geluidbelasting zijn in de Gebruiksprognose dan ook buiten beschouwing gelaten.

Naast groot onderhoud wordt gedurende het jaar aan alle banen ook (standaard) regulier en klein onderhoud uitgevoerd. Tijdens dit onderhoud kan er gedurende enkele uren tot enkele dagen sprake zijn van afwijkend baangebruik. Deze werkzaamheden zullen nader gepland worden.



De wijze van uitvoering van het regulier onderhoud wordt gekozen op grond van een afweging van de consequenties voor capaciteit, operationele factoren, geluidbelasting en hinder en kan per baan verschillen. Voor de Kaagbaan, Zwanenburgbaan en Aalsmeerbaan wordt regulier onderhoud gedurende vier avonden en nachten en één etmaal uitgevoerd. Het regulier onderhoud aan de Buitenveldertbaan vindt plaats gedurende drie etmalen. Voor de Polderbaan wordt het regulier onderhoud overdag en in de avond uitgevoerd, tijdens circa vier dagen buiten het weekend. De gevolgen van regulier en klein onderhoud voor het totale baangebruik

gedurende het gebruiksjaar zijn gering en zijn daarom niet meegenomen in de prognoses van baangebruik en geluidbelasting.

Actuele informatie over onderhoudswerkzaamheden

Zoals in het voorgaande is toegelicht, is het niet mogelijk om in de Gebruiksprognose al in detail aan te geven wanneer er sprake zal zijn van afwijkend baangebruik in verband met onderhoudswerkzaamheden. Actuele ontwikkelingen rond dit onderwerp worden bekend gemaakt op www.bezoekbas.nl.

Experimenten met gevolgen voor vliegroutes

De Wet Luchtvaart biedt de mogelijkheid om experimenten uit te voeren waarin hinderbeperkende maatregelen gedurende een bepaalde periode in de praktijk worden getest, voordat ze (bij gebleken succes) in regelgeving worden vastgelegd. In een experiment kan bijvoorbeeld de ligging van startroutes worden beproefd. Ook voor het gebruiksjaar 2012 wordt voornamelijk een aantal van dergelijke wijzigingen voorzien. Omdat er rond sommige experimenten onzekerheid bestaat over de aanvang, verlenging of definitieve invoering, worden experimenten standaard niet opgenomen in de 'nominale' situatie, en dus niet in de berekeningen voor de Gebruiksprognose.

Experiment CROS pilot 3b+ (plus)

In 2010 is onder de naam CROS Pilot 3b+ een nieuw experiment gestart om de hinder in Hoofddorp en Nieuw-Vennep te verminderen. In dit experiment vliegen alle vliegtuigen van de KLM en KLM Cityhopper (met uitzondering van de Boeing 747s en de Fokkers van KLM Cityhopper) op de vertrekroute van de Kaagbaan (starten 24) naar het noorden volgens een vaste bochtstraal. Deze procedure is in april 2011 gepubliceerd in het AIP (luchtvaartgids) en daardoor bestaat nu ook voor andere maatschappijen de mogelijkheid om deze procedure te volgen. Naar verwachting zal in september 2011 een besluit worden genomen over verlenging van het experiment of de definitieve vastlegging als standaardprocedure voor Schiphol. Meer informatie over de CROS pilot 3b+ is te vinden op www.kdc-mainport.nl en op www.crosnet.nl.

Overige experimenten met vaste bochtstralen

Op dit moment worden de mogelijkheden onderzocht om ook voor een aantal andere vertrekroutes de procedure van de vaste bochtstraal toe te passen. Waarschijnlijk zal in gebruiksjaar 2012 een nieuw experiment met vaste bochtstraal worden gestart voor de routes LEKKO/LOPIK/LUNIX/ARNEM/ANDIK van de Kaagbaan (starten 24).



Experiment NYKER route

Op 10 maart 2011 is het experiment optimalisatie NYKER vertrekroutes Zwanenburgbaan van start gegaan. In dit experiment, dat zonder ministeriële regeling kan worden uitgevoerd, wordt de verkeersstroom bij parallel starten vanaf de Polderbaan (starten 36L) en Zwanenburgbaan (starten 36C) op gelijke afstand tot de kernen Zwanenburg en Badhoevedorp gesitueerd. De nieuwe ligging van de route is voorgesteld door de focusgroep parallel starten en bekrachtigd door partijen aan de Alderstafel. In deze focusgroep voeren lokale bestuurders en bewoners uit het betrokken gebied overleg met de luchtvaartsector hierover. Het beoogde effect

van het experiment met de NYKER vertrekroutes is minder geluidhinder in de omgeving van zowel de Polderbaan als de Zwanenburgbaan.

Het experiment zal in principe een jaar duren en loopt dan ook in elk geval door tot maart 2012.

Tijdens het experiment zullen de effecten worden gemonitord.

Verlenging nachtprocedures

In het gebruiksjaar 2012 wordt naar verwachting vooralsnog – indien het verkeersaanbod het toelaat om de netwerkqualiteit op peil te houden - tussen 06:00 uur en circa 06:30 uur het nachtelijk baangebruik met bijbehorende vertrek- en naderingsroutes en minimale vlieghoogtes aangehouden. De maatregel wordt echter gestopt zodra deze een belemmering vormt voor de efficiënte afhandeling van het verkeer. Het is dan ook niet zeker hoe lang de maatregel kan worden voortgezet; dit is sterk afhankelijk van de ontwikkeling van het verkeer. In de berekeningen voor deze Gebruiksprognose zijn de effecten van de maatregel niet meegenomen. Meer informatie over deze maatregel is te vinden op www.crosnet.nl.



Remprocedure

Vliegtuigen remmen na de landing met de wielremmen en de motoren. Door met vol vermogen op de motoren te remmen ('full reverse thrust') hoeft minder krachtig op de wielen te worden geremd, waardoor minder slijtage van remmen en banden optreedt. Ook kan het vanwege de weers- en/of baancondities nodig zijn om zoveel mogelijk de remkracht van de motoren te gebruiken. Daarnaast kan dankzij de extra remkracht die bij remmen op de motoren wordt geleverd, het vliegtuig de landingsbaan sneller na de landing verlaten. De baan is dan eerder vrij voor het volgende landende vliegtuig, wat een gunstig effect heeft op de uurcapaciteit. Nadeel van het remmen op de motoren is dat het gepaard gaat met extra geluid op de landingsbaan met mogelijke hinder in de directe omgeving tot gevolg (met name naast de Polderbaan (landen 18R) in Vijfhuizen en vooral tijdens de nacht). Om dit extra geluid te voorkomen kan, mits de gevraagde uurcapaciteit laag genoeg is, de vlieger geadviseerd worden om – indien de veiligheid niet in het geding is - meer op de wielen en tegelijkertijd met 'stationair' vermogen op de motoren te remmen ('idle reverse thrust').

Aan de Tafel van Alders is besloten dat de toepassing van 'idle reverse thrust' geadviseerd kan worden voor een aaneengesloten periode waarin het landend verkeer naar verwachting met 'idle reverse thrust' op één baan kan worden afgewikkeld. Naast capaciteit vormden het effect op de mogelijke hinderbeleving met name in Vijfhuizen, de algehele veiligheid en de extra belasting van remmen en banden een rol in de overweging voor het advies van de Alderstafel. Jaarlijks wordt bij het opstellen van de Gebruiksprognose vastgesteld of, op basis van het geplande verkeersaanbod, de periode waarbinnen het advies geldt naar verwachting kan worden voortgezet.

Op dit moment is de verwachting dat de huidige adviesperiode, tussen 21:30 uur en 06:30 uur, voor het gebruiksjaar 2012 kan worden voortgezet. Dit kan echter pas definitief worden bepaald op basis van de zomerdienstregeling, die in het eerste kwartaal van 2012 beschikbaar komt. Het advies geldt niet voor de Oostbaan (vanwege de kortere baanlengte) en onder de voorwaarde dat de veiligheid niet in het geding komt. De vlieger blijft namelijk te allen tijde verantwoordelijk voor de vliegveiligheid. Als de veiligheid in het geding is, mag de vlieger altijd besluiten om met vol vermogen te remmen op de motoren.

7. Vooruitblik gebruiksjaren 2013 tot en met 2015

Naar aanleiding van de adviezen van de Tafel van Alders zijn afspraken gemaakt door partijen over de ontwikkeling van Schiphol in de periode tot en met 2020. Wat betreft het verkeersbeeld en de verkeersafhandeling op Schiphol hebben de afspraken betrekking op de groei van het vliegverkeer op Schiphol, de wijze van verkeersafhandeling en het treffen van hinderbeperkende maatregelen. Voor de periode tot en met 2015 worden in dit kader de volgende ontwikkelingen verwacht:



7.1 Effecten groei

De luchtvaartsector gaat uit van een toename van het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol. In het Aldersadvies uit 2008 is afgesproken dat de luchtvaart zich mag ontwikkelen tot 580.000 vliegtuigbewegingen in 2020, waarvan 510.000 op Schiphol en 70.000 op regionale velden. Voor de periode 2013 tot en met 2015 wordt rekening gehouden met een gemiddelde jaarlijks groei van het aantal vliegtuigbewegingen van 2,5 à 3%. Om een toename van het vliegverkeer te accommoderen zullen er meer vliegtuigen per uur worden afgehandeld. Voor een deel betekent dit dat met het huidige baangebruik de banen intensiever (meer bewegingen per uur) gebruikt zullen worden. Op momenten dat als gevolg van de toename van verkeer de capaciteit van

een baan niet meer toereikend is, zal vaker en/of langer de inzet van een tweede startbaan en tweede landingsbaan nodig zijn dan nu.



7.2 Onderzoek naar experimenten met vaste bochtstraaltechniek

De vaste bochtstraaltechniek wordt inmiddels succesvol toegepast op de SPYKERBOOR vertrekroute vanaf de Kaagbaan tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep (CROS Pilot 3b+). Deze techniek wordt toegepast om het vliegverkeer te concentreren in bochten op de routes om daarmee woonkernen te ontzien en daarmee hinderbeperking te realiseren. Andere vertekroutes waarvoor in het 'Convenant hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn' is afgesproken om de mogelijke toepassing van de vaste bochtstraaltechniek te onderzoeken, zijn de vertekroutes genaamd LEKKO/LOPIK van de Polderbaan (starten 36L), de vertekroutes LEKKO/LOPIK/LUNIX/ARNEM/ANDIK van de Kaagbaan (starten 24), en de vertekroutes WOODY/OGINA van de Zwanenburgbaan (starten 36C). Als uit

onderzoek blijkt dat toepassing van de vaste bochtstraal op deze routes mogelijk is en kansrijk wordt geacht voor het terugdringen van de hinder, kan vervolgens via een experiment de haalbaarheid en wenselijkheid worden getoetst. Op dit moment lijkt het waarschijnlijk dat een experiment met de routes van de Kaagbaan als eerste zal worden uitgevoerd. Dit experiment zou in dat geval al in 2012 van start kunnen gaan (zie ook hoofdstuk 6).



7.3 Microklimaatprojecten

In 'microklimaatprojecten' wordt op lokaal niveau naar oplossingen gezocht om geluidhinder door vliegtuigen verder te beperken. Deze aanpak heeft bijvoorbeeld in Rijsenhout geleid tot een (kleine) aanpassing van de vertekroutes. Aan de Alderstafel is in december 2010 besloten tot een hernieuwde aanpak van de projecten. Tot dusver zijn zeven microklimaten specifiek aangewezen: Aalsmeer, Amstelveen, Lisse/ Noordwijkerhout, Rijsenhout, Spaarndam/Velserbroek, Uithoorn, en Zaanstad/ Oostzaan. De projecten voor Rijsenhout en Uithoorn zijn afgerond. Het eerstvolgende project is Lisse/ Noordwijkerhout, dat in 2011 van start gaat en zal worden gevolgd door Spaarndam/ Velsbroek.



7.4 Vervallen beheersmaatregel parallel starten

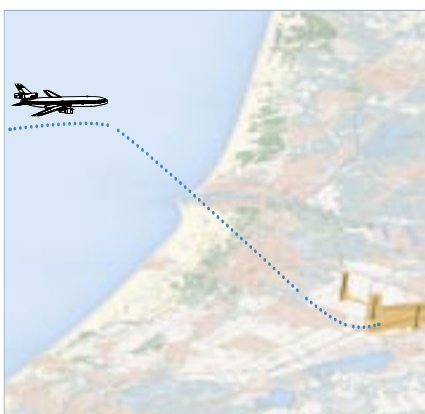
Stapsgewijs werkt Luchtverkeersleiding Nederland aan het veilig gelijktijdig laten starten van vliegtuigen naar het noorden vanaf de twee parallelle banen namelijk de Polderbaan (starten 36L) en de Zwanenburgbaan (starten 36C) door middel van vaste vertrekroutes. Op dit moment vindt een experiment plaats waarin de vertrekroutes worden geoptimaliseerd (zie ook hoofdstuk 6). Als de nieuwe routes zijn vastgesteld, zal verder worden onderzocht in hoeverre het mogelijk is om veilig parallelle starts uit te voeren gedurende verminderd zicht omstandigheden. Nu wordt onder deze omstandigheden niet parallel gestart, maar wordt de Buitenveldertbaan ingezet als startbaan in plaats van de Zwanenburgbaan. Als de procedures en vertrekroutes in

de toekomst dusdanig ontwikkeld zijn dat parallel starten ook bij verminderde zichtcondities kan plaatsvinden, zal het gebruik van de Buitenveldertbaan afnemen.



7.5 Introductie nieuwe vliegtuigtypen

Wereldwijd doen nieuwe typen vliegtuigen hun intrede en worden bestaande typen verbeterd. Deze zijn doorgaans stiller en zuiniger dan hun voorgangers. Bekende voorbeelden zijn de Boeing 777, de Airbus A380 en de Boeing 787. Verwacht wordt dat de A380 vanaf 2012 ook op Schiphol zal opereren. Er is een trend waarneembaar dat nieuwe wide-body vliegtuigen met minder motoren (van 4 naar 2) worden uitgerust (vergelijk bijvoorbeeld de 4-motorige Boeing 747 met de modernere 2-motorige Boeing 777). Ook KLM, als belangrijkste gebruiker van Schiphol, blijft haar vloot vernieuwen. Zo wordt bijvoorbeeld de huidige generatie Boeing 737-toestellen in de middellangeafstandsvloot in fases vervangen door de nieuwe generatie Boeing 737-toestellen en zijn de Fokker 100's vervangen door Embraer 190's. In 2012-2013 worden zes Airbus A330's aan de KLM-vloot toegevoegd.



7.6 Introductie van vaste naderingsroutes met continue daalvluchten

Naar verwachting wordt, conform het Aldersakkoord, in de loop van 2012 gestart met het gebruik van vaste naderingsroutes en continue daalvluchten naar enkele landingsbanen, gedurende de laatste uren van de avond. Om de toepassing van vaste naderingsroutes buiten de nacht mogelijk te maken, is het noodzakelijk 24-uurs startroutes voor alle banen te hebben. Dit betekent dat er één set startroutes voor de Polderbaan (starten 36L) en de Kaagbaan (starten 06) moet komen. De vaste naderingsroutes met continue daalvluchten in combinatie met de 24-uurs startroutes wordt wel aangeduid als geluidarme configuratie. Bij succesvolle implementatie zullen de mogelijkheden voor introductie

van vaste naderingsroutes voor de overige banen worden onderzocht en zal mogelijk de toepassing van continue daalvluchten in combinatie met vaste naderingsroutes geleidelijk over de dag worden uitgebreid.

Begrippenlijst

Alderstafel / Tafel van Alders

Overlegtafel onder voorzitterschap van de heer Hans Alders, die het kabinet adviseert over de ontwikkeling van Schiphol. Aan de Alderstafel zijn vertegenwoordigd het Rijk, regionale en lokale overheden, luchtvaartpartijen en omwonenden van Schiphol.

Continue daalvlucht

Procedure waarbij het vliegtuig tijdens de nadering naar de landingsbaan continu blijft dalen (in tegenstelling tot een naderingsprocedure waarbij een gedeelte van de nadering in horizontale vlucht op 2.000 of 3.000 voet hoogte wordt uitgevoerd).

CROS

Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol

Gebruiksjaar

Periode van een jaar waarop de wettelijke grenzen aan de milieubelasting van toepassing zijn. Een gebruiksjaar begint op 1 november en eindigt op 31 oktober.

Geluidbelasting

Een jaar-gemiddeld geluidniveau dat op een gegeven lokatie optreedt als gevolg van vliegverkeer. De geluidbelasting Lden (Level day-evening-night) heeft betrekking op het etmaal, waarbij extra weegfactoren voor vliegtuigeluid tijdens de avond en nachtperiode in rekening worden gebracht. De geluidbelasting L_{night} is alleen van toepassing op de nachtperiode (23:00 – 07:00 uur).

Geluidpreferente banen

Start- en landingsbanen die uit oogpunt van geluidhinder bij voorkeur worden gebruikt.

Gelijkwaardigheidscriteria

Criteria waarmee de voor Schiphol beschikbare milieuruimte (maximaal toegestane omvang van de milieueffecten) is vastgelegd.

Glijpad

Vliegpadafval dat tijdens de eindnadering naar de landingsbaan in het verticale vlak wordt afgelegd. De eindnadering wordt uitgevoerd langs een rechte lijn met een dalhoek van 3 graden.

Groeiscenario

Prognose van de ontwikkeling van het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol, gebaseerd op bepaalde aannamen ten aanzien van macro-economische ontwikkelingen en marktaandeel van Schiphol.

Grondpad

De door een vliegtuig gevolgde vliegbaan in het horizontale vlak.

Low cost

Luchtvaartmaatschappij met een bedrijfsvoering gericht op het realiseren van lage kosten en het aanbieden van lage tarieven.

Marktvraag

De vraag door luchtvaartmaatschappijen naar capaciteit op Schiphol.

Maximale Hoeveelheid Geluid (MHG)

Norm voor de totale geluidbelasting door vliegverkeer rond Schiphol, die onafhankelijk is van de verdeling van het verkeer over de banen. De exacte definitie wordt op dit moment nog uitgewerkt.

Ministeriële regeling

Regeling gemaakt door een minister, die een uitwerking betreft van bestaande wetgeving.

Metetoeslag

Toeslag op het bij gemiddelde weersomstandigheden verwachte gebruik van alle banen, die volgens een gestandaardiseerde methodiek wordt bepaald. Deze toeslag is bedoeld om een zekere marge te creëren voor variaties in baangebruik en de resulterende verdeling van de geluidbelasting rond Schiphol, die het gevolg zijn van variaties rond de gemiddelde weersomstandigheden.

Netwerkkwaliteit

De directe beschikbaarheid van een wereldwijd, frequent bediend lijnennet. Het gaat daarbij om een lijnennet van verbindingen die bijdragen aan de regionale en nationale economie en aan de concurrentiekracht van Nederland.

Netwerkverkeer

Verkeer dat bijdraagt aan de instandhouding of verbetering van de netwerkqualiteit.

Slaapverstoorden

Personen die ernstige hinder door nachtelijk vliegtuiggeluid ervaren.

Slot

Door de slotcoördinator verleende toestemming om op een specifieke datum en tijd te starten of landen.

Slotcoördinator

Onafhankelijke instantie of persoon die voor een gecoördineerde luchthaven slots toewijst aan luchtvaartmaatschappijen, conform de van toepassing zijnde wet- en regelgeving en binnen de voor die luchthaven gespecificeerde capaciteitsbeperkingen.

Slot return date

Referentiedatum voor de vaststelling van de aan luchtvaartmaatschappijen toegewezen slots (31 augustus voor het winterseizoen en 31 januari voor de zomer). Luchtvaartmaatschappijen worden geacht om slots die aan hen zijn toegewezen maar die zij niet zullen gebruiken, vóór deze datum aan de slotcoördinator terug te geven, zodat ze nog kunnen worden toegewezen aan een andere gegadigde.

UDP

Uniforme daglichtperiode, de periode van 15 minuten voor zonsopkomst tot 15 minuten na zonsondergang.

Vaste bochtstraal

Navigatietechniek waarbij vliegtuigen met hoge nauwkeurigheid een voorgeschreven bochtstraal volgen.

Vaste preferentievogorde

Vastgelegde volgorde waarin banen en baancombinaties bij voorkeur worden ingezet, voor zover mogelijk onder de gegeven omstandigheden.

Wolkenbasis

Onderzijde van de bewolking.