

Compensatie CDA's in de late avond Alderstafel Schiphol - November 2012

Op 15 maart 2012 is door partijen aan de Alderstafel vastgesteld, dat voor de integrale uitvoering van de afspraken uit het Aldersakkoord 2008 over het invoeren van CDA vluchten diverse opties zijn onderzocht, maar dat geen van die opties haalbaar is gebleken, hetzij vanuit operationele dan wel vanuit hinderbeperkende overwegingen.

De elementen die op korte termijn wel haalbaar zijn, zullen worden uitgevoerd:

- Vervroegen van de start van de nachtprocedures waardoor tijdens de avond enige tijd CDA vluchten kunnen plaatsvinden;
- In de schouders van de pieken overdag op de Aalsmeerbaan (zonder extra inzet van deze baan, dus alleen op het moment dat de Aalsmeerbaan als tweede baan binnen de regels van het preferente geluidsstelsel in gebruik is en het verkeersaanbod dat toestaat).

Het hinderbeperkende effect van deze twee elementen is beperkt ten opzichte van de oorspronkelijke afspraak in 2008. Daarmee kan niet worden voldaan aan de afspraken van hinderbeperking vanaf 2012 zoals die in 2008 zijn gemaakt en in 2010 zijn herbevestigd.

Partijen hebben de Aldersregie derhalve gevraagd een voorstel te doen voor een alternatief met vergelijkbaar hinderbeperkend effect als de CDA-afspraken in de avond. Daarbij is een aantal suggesties gedaan voor alternatieven die het wegvallen van CDA's in de avond zouden kunnen compenseren:

- CDA's vanaf 22.30 uur, tenzij de operatie zich hiertegen verzet (c.q. de capaciteit van de nachtprocedure op dat moment nog tekort schiet om het verkeersaanbod af te wikkelen);
- Verdere reductie van het aantal nachtvluchten;
- Volumebeperking 510 aanscherpen.

Alvorens dit compensatievoorstel wordt beschreven, zal eerst worden ingegaan op de aan de Alderstafel gemaakte afspraken over CDA's.

1. Inleiding; gemaakte afspraken over CDA's en de hieraan gegeven uitwerking

Doelstellingen

Elk van de partijen (sector, bewoners, bestuurders) aan Tafel hecht aan de introductie van CDA's vanuit een eigen doelstelling:

- als onderdeel van een nieuw operationeel concept met vaste naderingsroutes ten behoeve van een stabiele operatie (sector);
- als hinderbeperkende maatregel in het buitengebied ter compensatie van de effecten van het preferent baangebruik in die gebieden (bewoners);
- als instrument om in de ruimtelijke ontwikkeling meer mogelijkheden te scheppen voor woningbouw (bestuurders)

Gemaakte afspraken in 2008 en 2010

Het Aldersakkoord en het Convenant hinderbeperking 2008 kennen onder meer de volgende afspraken inzake CDA's:

- *In de avond worden CDA's uitgevoerd van 23.00 tot 20.30 uur. Te beginnen met een experiment in de periode 23.00-22.00 uur. Het experiment wordt zo opgesteld en eventueel bijgesteld dat het niet leidt tot netwerkschade. Zo spoedig mogelijk daarna wordt, afhankelijk van het succes van de start- en testfase in dit eerste uur, de procedure uitgerold tot 20.30 uur.*
- *Afhankelijk van de benodigde capaciteit zal voor de periode 23.00 – 20.30 uur beperkt een tweede landingsbaan kunnen worden bijgezet met 20 vliegtuigbewegingen gedurende deze periode. De verdeling van deze 20 vliegtuigbewegingen over de periode wordt in het experiment nader uitgewerkt.*
- *Op basis van de ervaring opgedaan in de avonduren wordt gestudeerd op de mogelijkheden vanaf 2012 een soortgelijk proces te ontwikkelen en implementeren in de daluren tussen 15.00 en 18.00 uur met vaste naderingsroutes en CDA's. De RNAV CDA's worden als een set procedures ontworpen die 24 uur per dag te gebruiken is;*
- *Schiphol, LVNL en KLM zetten in op een geleidelijke transitie naar een nieuw ATM systeem dat in lijn is met de ontwikkeling en realisatie van een Europees ATM concept (SESAR). Voorbereiding en invoering van een Europees ATM concept vindt stapsgewijs plaats in de periode van 2009 tot 2020 en de jaren daarna. Daarbij wordt maximaal ingezet op de mogelijkheden tot de invoering van vaste naderingsroutes en glijvluchten, reductie van verkort in- en uitdraaien, aanvliegen over zee en op routeoptimalisaties. Invoering van nieuwe elementen van dit ATM concept worden zodra mogelijk ingevoerd binnen het geluidspreferent stelsel, tenzij partijen overeenkomen daarvan af te wijken.*

In de Aldersbrief van augustus 2010 is vervolgens de volgende afspraak opgenomen:

- *“De ontwikkeling van CDA's zal plaatsvinden door het transformeren van de bestaande nachtroutes en deze ook te gebruiken in de periode tussen 22.00-23.00 uur. Het is de bedoeling om met het feitelijk vliegen van de nieuwe routes in de loop van 2012 te beginnen. De voortgang en de geboekte resultaten van deze afspraak zullen worden gemonitord en zij zullen betrokken worden bij het eindoordeel over het experiment van het stelsel.”*

De CDA-voorstellen op een rij

In de afgelopen twee jaar zijn diverse opties voor de invulling van de implementatie van de CDA's aan de orde geweest:

1. Verlengen huidige nachtprocedures naar 23.00-22.00 uur (bron: Aldersakkoord 2008).
2. Vaste naderingsroute op de Aalsmeerbaan in de randen van de pieken (als eerste stap in een ontwikkeltraject) (bron: gepresenteerd aan de Alderstafel van juni 2010 en in januari 2012).
3. Vaste naderingsroutes tussen 22.00 en 23.00 uur in combinatie met 24-uurs startroutes conform de huidige dag-SIDS (bron: gepresenteerd in het najaar van 2011).

Ad 1. Verlengen huidige nachtprocedures naar 23.00-22.00 uur

Er is een analyse verricht naar de effecten van het vervroegen van het gebruik van de huidige nachtprocedures. Daarbij is onderscheid gemaakt naar zowel het landend als het startend verkeer. Daarbij is steeds gekeken naar het gebruiksjaar 2007 en (voor een terugval in het verkeersaanbod) naar het gebruiksjaar 2009.

Op basis van de verrichte analyse kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- Het vervroegen van de nachtprocedures naar 22.00 uur heeft negatieve netwerkeffecten als gevolg van verminderde afhandelingscapaciteit voor zowel naderend als vertrekkend verkeer. De wijze waarop het verkeer tijdens de nachtperiode wordt afgehandeld (o.a. langere routes) die onderdeel zijn van de huidige nachtprocedures bieden onvoldoende capaciteit.
- Om het vervroegen van de huidige nachtprocedures naar 22.00 uur mogelijk te maken dient de startcapaciteit vanaf 21.40 uur te worden beperkt tot onder het huidige verkeersaanbod om een overlap van startpiek en nachtprocedures te voorkomen.

Daarnaast zijn flow-maatregelen in het luchtruim noodzakelijk voor landend verkeer tussen 21.40-22.40 uur.

- Indien alleen het landend verkeer wordt beschouwd kan worden geconcludeerd dat afhandeling volgens de huidige nachtprocedures slechts beperkt mogelijk is. Echter, rekening houdend met het bijkomend effect op het startend verkeer moet geconcludeerd worden dat het toepassen van de nachtprocedures in de periode 23:00-22:00 niet mogelijk is zonder gevolgen voor het netwerk en operatie. Daarmee wordt deze maatregel niet als opportuun beschouwd om invulling te geven aan hinderbeperking in de periode 23.00-22.00 uur.
- Verminderde afhandelingscapaciteit leidt tot regulering van de verkeersstromen. Dit kan leiden tot vertragingen en uiteindelijk structureel verschuiven van vluchten naar een later, minder druk tijdstip. Dit heeft als gevolg een verlaging van de punctualiteit en connectiviteit, waardoor de kwaliteit van het netwerk structureel afneemt. De analyse van To70 gaat uit van de jaren 2007 en 2009, met verkeersvolumes ongeveer tussen de 390.000 en 430.000 vliegtuigbewegingen. Het is aannemelijk dat bij een grote toename van het verkeer de punctualiteit en connectiviteit verder zal verslechteren en de netwerkkwaliteit verder af zal nemen.

Ad 2. Vaste naderingsroute op de Aalsmeerbaan in de randen van de pieken

Dit voorstel is gedaan in juni 2010 en in januari 2012.

De effecten van het door de LVNL geschetste ontwikkeltraject voor de introductie van vaste naderingsroutes met CDA's zijn door middel van de ontwikkelstappen in beeld gebracht. De kanttekening die daarbij gemaakt moet worden is dat de routeset op basis waarvan de effecten zijn ingeschat een concept is. Pas wanneer een definitieve routeset gereed is, kan met grote mate van zekerheid bepaald worden waar de effecten neerslaan in de omgeving als gevolg van het toepassen van een vaste naderingsroute en een daarop aangepast hoogtepfiel.

Effecten

Het indicatieve effect van de eerste stap ('schouders' van de pieken op de Aalsmeerbaan – zonder extra inzet) is een netto afname van 50 ernstig gehinderden.

Ad 3. Vaste naderingsroutes tussen 22.00 en 23.00 uur in combinatie met 24-uurs startroutes conform de huidige dag-SIDS, zijnde de Geluidsarme Configuratie (GAC)

De achtergrond van dit voorstel is dat bij een vervroeging met een uur van de nachtprocedure (voorstel 1) ook de startcapaciteit wordt beperkt, omdat de nacht-SIDS dan van toepassing zijn. Dit is één van de redenen waarom voorstel 1 niet opportuun is.

Een eerste reactie hierop is dat dan alleen de landingsprocedures een uur vervroegd worden en de startprocedures tussen 22.00 en 23.00 uur van kracht blijven. Dit is echter vanuit veiligheidsperspectief ongewenst omdat start- en landingsprocedures op elkaar (moeten) zijn afgestemd en omdat dan drie afhandelingsconcepten ontstaan:

Huidige situatie (2 afhandelingsconcepten):

1. (06.00/06.30-23.00 uur) Dagprocedures .
2. (23.00-06.00/06.30 uur) Nachtprocedures (incl. CDA's en vaste naderingsroutes en langere vertrekroutes vanaf de Polderbaan).

Situatie vervroegen CDA's kan leiden tot extra concept, namelijk:

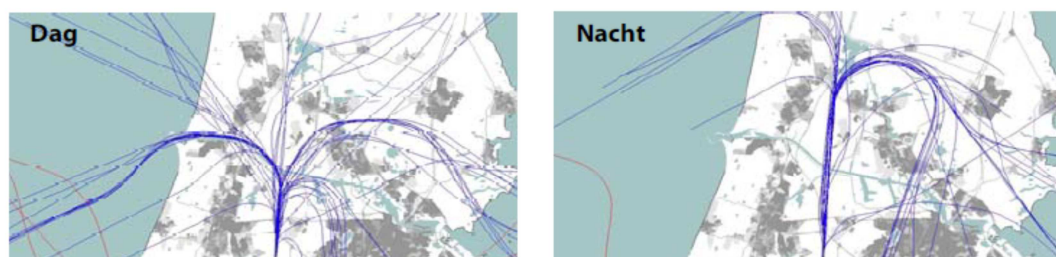
1. (06.00/06.30-22.00/23.00 uur) Dagprocedures.

2. (22.00/23.00 – 23.00 uur) Dag- en nacht procedures (Startend verkeer op dagprocedures/routes voor voldoende capaciteit en landend verkeer op nachtprocedures-vaste naderingsroutes / vectoring).
3. (23.00-06.30 uur) Nachtprocedures .

Om deze complexiteitstoename te voorkomen is voorgesteld om de 24-uurs SIDS te introduceren door de dag-SIDS ook in de nacht toe te passen. Alleen voor landingen geldt dan nog een dag- en een nachtprocedure. De landingsprocedures voor de GAC geldt dan vanaf circa 22.00/23.00 uur. Het totaal van afhandelingsconcepten blijft hiermee op 2.

Effecten

Het nadeel van dit voorstel ligt in het feit dat door toepassing van de dag-SIDS vanaf de Polderbaan in de nacht er 7.000 extra slaapgestoorden ontstaan. Onderstaande plaatje illustreert het verschil.



Conclusies ten aanzien van CDA's

Op 15 maart 2012 is door de partijen aan de Alderstafel vastgesteld dat voor de integrale uitvoering van de oorspronkelijke afspraken diverse opties zijn onderzocht, maar dat geen van die opties haalbaar is gebleken hetzij vanuit operationele dan wel vanuit hinderbeperkende overwegingen.

De elementen die wel haalbaar zijn zullen worden uitgevoerd:

- Vervroegen van de start van de nachtprocedures;
- In de schouders van de pieken overdag op de Aalsmeerbaan (zonder extra inzet van deze baan, dus alleen op het moment dat de Aalsmeerbaan als tweede baan binnen de regels van het preferente geluidsstelsel in gebruik is).

Het hinderbeperkende effect van deze twee elementen is beperkt ten opzichte van de oorspronkelijke afspraak in 2008. Daarmee kan niet worden voldaan aan de afspraken van hinderbeperking vanaf 2012, zoals die in 2008 zijn gemaakt en in 2010 zijn herbevestigd.

Partijen hebben de Aldersregie derhalve gevraagd een voorstel te doen voor een alternatief met vergelijkbaar hinderbeperkend effect als de CDA-afpraak in de avond. Daarbij is een aantal suggesties gedaan voor alternatieven die het wegvallen van CDA's in de avond zouden kunnen compenseren:

- CDA's vanaf 22.30 uur, tenzij de operatie zich hiertegen verzet (c.q. de capaciteit van de nachtprocedure op dat moment nog tekort schiet om het verkeersaanbod af te wikkelen);
- Verdere reductie van het aantal nachtvluchten;
- Volumebeperking 510 aanscherpen.

2. Uitgangspunten en analyse bij mogelijkheden alternatief voor CDA in de avond

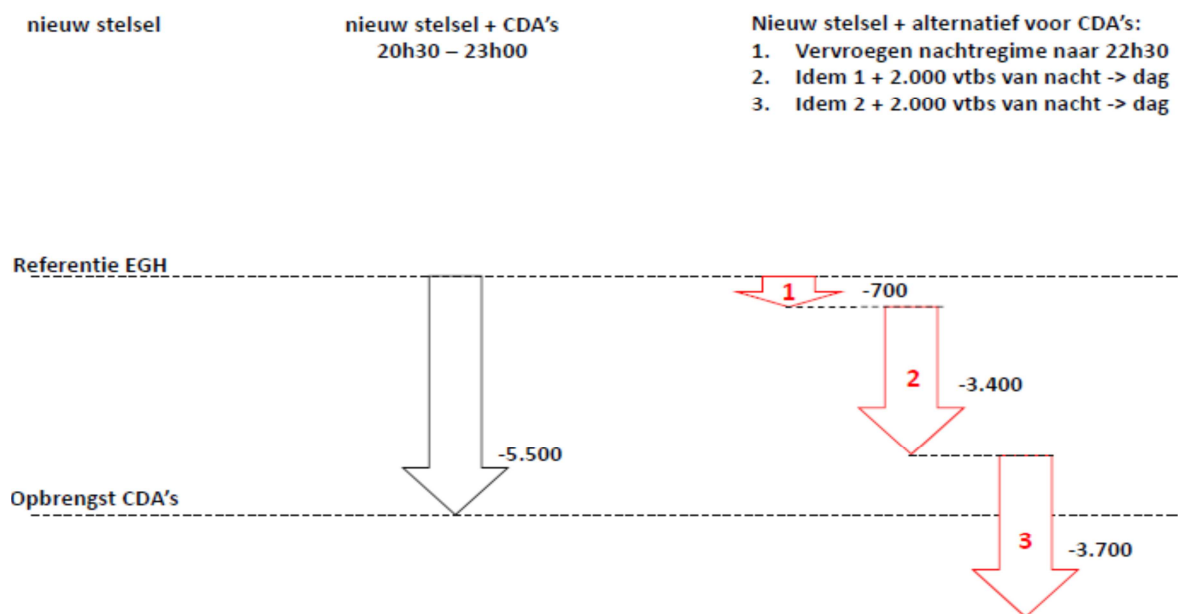
Door de Alders procesregie is gezocht naar een alternatief voor CDA's in de avond dat zoveel als mogelijk voldoet aan het volgende uitgangspunt:

Het hinderbeperkende effect in het buitengebied (c.q. binnen de 48 dB(A) L_{DEN} -contour) van het alternatief is vergelijkbaar met het hinderbeperkende effect van de uitvoering van de CDA's in de avond.

Om het vereiste gewicht van het alternatief te bepalen, zijn twee elementen inzichtelijk gemaakt:

1. De referentie waartegen eventuele hinderbeperkende alternatieven worden afgezet. Als referentie is het hinderbeperkende effect van de introductie van de CDA's in de avond genomen. Daarbij is uitgegaan van CDA's met vaste routes op de Polder- en Kaagbaan tussen 20.30 en 23.00 uur, zonder aanpassing van de startroutes die in de nacht worden gevlogen. De afgesproken mogelijke extra inzet van een 2^e baan in de avond met 20 vliegtuigbewegingen vanwege het behoudt van de capaciteit, is in de berekeningen meegenomen (zonder die extra inzet zou het hinderbeperkende effect van CDA's groter zijn geweest).
2. Vervolgens zijn van hinderbeperkende alternatieven in drie deelstappen de effecten bepaald:
 - a. CDA's met vaste routes op Polder- en Kaagbaan tussen 22.30-23.00 uur, met nachtroutes voor het starten op de Polderbaan.
 - b. CDA's als genoemd onder a inclusief het verplaatsen van 2000 vluchten uit de nacht naar de dag.
 - c. CDA's als genoemd onder a inclusief het verplaatsen van 4000 vluchten uit de nacht naar de dag.

Wat niet is meegenomen in deze analyse zijn de effecten van CDA's overdag in de schouders van de pieken, omdat deze vooralsnog beperkt zullen zijn.



De effecten zijn hierboven beschreven in termen van ernstig gehinderden binnen de 48 dB(A) L_{DEN} -contour. Dit is de wettelijke begrenzing van het buitengebied. Het is gebruikelijk om binnen deze contour effecten inzichtelijk te maken. Binnen dit gebied geldt tevens het gelijkwaardigheids criterium van maximaal 239.500 ernstig gehinderden. Bovenstaande maakt inzichtelijk dat de effecten van een alternatief pakket vergelijkbaar zijn met de effecten van CDA's in de avond.

Daarnaast is er aandacht gegeven aan de locaties waar de effecten van CDA's zouden neerslaan. De figuren in bijlage 1 maken dit duidelijk, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen het oorspronkelijke voorstel en het alternatieve voorstel. Groen staat in de figuren voor een afname van de geluidbelasting en rood voor een toename. Zichtbaar is dat het alternatieve voorstel met daarin het verminderen van de nachtcapaciteit voor de gehele omgeving tot een lichte afname van de geluidbelasting leidt. De invoering van CDA's tussen 20.30 en 23.00 uur leidt naar verwachting tot een afname van de geluidbelasting in het verlengde van de primaire banen (Polderbaan en Kaagbaan) en een lichte toename van de geluidbelasting in het verlengde van de secundaire banen (Zwanenburgbaan en Aalsmeerbaan). Dit laatste omdat de secundaire banen bij het uitvoeren van CDA's iets vaker zullen moeten worden ingezet (zie ook afspraken hierover in het Aldersakkoord van 2008). De afname van de geluidbelasting vanwege CDA's is in het noordwesten en zuidwesten van de luchthaven groter dan dat bij het verkleinen van de nachtcapaciteit wordt bereikt.

3. Voorgesteld alternatief pakket

Mede op basis van deze analyse wordt het volgende alternatief pakket aan maatregelen voorgesteld. Het totale alternatieve pakket bestaat uit::

1. CDA's vanaf 22.30 uur tenzij de operatie zich hiertegen verzet (c.q. de capaciteit van de nachtprocedure op dat moment nog tekort schiet om het verkeersaanbod af te wikkelen). Het gaat hierbij om het toepassen van de bestaande, vanaf 23:00 uur gebruikte nachtprocedures.
2. De ontwikkeling van CDA's in de schouders van de pieken overdag op de Aalsmeerbaan (36R) als secundaire baan.
3. Een reductie van 3000 nachtbewegingen in de nacht ten opzichte van het eerder afgesproken plafond van 32.000 nachtbewegingen.
De realisatie van deze reductie van nachtbewegingen kan plaatsvinden in een aantal stappen, waarvoor de sectorpartijen een voorstel voor implementatie voorleggen, zodat het niveau van 29.000 nachtbewegingen in 3 jaar tijd bereikt wordt. Zie bijlage 2 voor nadere toelichting.
4. Een versnelde uitvoering van de selectiviteit. Dit houdt in dat niet eerst bij 95% van de 510.000 vliegtuigbewegingen de regionale luchthavencapaciteit wordt ingezet ter ontlasting van Schiphol, zoals eerder is afgesproken. De inzet van de regionale luchthavencapaciteit start reeds bij 90% van de 510.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol. Dit betekent dat Lelystad versneld ingezet kan worden. Schiphol neemt samen met het Rijk de operationalisering hiervan ter hand.

5. Een tweede tranche van het Leefbaarheidsfonds. De intentieverklaring voor een tweede tranche is reeds genomen in het akkoord van 2008 en wordt in dit kader herbevestigd. De exacte omvang van de bijdrage aan dit fonds door Schiphol, BRS en Rijk; de timing en fasering daarvan en de randvoorwaarden waaronder uitkering plaatsvindt, wordt bepaald op basis van de evaluatie van de eerste tranche.
6. In artikel 14 van het convenant hinderbeperking hebben partijen vastgesteld dat de mogelijke verhoging van de ILS nadering op Schiphol van 2000 voet naar 3000 voet of hoger interfereert met de maatregel ter introductie van CDA's. Omdat destijds in de prioriteitstelling van BRS en bewoners het belang van het starten met CDA boven de maatregel met betrekking tot ILS is gesteld, is toen afgezien van de verdere verkenning van deze maatregel. Afgesproken werd dat verder onderzoek naar de mogelijkheden van verhoging van ILS interceptie zal starten na 2012 als de eerste resultaten van het werken met CDA in de avond bekend zijn. Bij dat onderzoek zal bezien worden of invoering van deze maatregel de hinder per saldo verbetert. Tevens wordt dan onderzocht of deze maatregel operationeel en veilig kan worden uitgevoerd en welke gevolgen de maatregel heeft voor de (piekuur) capaciteit, overige milieueffecten en kosten. Het in artikel 14 bedoelde onderzoek kan nu door LVNL op basis van bestaand materiaal gestart worden.
7. De sector hecht eraan in de komende periode, daar waar verantwoord en uitvoerbaar, zoveel mogelijk ervaring op te doen met het uitvoeren van CDA's. Mocht dit leiden tot een substantieel hoger volume of een uitbreiding van de tijdstippen waarop CDA wordt gevlogen, dan in het onder punt 1 afgesproken pakket, dan zal de daarmee gepaard gaande reductie van hinder – na bespreking door de partijen aan Tafel – in mindering worden gebracht op de omvang van de hierboven overeengekomen compenserende maatregelen onder punt 1, 2 en 3.

Het totale pakket bestaat uit zeven elementen, zoals aangegeven met 1 t/m 7. De eerste drie elementen (1, 2 en 3) zijn maatregelen die zijn gericht op het verminderen van een vergelijkbaar aantal gehinderden in het binnen- en buitengebied (binnen de 48 dB(A) LDEN-contour) zoals in het oorspronkelijke CDA plan. De overige elementen zijn gedurende het proces als aanvullend aangedragen om tot een alternatief pakket te komen.

Met het voorgestelde alternatieve pakket is er wel een andere lokale spreiding van het hinderbeperkende effect. Bij de invoering van CDA's zou met name in het noordwesten en zuidwesten zijn afgenomen. Ook zou er bij de invoering van CDA's een lichte toename zijn van de geluidbelasting in het verlengde van de Zwanenburgbaan en Aalsmeerbaan (zie de afspraken hierover in het Aldersakkoord van 2008). Bij het alternatief pakket zijn er geen gebieden met een toename van geluidhinder en is de geluidsreductie verdeeld over het hele gebied.

In de kwartaalrapportages die door de sector worden opgesteld en die worden besproken aan de Alderstafel, zal verslag worden gedaan van de voortgang van de uitvoering van de hiervoor beschreven maatregelen.

Bijlage 1. Indicatieve weergave te verwachten effecten van CDA's en het alternatieve voorstel

Verwacht effect invoering CDA's tussen 20.30 en 23.00 uur



Verwacht effect alternatief pakket



Bijlage 2. Toelichting op verkleinen nachtcapaciteit

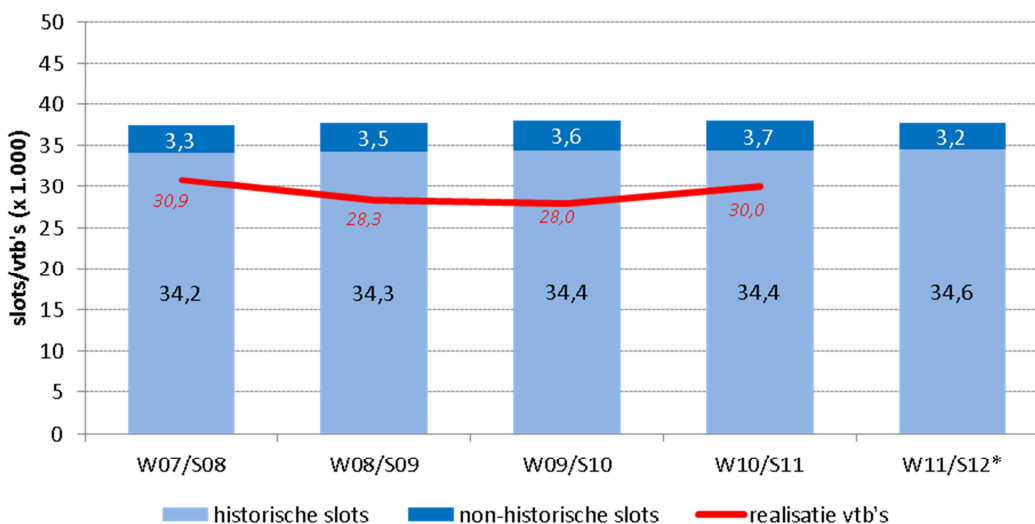
In 2008 (Aldersadvies middellange termijn) is afgesproken dat er tot en met 2020 een plafond wordt gesteld aan het aantal vliegtuigbewegingen van 510.000 per jaar, waarvan 32.000 in de nacht en vroege ochtend (23.00-07.00 uur).

Bij aanpassing van de wet- en regelgeving vanwege het nieuwe geluidsstelsel zullen deze aantallen ook in de regelgeving worden opgenomen.

De huidige 32.000 en de voorgestelde 29.000 nachtbewegingen hebben dus betrekking op de nacht en vroege ochtend. Hierbij is de nachtperiode van 23.00 -05.59 uur en de vroege ochtend van 06.00-06.59 uur. Er is sprake van een nachtbeweging in deze periode vanaf start (wielen omhoog) of tot aankomst (wielen aan de grond).

Bij de slotuitgifte wordt gewerkt met een 'Nacht Planning periode'. Dit zijn vertrekken van 22.40 - 06.59 uur en aankomsten van 23.00 - 07.19 uur. In deze periode worden dus nachtslots uitgegeven.

De afgelopen jaren schommelt het daadwerkelijk aantal gerealiseerde vliegtuigbewegingen in de nacht en vroege ochtend rond de 30.000.



Met het huidige aantal historische nachtslots (34.620) worden in 2012 naar verwachting ongeveer 27.600 nachtbewegingen gerealiseerd. De overige nachtbewegingen (ongeveer 3.100) worden gerealiseerd met op non-historische basis uitgegeven nachtslots. De forecast voor het totaal aantal nachtbewegingen (dus 23.00 - 07.00) komt daarmee dit jaar op ongeveer 30.700 vliegtuigbewegingen.

Ter compensatie van het nog niet kunnen realiseren van de in 2008 gemaakte afspraak over CDA's wordt voorgesteld het plafond voor het aantal vliegtuigbewegingen in de nacht en vroege ochtend met 3.000 te verlagen naar 29.000.

De tijdelijke verlaging is een feitelijke verlaging ten opzichte van de huidige gerealiseerde aantallen en een verlaging van het groeipotentieel dat de sector heeft richting de 32.000.

De realisatie van de verlaging vindt in overleg tussen de betrokken luchtvaartmaatschappijen plaats. Het plafond van 29.000 bewegingen in de nacht zal in een periode van 3 jaar bereikt worden. Dit gebeurt enerzijds door afspraken die door Schiphol Group, LVNL en de luchtvaartmaatschappijen gemaakt worden in de zogeheten capaciteitsdeclaratie. De

capaciteitsdeclaratie geeft de basis voor het aantal slots dat door de slotcoördinator kan worden uitgegeven. Ieder jaar zijn er historische slots die door de luchtvaartmaatschappijen worden teruggegeven aan de slotcoördinator. De slotcoördinator zal deze slots niet opnieuw uitgeven, ook niet non-historisch. Voor de non-historische slots geldt dat ze niet opnieuw worden uitgegeven als ze niet gevlogen worden. Op deze wijze wordt de afname van het aantal vliegtuigbewegingen in de nacht en vroege ochtend gerealiseerd.

Daarnaast zal de afspraak tot het verlagen van de nachtcapaciteit worden vastgelegd in een zogeheten local rule. Een local rule beschrijft afwijkingen in de standaard werkwijze van de slotcoördinator. De local rule biedt een extra juridische borging voor het kunnen terugbrengen van de nachtcapaciteit binnen de genoemde 3 jaar.