

Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
t.a.v. mevrouw W.J. Mansveld  
Postbus 20904  
2500 EX 'S-GRAVENHAGE

*Onze ref.*  
ORS15.027

*Datum*  
16 april 2015, Hoofddorp

### **Advies Omgevingsraad inzake vervroegen nachtprocedures**

Geachte Staatssecretaris,

Met deze brief stuur ik u het advies van de Omgevingsraad Schiphol toe over het experiment met het vervroegen van de nachtprocedures, conform art. 8.23 a Wet luchtvaart. De rol van de commissie regionaal overleg luchthaven Schiphol, zoals bedoeld in dit artikel, wordt overeenkomstig de ministeriële regeling van 21 november 2014, nr. IENM/BSK-2014/249145 vervuld door de Omgevingsraad Schiphol.

#### **Inhoudelijke toelichting**

In het Aldersakkoord van 2008 zijn afspraken opgenomen over de invoering van CDA's (landingen in glijvlucht) in de late avond van 20.30-23.00 uur. De doelstelling daarvan is onder meer een hinderbeperking in het verder van de luchthaven weg gelegen gebied. In maart 2012 zijn de partijen aan de Alderstafel tot de conclusie gekomen dat de oorspronkelijke afspraken niet integraal uitgevoerd konden worden.

Conform de bepaling in het Aldersakkoord, die voorziet in situaties waarin onverhoopt niet tot uitvoering van overeengekomen hinderbeperkende maatregelen kan worden gekomen, is besloten een alternatief pakket aan hinderbeperkende maatregelen op te stellen. Dit overeengekomen pakket heb ik u in december 2012 doen toekomen.

Mocht de sector er alsnog in slagen om te komen tot een substantieel hoger volume of een uitbreiding van de tijdstippen waarop glijvluchtnaderingen via een vaste route (CDA's) worden gevlogen dan zal op dat moment de daarmee gepaard gaande hinderreductie in mindering worden gebracht op de omvang van het overeengekomen pakket. Tot dat moment blijven de afspraken uit het alternatieve pakket onverkort gelden.

Het overeengekomen 'alternatieve pakket voor CDA's' bevat een aantal maatregelen met een vergelijkbare omvang van het hinderbeperkende effect als het oorspronkelijke voorstel met glijvluchtnaderingen tussen 20:30 en 23:00 uur. Eén van de maatregelen uit het overeengekomen alternatieve pakket is het uitvoeren van 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, waarbij dient te worden opgemerkt dat de nachtprocedures zowel betrekking hebben op landend als startend verkeer.

Daarnaast is vanaf maandag 26 januari 2015 een vaste naderingsroute (VNR) voor de Aalsmeerbaan (36R) in gebruik genomen. Dit maakt eveneens onderdeel uit van het alternatief pakket voor CDA's. Deze route wordt gebruikt voor een korte periode tijdens de landingspiek aan het begin van de middag (tussen circa 13.00 en 13.40 uur). De luchtvaartsector spant zich in om, als het verkeersaanbod en andere operationele omstandigheden dat toelaten, ook in de vroege ochtend van 06:00 uur tot 06:30 uur (richttijd) de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures (waaronder glijvluchtnaderingen via een vaste route) toe te passen.

Op dit moment worden glijvluchtnaderingen op Schiphol dus toegepast in drie tijdsperiodes overdag en gedurende de gehele nacht (23:00 – 06:00 uur).

### **De experimenteerregeling**

Op 1 november 2013 is een experimenteerregeling in werking getreden die het gedurende een jaar mogelijk maakte, indien het actuele verkeersaanbod en andere operationele omstandigheden het toelaten, tussen 22.30 uur en 23.00 uur de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures te gebruiken, teneinde een gunstig effect op de hinderbeleving te bewerkstelligen.

Deze experimenteerregeling was nodig om gedurende het experiment vrijstelling te verlenen van het gebruik van de luchtverkeerswegen vanaf de Kaagbaan en Polderbaan voor de dag voor de periode tussen 22.30 en 23.00 uur.

De experimenteerregeling maakt het mogelijk om, afhankelijk van het verkeersaanbod, ofwel de procedures voor de nacht, ofwel de procedures voor de dag te laten vliegen. De experimenteerregeling was ook nodig omdat vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten moesten worden vastgesteld.

Voor de ingebruikname van de nieuwe VNR voor de Aalsmeerbaan (36R) was geen experimenteerregeling nodig, omdat voor naderingen overdag geen luchtverkeerswegen van toepassing zijn. Daarnaast treedt er geen significant effect in de handhavingspunten op.

Door het gebruik van nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures wordt het vliegverkeer via vaste routes afgehandeld en nadert het vliegverkeer op grotere hoogte en waar mogelijk via een glijvluchtnadering (CDA). De eerste experimenteerregeling liep op 1 november 2014 af. De Wet luchtvaart bepaalt dat een experimenteerregeling ten hoogste voor één jaar kan worden vastgesteld en dat deze termijn eenmaal met maximaal een jaar kan worden verlengd. Op 16 september 2014 heeft de Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS) geadviseerd om de experimenteerregeling voor het gebruiksjaar 2015 met een jaar te verlengen, zodat de maatregel over een periode van 12 maanden geëvalueerd zou kunnen worden.

De regeling waarmee het experiment ongewijzigd met één jaar is verlengd, loopt op 31 oktober 2015 af. Tijdig voor het aflopen van de experimenteerregeling dient een formeel besluit genomen te worden omtrent het definitief vastleggen van de maatregel. Om dat besluit tijdig voor te kunnen bereiden wordt thans voorliggend advies uitgebracht, conform art. 8.23a Wet luchtvaart. Het experiment is over de eerste 12 maanden geëvalueerd. De resultaten van deze evaluatie treft u hieronder aan.

### **Evaluatie van het experiment**

In opdracht van het ministerie zijn de verwachtingen over een positief effect van de experimenteermaatregel getoetst door advies- en onderzoeksbureau To70. De evaluatie is uitgevoerd over de periode 1 november 2012 t/m 31 oktober 2014 (het jaar voorafgaand aan het experiment en het jaar vanaf de start van het experiment op 1 november 2013). Het rapport bevat de volgende resultaten:

- De effecten op hinder en op de geluidsbelasting in de handhavingspunten;
- De effecten in relatie tot de criteria voor gelijkwaardigheid voor geluid. Hiervoor is gevraagd het effect te bepalen op:
  - aantal ernstig gehinderden binnen de 48 dB(A)  $L_{den}$ -contour
  - aantal woningen binnen de 58 dB(A)  $L_{den}$ -contour

- aantal ernstig slaapverstoorden binnen de 40 dB(A)  $L_{\text{night}}$ -contour
- aantal woningen binnen de 48 dB(A)  $L_{\text{night}}$ -contour
- Een inschatting van de ruimtelijke effecten;
- Een inschatting van de effecten op TVG, externe veiligheid, de LTO emissies, de lokale luchtkwaliteit en de broeikasgassen. Hiervoor is gevraagd een kwalitatieve beschrijving te geven;
- Een verklaring over de werkbaarheid van de beoogde wijziging.

#### *Resultaten evaluatie*

Uit het evaluatierapport blijkt dat de nachtprocedures tussen 22:30 - 23.00 uur in de experimenteerperiode daadwerkelijk zijn ingezet. Terwijl in gebruiksjaar 2013 (1 november 2012 tot en met 31 oktober 2013) de eerste 10 minuten 2% van het verkeer via de nachtprocedures is afgehandeld, is dit percentage als gevolg van het experiment in gebruiksjaar 2014 (1 november 2013 tot en met 31 oktober 2014) opgelopen tot 98%. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de luchtvaartsector zich heeft ingespannen en de prestatie heeft geleverd om vrijwel het gehele half uur het verkeer via nachtprocedures af te handelen. De partijen in de Omgevingsraad Schiphol hebben hier met waardering voor de sector kennis van genomen.

Uit de evaluatie blijkt verder dat de maatregel per saldo leidt tot een afname van het aantal belaste woningen en ernstig gehinderden. De ruimtelijke effecten, de effecten op de externe veiligheid en de effecten op de lokale luchtkwaliteit zijn dermate klein dat er op deze criteria geen significant effect optreedt.

Vergeleken met de effecten van het vervroegen van nachtprocedures bij het verkeersscenario gebaseerd op de Gebruiksprognose 2015 versus de effecten bij 510.000 vliegtuigbewegingen blijken de effecten bij 510.000 vliegtuigbewegingen (beperkt) kleiner te zijn<sup>1</sup>. Een reden hiervoor kan zijn dat het verkeersbeeld (aantal bewegingen en type vliegtuigen) tussen 22.30 uur en 23.00 uur bij 510.000 vliegtuigbewegingen en de ligging van de contouren ten opzichte van de bebouwing enigszins anders is.

Luchtverkeersleiding Nederland heeft aangegeven dat het vervroegen van de nachtprocedures met maximaal een half uur, indien de omstandigheden dit toelieten, geen negatieve invloed heeft gehad op de werkbaarheid.

---

<sup>1</sup> Het akkoord dat de leden van de Alderstafel Schiphol op 29 januari 2015 hebben gesloten over het verlagen van het maximale volume tot en met 2020 tot jaarlijks 500.000 vliegtuigbewegingen konden in de evaluatie van To70 niet meer meegenomen worden. Het is aannemelijk dat een scenario met 500.000 vliegtuigbewegingen vergelijkbare effecten laat zien als het scenario met 510.000 vliegtuigbewegingen.

Luchtverkeersleiding Nederland heeft daarbij wel aangetekend dat niet uitgesloten kan worden dat de werkbaarheid van deze maatregel zal worden beïnvloed indien het verkeersaanbod in de betreffende periode toeneemt. Hierbij zal het tijdstip waarop de nachtprocedures gebruikt worden uiteindelijk verschuiven naar het reguliere begin van de nacht (23.00 uur).

### **Overwegingen**

Het Regioforum heeft overwogen dat het vervroegen van de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures onderdeel uitmaakt van een alternatief pakket voor de invoer van glijvluchtnaderingen (CDA's) tussen 20:30 uur en 23:00 uur, zoals dat op 9 november 2012 aan de Alderstafel is afgesproken, en dat deze maatregel derhalve een formalisering van de afspraken betreft.

Gelet op de resultaten uit de evaluatie van de maatregel is de Omgevingsraad Schiphol ervan overtuigd dat de effecten positief zijn voor de omgeving. Daarnaast dient te worden opgemerkt dat de afspraken uit het alternatieve pakket geldend zijn totdat de sector er in slaagt te komen tot een substantieel hoger volume of een uitbreiding van de tijdstippen waarop CDA's worden gevlogen.

De experimenteerregeling loopt op 1 november 2015 af. Teneinde de luchtvaartsector op flexibele wijze in staat te stellen uitvoering te geven aan de maatregel uit het alternatieve pakket zoals dat op 9 november 2012 overeen is gekomen, dient het gebruik van de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures tussen 22.30 uur en 23.00 uur ook na 1 november 2015 juridisch mogelijk te worden gemaakt.

### **Advies van het Regioforum**

Gelet op bovenstaande overwegingen adviseren de leden van het Regioforum u de maatregel waarbij de luchtvaartsector de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures toe kan passen tussen 22:30 en 23:00 uur (richttijden) definitief in te voeren.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Hans Alders