

MER Hinderbeperkende maatregelen Schiphol Korte Termijn

Bijlage A. Convenant hinderbeperkende maatregelen Schiphol.

Convenant hinderbeperkende maatregelen Schiphol

PARTIJEN:

- I. de minister van **Verkeer en Waterstaat**, de heer ir. C.M.P.S. Eurlings, handelend als bestuursorgaan en als vertegenwoordiger van de Staat der Nederlanden, hierna te noemen: de minister van V&W;
- II. de minister van **Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer**, mevrouw dr. J.M. Cramer, handelend als bestuursorgaan en als vertegenwoordigster van de Staat der Nederlanden, hierna te noemen: de minister van VROM;
- III. het College van Gedeputeerde Staten van de provincie **Noord-Holland**, handelend als bestuursorgaan, en de Commissaris van de Koningin, handelend als vertegenwoordiger van de provincie Noord-Holland, ten deze vertegenwoordigd door de heer A.C.M.A. Hooijmaijers, hierna te noemen: Noord-Holland;
- IV. het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente **Haarlemmermeer**, handelend als bestuursorgaan, en de burgemeester, handelend als vertegenwoordiger van de gemeente Haarlemmermeer, ten deze vertegenwoordigd door de heer drs. M.J. Bezuijen, hierna te noemen: Haarlemmermeer;
- V. het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente **Amsterdam**, handelend als bestuursorgaan, en de burgemeester, handelend als vertegenwoordiger van de gemeente Amsterdam, ten deze vertegenwoordigd door de heer mr. dr. L.F. Asscher, hierna te noemen: Amsterdam;
- VI. het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente **Amstelveen**, handelend als bestuursorgaan, en de burgemeester, handelend als vertegenwoordiger van de gemeente Amstelveen, ten deze vertegenwoordigd door de heer R.E. Pols, hierna te noemen: Amstelveen;
- VII. de organisatie voor luchtverkeersdienstverlening bedoeld in artikel 5.22 van de Wet luchtvaart, handelende onder de naam **Luchtverkeersleiding Nederland**, gevestigd te Schiphol-Oost, ten deze vertegenwoordigd door haar algemeen directeur de heer G.H. Kroese, hierna te noemen: LVNL;
- VIII. de naamloze vennootschap **N.V. Luchthaven Schiphol**, statutair gevestigd te Schiphol, ten deze vertegenwoordigd door haar president-directeur de heer prof. drs. G.J.N.H. Cerfontaine en haar vice-President de heer mr. A.P.J.M. Rutten, hierna te noemen: Schiphol;
- IX. de naamloze vennootschap **Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V.**, statutair gevestigd te Amstelveen, ten deze vertegenwoordigd door haar president-directeur de heer drs. ing. P.F. Hartman, hierna te noemen: KLM.

OVERWEGINGEN:

- a Laatstelijk bij brief van 13 april 2007 heeft de minister van V&W de Tweede Kamer bericht over de voortgang van het Schipholbeleid (Kamerstukken 29 665, nummer 44). De brief van 13 april 2007 bevat een actualisatie van het Kabinetsstandpunt Schiphol, dat de minister van V&W op 25 april 2006 mede namens de minister van VROM aan de Tweede Kamer heeft aangeboden (Kamerstukken 29 665, nummer 28).
- b De brief van 13 april 2007 memoreert de volgende hoofdlijnen, die zijn geschetst bij brief aan de Tweede Kamer van 25 oktober 2006 (Kamerstukken 29 665, nummer 39):
- Het onderzoek naar het beter benutten van de milieuruimte en maatregelen voor de hinderbeperking voor zowel de korte als de middellange termijn wordt integraal en gelijktijdig uitgevoerd.
 - Over de opties voor betere benutting van de milieuruimte en afspraken over het beperken en het compenseren van hinder wordt in samenhang besloten. De afspraken worden vastgelegd in convenanten waarin Schiphol, LVNL en KLM, de lokale en regionale overheden en het rijk partij zijn. De CROS vertegenwoordigt de bewoners en adviseert in het traject.
 - Schiphol en LVNL zijn initiatiefnemer voor de m.e.r.-procedure waarin de opties voor betere benutting van de milieuruimte worden onderzocht. Het rijk is het bevoegd gezag in de procedure.
 - De m.e.r.-procedure en de convenanten, evenals het onderzoek naar maatschappelijke kosten en baten en de effecten op het netwerk, worden besproken in een overlegtafel waarin de betrokken partijen vertegenwoordigd zijn. CdK Alders is voorzitter van dit overleg.
- c Partijen zullen aan het eind van 2007 of het begin van 2008 besluiten over de in overweging b bedoelde maatregelen voor de middellange termijn op basis van onderzoek naar luchthavenontwikkeling en hinderbeperkende maatregelen. De voor de korte termijn te nemen maatregelen mogen voor die besluitvorming geen onomkeerbare gevolgen hebben.
- d Bij brief van 16 mei 2006 hebben Noord-Holland, Haarlemmermeer, Amsterdam, CROS, Schiphol en KLM aan de ministers bericht het beperken van hinder en verbetering van de kwaliteit van de leefbaarheid in de omgeving als een gezamenlijke verantwoordelijkheid te zien van alle betrokken partijen, te weten de luchtvaartsector, de lokale overheid, de regionale overheid en de rijksoverheid.
- e Bij brief van 29 juni 2005 hebben Schiphol, KLM en LVNL aan de minister van V&W aangeboden het verbetervoorstel "Werken aan de toekomst van Schiphol en de regio".

Daarin hebben deze sectorpartijen aangegeven samen met de regio actief te willen werken aan verbeteringen en het milieustelsel verder te willen uitwerken.

- f In juni 2006 heeft BRS haar visie voor de middellange termijn "Naar een betere relatie tussen luchthaven en omgeving" uitgebracht. Wezenlijke onderdelen van de daarin geformuleerde metropolitane strategie zijn de selectieve ontwikkeling van de luchthaven als knooppunt van directe wereldwijde verbindingen, verbetering van het woon- en leefklimaat door terugdringing van hinder en door investeringen in een leefbaarheidprogramma en selectieve ruimtelijke ontwikkeling.
- g Het Kabinetsstandpunt Schiphol geeft aan dat het kabinet in overleg met de luchtvaartsector een convenant zal opstellen, waarin voor de korte termijn harde en handhaafbare maatregelen worden vastgelegd waarmee de hinder wordt teruggedrongen. Dat convenant is het onderhavige Convenant hinderbeperking Schiphol. Dit convenant beoogt een goede balans tussen de ontwikkeling van de luchtvaart op Schiphol en de kwaliteit van de leefomgeving. De overeengekomen maatregelen zijn indicatief beschreven in **bijlage A** bij dit convenant. Partijen beogen uiterlijk gelijktijdig met de besluitvorming over het milieueffectenrapport voor de middellange termijn, naar nu wordt voorzien begin 2008, een convenant voor de middellange termijn te sluiten, dat het onderhavige convenant zal vervangen.
- h Het Kabinetsstandpunt geeft aan dat door de gekozen beleidsinstrumenten de in het Schipholbeleid voorziene groeiruimte niet volledig kan worden benut. Partijen wensen deze beleidsinstrumenten zodanig aan te passen dat deze belemmeringen worden weggenomen.
- i De minister van V&W, de minister van VROM, BRS, Schiphol, KLM en LVNL zullen in een afzonderlijk convenant leefbaarheid – in nauwe samenhang met de keuzen in het kader van het milieueffectenrapport Schiphol en met het onderhavige convenant – afspraken maken over compenserende maatregelen op het gebied van leefbaarheid rondom Schiphol. De effecten van de in het onderhavige convenant opgenomen hinderbeperkende maatregelen zullen mede bepalen in welke gebieden compenserende maatregelen ten aanzien van de leefbaarheid zullen worden getroffen.
- j Noord-Holland, Haarlemmermeer en Amsterdam zijn de kernpartners in het overleg- en samenwerkingsorgaan "Bestuurlijke Regie Schiphol" (BRS), waarin de regionale overheden overleggen over Schipholaangelegenheden. Partijen beogen dit convenant in nauw overleg met en in BRS uit te voeren. Omdat BRS zelfstandige rechtspersoonlijkheid mist is zij geen partij bij dit convenant.

OVEREENKOMST:

1 Definities

De volgende, met een hoofdletter beginnende, woorden hebben in dit convenant de volgende betekenis:

BRS	: het overleg- en samenwerkingsorgaan "Bestuurlijke Regie Schiphol";
CROS	: commissie regionaal overleg luchthaven Schiphol, bedoeld in artikel 8.34 van de Wet luchtvaart;
LVB	: Luchthavenverkeerbesluit Schiphol;
Ministers	: de minister van V&W in overeenstemming met de minister van VROM;
Netwerkanalyse	: de in artikel 3.2 bedoelde analyse;
Omwonenden	: inwoners van het geografische gebied rond Schiphol waarin vliegverkeer geluidhinder veroorzaakt;
Rapportage	: de jaarlijkse voortgangsrapportage die partijen volgens artikel 19.2 opstellen.

2 Doelstelling

- 2.1 Partijen streven gezamenlijk naar beperking van de geluidhinder die van het vliegverkeer wordt ondervonden door de Omwonenden. Daartoe nemen zij de maatregelen verwoord in de artikelen 4 tot en met 18 van dit convenant.
- 2.2 De Ministers spannen zich in om binnen de ruimte die wordt geboden door artikel 8.17 lid 7 van de Wet luchtvaart de tot 2010 verwachte groei van het verkeer dat van belang is voor de functie van de luchthaven Schiphol in het luchtvaartnetwerk mogelijk te maken (volgens de startnotitie voor het Milieueffectenrapport Schiphol ongeveer 480.000 tot 520.000 vliegtuigbewegingen per jaar).
- 2.3 Mocht een partij bij de uitvoering van dit convenant vaststellen dat een bepaling daarvan nadere uitwerking behoeft om aan haar doel te beantwoorden, dan treden partijen in overleg. In dit overleg komen zij een zodanige aanvulling op dit convenant overeen dat het aan zijn doel beantwoordt.
- 2.4 BRS en de CROS-delegatie aan de Alders-tafel stellen uiterlijk 15 juli 2007 een prioritering en tijdplanning op voor de uitvoering van de in dit convenant opgenomen maatregelen,

gehoord de LVNL, Schiphol en KLM voor de operationele aspecten daarvan. Uitgangspunt is dat maatregelen die het meeste effect sorteren bij voorrang worden uitgevoerd.

3 Benutting milieuruimte

- 3.1 De Ministers spannen zich in om het LVB zodanig aan te passen dat de voorziene groei volgens artikel 2.2 mogelijk is.
- 3.2 Schiphol en KLM voltooien uiterlijk 1 augustus 2007 een Netwerkanalyse waarin zij vaststellen welk verkeer zij van belang achten voor de functie van de luchthaven Schiphol in het luchtvaartnetwerk. De minister van V&W stelt in juni 2007 een notitie op over de uitgangspunten op basis waarvan hij de Netwerkanalyse zal beoordelen. BRS en CROS worden in de gelegenheid gesteld daarover te adviseren.
- 3.3 De Ministers ronden uiterlijk 31 december 2007 de verkenning af van de mogelijkheid het geldende stelsel voor normering en handhaving van geluidsbelasting te verbeteren of, als verbetering onmogelijk of onvoldoende blijkt, te vervangen door een nieuw stelsel, een en ander binnen de grenzen van artikel 8.17 lid 7 van de Wet luchtvaart. Zij doen de andere partijen daarover een rapportage toekomen voordat wordt besloten over hinderbeperkende maatregelen voor de luchthaven Schiphol op de middellange termijn.

4 Voorspelbaarheid baangebruik

- 4.1 De hinderbeperkende maatregel, tevens experiment in de zin van artikel 8.23a Wet luchtvaart "*CROS Pilot 1. Voorspelbaarheid noordelijk versus zuidelijk baangebruik*" beoogt een verhoging van de voorspelbaarheid van het noordelijk dan wel zuidelijk baangebruik en daarmee de voorspelbaarheid in tijd van de verdeling van de geluidbelasting op de omgeving.
- 4.2 LVNL stelt een gewijzigd preferentieschema op overeenkomstig lid 1. Op basis daarvan verzoekt CROS de minister van V&W uiterlijk met ingang van 1 november 2007 voor de duur van een jaar een ministeriële regeling vast te stellen als bedoeld in artikel 8.23a lid 1 van de Wet luchtvaart (met de wettelijke mogelijkheid van verlenging).
- 4.3 Partijen volgen verder de procedure beschreven in **bijlage B** bij deze overeenkomst voor aanpassing van de grenswaarden voor geluidsbelasting.
- 4.4 Nadat uitvoering is gegeven aan artikel 4.1 tot en met en 4.3 geven LVNL en Schiphol voor de duur zoals is bepaald op grond van artikel 8.23a Wet luchtvaart uitvoering aan het baangebruik als bedoeld in dit artikel. Schiphol draagt zorg voor de beschikbaarheid

van de banen die voor de uitvoering van het preferentieschema noodzakelijk zijn. LVNL draagt zorg voor de toewijzing van de baan, voorzover deze baan op grond van operationele dan wel andere omstandigheden bruikbaar is, aan de gezagvoerders overeenkomstig het preferentieschema gelet op de meteorologische omstandigheden.

5 Verticale aanpassing nachtnaderingen Polderbaan

- 5.1 Partijen leiden het ertoe dat de geluidhinder voor Omwonenden ten noorden van de luchthaven 's nachts afneemt door aanpassing van het verticale profiel van de (glijvlucht) nachtnadering naar de Polderbaan, zodanig dat de nadering op een grotere hoogte wordt uitgevoerd (CROS pilot 5a). Daartoe nemen zij de in dit artikel bedoelde maatregelen.
- 5.2 LVNL ontwerpt een wijziging van het verticale profiel van de naderingsprocedures naar de Polderbaan tussen 23.00 uur en 6.00 uur zodanig dat de nadering vanaf een grotere hoogte aanvangt en de gemiddelde aanvlieghoogte boven land toeneemt. Hiertoe treft LVNL de navolgende maatregelen, zoals indicatief omschreven in **bijlage A**:
- verhoging van de minimum vlieghoogte op NIRSI van 4000 ft naar 5500 ft;
 - invoering van een monitoringprogramma voor het verticale profiel;
 - publicatie op www.bezoekbas.nl van onderhoudswerkzaamheden aan luchtverkeersleidingsystemen die tot gevolg hebben dat de nauwkeurigheid waarmee de betreffende nadering wordt gevlogen afneemt.
- 5.3 Bij een positief advies van CROS over de gewijzigde naderingsprocedures legt LVNL de gemaakte ontwerpen ter beoordeling van hun veiligheid voor aan de minister van V&W (Inspectie Verkeer en Waterstaat).
- 5.4 De minister van V&W zet zich ervoor in dat de naderingsprocedures worden vastgesteld in de zin van de Regeling luchtverkeersdienstverlening en worden gepubliceerd in de Staatscourant.
- 5.5 LVNL publiceert de gewijzigde naderingsprocedures in de Luchtvaartgids.

6 Vaste bochtstraal vertrekkende vluchten Kaagbaan

- 6.1 KLM leidt het ertoe dat bij vertrek vanaf de Kaagbaan langs de route SPY tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep een zoveel mogelijk vaste bochtstraal wordt gevolgd opdat zo min mogelijk spreiding van vluchten optreedt en de woonkernen Hoofddorp en Nieuw-Vennep zoveel mogelijk worden vermeden (CROS pilot 3b).

- 6.2 Partijen volgen de procedure beschreven in **bijlage B** bij deze overeenkomst voor aanpassing van de grenswaarden voor geluidsbelasting.
- 6.3 Dit artikel geldt uitsluitend voor vliegtuigen van KLM van het type Boeing 737 die zijn uitgerust met navigatieapparatuur die het volgen van een vaste bochtstraal mogelijk maakt, voor zover de veiligheid zich daartegen niet verzet en behoudens andersluidende luchtverkeersleiding.
- 6.4 Indien uit de evaluatie van deze maatregel volgens artikel 20 blijkt dat zij succesvol is, beoordelen partijen in hoeverre soortgelijke maatregelen mogelijk zijn voor het terugbrengen van geluidhinder voor Omwonenden. Zij leggen deze maatregelen vast in het te sluiten convenant voor de middellange termijn.

7 Idle reverse thrust

- 7.1 Het gebruik van idle reverse thrust overdag wordt geadviseerd bij de landing in plaats van full reverse thrust, doch slechts voorzover de vliegveiligheid zich daartegen op geen enkele wijze verzet. Met deze maatregel wordt geluidhinder voor Omwonenden dichtbij de luchthaven zoveel mogelijk verminderd.
- 7.2 Lid 1 geldt niet voor het gebruik van de baan Schiphol Oost.
- 7.3 LVNL publiceert op verzoek van de minister van V&W de navolgende wijziging van de Luchtvaartgids.
 Huidige tekst: "After landing, reverse thrust above idle shall not be used from 2200-0600 (2100-0500) on all runways, safety permitting."
 Vervangen door: "From 2200-0600 (2100-0500): After landing, reverse thrust above idle shall not be used on all runways, safety permitting.
 From 0600-2200 (0500-2100): After landing, the use of idle reverse is advised on all runways except rwy 04/22, safety permitting."
- 7.4 De uitvoering van de onderhavige maatregel zal worden gemonitord en geëvalueerd, waarbij gekeken wordt naar de mate van toepassing van idle reverse thrust, de gerealiseerde hinderbeperking en het effect op de capaciteit.

8 Vertrekkende ochtendvluchten Polderbaan

- 8.1 Partijen leiden het ertoe dat de geluidhinder en slaapverstoring voor Omwonenden tussen 6.00 uur en 6.45 uur afnemen door vertrekkend vliegverkeer vanaf de Polderbaan de nachtroute te laten volgen. Daartoe nemen zij de in dit artikel bedoelde maatregelen.

8.2 Partijen volgen de procedure beschreven in **bijlage B** bij deze overeenkomst voor aanpassing van de grenswaarden voor geluidsbelasting. De ministeriële regeling bevat tevens een vrijstelling van de luchtverkeerweg weergegeven op kaart 19 in bijlage 1 bij het LVB (dagluchtverkeerweg) voor de periode van 6.00 uur tot 6.45 uur en stelt de luchtverkeerweg weergegeven op kaart 20 in bijlage 1 bij het LVB (nachtluchtverkeerweg) daarvoor in de plaats.

8.3 Alvorens definitief wordt besloten over de ontwikkeling van Schiphol op de middellange termijn evalueren partijen het experiment in het licht van de beperking van geluidhinder op de middellange termijn en de Netwerkanalyse.

9 **Aanpassing van routes**

9.1 Partijen leiden het ertoe dat vertrekkend vliegverkeer aangepaste routes volgt, zoals indicatief weergegeven in **bijlage A**, met het doel zoveel als mogelijk de onderliggende woonkernen te vermijden en de geluidhinder ter plaatse te verminderen. Daartoe nemen zij de in dit artikel bedoelde maatregelen.

9.2 LVNL ontwerpt in overleg met KLM zodanige aanpassingen van de geldende Standard Instrument Departures (SID) dat zoveel mogelijk:

- het vliegverkeer ter hoogte van IJmuiden wordt geconcentreerd boven het Noordzeekanaal door de routes vanaf de banen 04, 06 en 09 aldaar in westelijke richting te verleggen overeenkomstig de huidige uitvliegroute van baan 36L;
- het vliegverkeer ter hoogte van het IJmeer wordt geconcentreerd langs de vertrekroutes ANDIK overeenkomstig de huidige vertekroute vanaf baan 09;
- het vliegverkeer ter hoogte van Abcoude wordt geconcentreerd langs de vertrekroutes ANDIK en ARNEM vanaf baan 22, overeenkomstig de huidige vertekroute vanaf baan 18L;
- het vliegverkeer ter hoogte van Beverwijk wordt geconcentreerd langs de vertekroute BERGI vanaf baan 36L;
- het vliegverkeer vanaf baan 36L langs de vertekroutes LEKKO en LOPIK ten noorden van Zwanenburg wordt geleid en vervolgens ten westen van Amsterdam-Centrum en Amstelveen, waarbij routing in zuidelijke richting over de rijksweg A10-west zal worden onderzocht en BRS besluit of deze variant de voorkeur verdient.

9.3 Partijen volgen de procedure beschreven in **bijlage B** bij deze overeenkomst voor aanpassing van de grenswaarden voor geluidsbelasting en voor aanpassing van de luchtverkeerwegen.

- 9.4 Bij een positief advies van CROS ontwerpt LVNL de aanpassingen, zoals indicatief omschreven in **bijlage A**. LVNL legt de ontwerpen ter beoordeling van hun veiligheid voor aan de minister van V&W (Inspectie Verkeer en Waterstaat).
- 9.5 De minister van V&W zet zich ervoor in dat de SID's worden vastgesteld in de zin van de Regeling luchtverkeersdienstverlening.
- 9.6 LVNL publiceert de gewijzigde SID's in de Luchtvaartgids.

10 Parallel starten

- 10.1 LVNL ontwerpt in overleg met KLM Standard Instrument Departures (SID's) die de huidige operationele uitvliegprocedure van baan 36C kunnen vervangen.
- 10.2 LVNL en Schiphol beschrijven de milieueffecten van deze SID's alsmede van de vigerende SID's in het deel van het Milieueffectenrapport voor de korte termijn.
- 10.3 Indien de Ministers niet besluiten tot herziening van het LVB zal eventuele invoering van de ontworpen SID's plaatsvinden via artikel 8.23a van de Wet luchtvaart. Daarbij volgen partijen de procedure beschreven in **bijlage B** bij deze overeenkomst voor aanpassing van grenswaarden voor geluidbelasting en voor aanpassing van de luchtverkeerwegen.
- 10.4 De minister van V&W zet zich ervoor in dat de SID's worden vastgesteld in de zin van de Regeling luchtverkeersdienstverlening.
- 10.5 LVNL publiceert de gewijzigde SID's in de Luchtvaartgids.
- 10.6 LVNL onderzoekt op korte termijn in overleg met KLM de mogelijkheden om de in lid 1 bedoelde SID's verder te optimaliseren.

11 Grondgeluid

- 11.1 Haarlemmermeer en Schiphol vervolgen met voortvarendheid hun lopende onderzoek naar het tegengaan van de verspreiding van het geluid dat vliegtuigen op de grond voortbrengen. Dit onderzoek is erop gericht de dag, avond en nacht C-gewogen geluidbelasting in het noorden van Hoofddorp terug te brengen met circa 10 LA_{eq} dB(C).
- 11.2 Schiphol heeft uiterlijk 9 september 2009 de voorziene gekartelde geluidswal gerealiseerd, behoudens voorzover deze datum in redelijkheid niet haalbaar zou zijn omdat de daarvoor benodigde vergunningen niet tijdig zijn verleend. Het voorgaande geldt slechts voorzover:

- een positief advies van LVNL is verkregen ten aanzien van de vliegveiligheid, waaronder de vliegprocedures, en de bescherming van de communicatie-, navigatie en plaatsbepalingsdiensten;
- Schiphol vaststelt dat de vliegveiligheid niet in gevaar wordt gebracht, met name door aantrekking van vogels en verandering van wind.

- 11.3 Het in lid 1 bedoelde onderzoek betreft ondermeer de mogelijkheden voor het inrichten van de omgeving achter de gekartelde geluidswal door het aanbrengen van aanvullende innovatieve maatregelen zuidwestelijk langs de Polderbaan.
- 11.4 Schiphol is verantwoordelijk voor de voorbereiding, de realisatie en de instandhouding van de in dit artikel bedoelde maatregelen.
- 11.5 Schiphol doet in haar Rapportage verslag van de uitvoering die zij heeft gegeven aan dit artikel.
- 11.6 De partijen werken mee om de noodzakelijke planologische procedures mogelijk te maken.
- 11.7 Bij gebleken succes zullen de partijen onderzoeken of een dergelijke oplossing voor het terugbrengen van de hinder door het grondgeluid ook op andere plaatsen rond de luchthaven toepasbaar is.
- 11.8 Schiphol start bij het aangaan van dit convenant onderzoek naar grondgeluid in Amstelveen en naar mogelijke maatregelen daartegen.
- 11.9 Partijen erkennen de overlast vanwege grondgeluid. Partijen onderzoeken in hoeverre landelijke normering voor grondgeluid, niet alleen gericht op de luchtvaart, wenselijk is en onderzoeken de mogelijkheden daartoe. Op basis van het onderzoek adviseren de partijen de minister van VROM en de minister van V&W over normering danwel regelgeving. Onderzoek en advisering vinden plaats voor 31 maart 2008, waarna de minister van VROM en de minister van V&W een besluit zullen nemen over het aan hen uitgebrachte advies.

12 Marginaal conforme vliegtuigen

- 12.1 Dit artikel is van toepassing op onderkant hoofdstuk 3 vliegtuigen (marginaal conforme vliegtuigen in de zin van artikel 1.1 onder m van het LVB).
- 12.2 Met ingang van 1 november 2007 vraagt Schiphol van marginaal conforme vliegtuigen een tarief dat:

- van 6.00 uur tot 23.00 uur voor startend en voor landend verkeer tenminste 140 procent;
 - van 23.00 uur tot 6.00 uur voor startend verkeer 315 procent;
 - van 23.00 uur tot 6.00 uur voor landend verkeer 267 procent;
- bedraagt van het basistarief.

12.3 Schiphol maakt de in het vorige lid bedoelde tarieven tijdig, uiterlijk 31 mei 2007, bekend overeenkomstig het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol.

13 Tariefdifferentiatie verkeer overdag en in de nacht

13.1 Met ingang van 1 november 2007 vraagt Schiphol voor landend verkeer in de periode van 23.00 uur tot 6.00 uur een tarief dat 27% hoger is dan het tarief in de periode van 6.00 uur tot 23.00 uur.

13.2 Met ingang van 1 november 2007 vraagt Schiphol voor vertrekkend verkeer in de periode van 23.00 uur tot 6.00 uur een tarief dat 50% hoger is dan het tarief in de periode van 6.00 uur tot 23.00 uur.

13.3 KLM behoudt zich ten aanzien van de in lid 1 en lid 2 bedoelde tariefverhogingen alle rechten voor.

14 Luchthavensysteem en prioritering slots

14.1 De Ministers streven ernaar op basis van de in artikel 3.2 bedoelde Netwerkanalyse op korte termijn een besluit te nemen over instelling van een luchthavensysteem als bedoeld in Verordening (EEG) nr. 2408/92. Het luchthavensysteem bevordert de functie van de luchthaven Schiphol door verdeling van luchtverkeer, doch zonder discriminatie op grond van nationaliteit of identiteit van de luchtvaartmaatschappijen.

14.2 De Ministers bezien op basis van de Netwerkanalyse in het kader van het lopende langetermijnonderzoek in hoeverre uitplaatsing van niet netwerkgebonden verkeer van de luchthaven Schiphol naar de regionale luchthavens mogelijk is. Capaciteit die op die luchthavens gecreëerd wordt, zal worden ingezet in het kader van het mainportbeleid.

14.3 Schiphol werkt in samenwerking met de relevante partijen en andere betrokkenen uiterlijk zes maanden na afronding van de Netwerkanalyse een voorstel uit op basis waarvan stil mainportgebonden verkeer dat bijdraagt aan de functie van de luchthaven Schiphol in het luchtvaartnetwerk in de periode van 23.00 uur tot 6.00 uur voorrang krijgt bij de aanvraag van nieuwe slots.

- 14.4 Schiphol werkt in samenwerking met de relevante partijen en andere betrokkenen op grond van de Netwerkanalyse een voorstel uit hoe de toewijzing van slots kan bijdragen aan de functie van de luchthaven Schiphol in het luchtvaartnetwerk en aan het realiseren van milieudoelstellingen.
- 14.5 Schiphol werkt in samenwerking met de relevante partijen en andere betrokkenen op basis van de in lid 3 en lid 4 bedoelde voorstellen een voorstel uit voor een lokaal richtsnoer voor slotallocatie. Zij legt dit voorstel uiterlijk zes maanden na het gereed komen van de Netwerkanalyse voor aan het krachtens artikel 4 van het Besluit slotallocatie aangewezen coördinatiecomité en bevordert dat dit een overeenkomstige regeling ter goedkeuring voorlegt aan de minister van V&W.

15 Microklimaten-aanpak

- 15.1 LVNL voert een microklimaten-programma uit gericht op maatwerk-geluidmanagement op woonkernniveau. Dit programma strekt tot de ontwikkeling en realisatie van gerichte hinderbeperkende maatregelen op het niveau van de individuele woonkernen. Het programma bevat individuele projecten per woonkern of cluster van woonkernen om maatwerkoplossingen te ontwikkelen.
- 15.2 LVNL vangt uiterlijk 31 december 2007 in samenwerking met de gemeenten Aalsmeer en Uithoorn projecten aan voor ontwikkeling van gerichte hinderbeperkende maatregelen aldaar, waarbij Amstelveen wordt betrokken. Hierbij zal specifiek aandacht worden besteed aan de vertekrouten ANDYK en ARNEM. Een programma Rijssenhout is reeds in uitvoering. In Hoofddorp/Nieuw Vennep en in Badhoevedorp is een eerste processtap uitgevoerd, die inmiddels heeft geleid tot CROS pilot 3b (zie artikel 6) en in een aanpak voor parallel starten (zie artikel 10).
- 15.3 LVNL vangt uiterlijk 31 december 2007 in samenwerking met de gemeente Amstelveen projecten aan voor ontwikkeling van gerichte hinderbeperkende maatregelen aldaar.
- 15.4 Het microklimatenprogramma concentreert zich op hinderbeperkende maatregelen die mede als basis kunnen dienen voor de programma's die partijen uitwerken in een convenant leefbaarheid.
- 15.5 LVNL voert het onderzoek en de ontwikkeling in het microklimatenprogramma uit binnen het door Schiphol, KLM en LVNL opgerichte Kennis en Ontwikkelcentrum KDC.
- 15.6 Schiphol en LVNL houden het centrum ten behoeve van communicatie met Omwonenden en klachtenbehandeling in stand. Dit communicatiecentrum voert de taken uit die op

CROS rusten volgens artikel 2 onder b van de Regeling CROS en verstrekt uit eigen beweging informatie over geluidhinder aan de Omwonenden, beantwoordt hun vragen, neemt hun klachten in ontvangst en houdt hen op de hoogte van de behandeling daarvan.

15.7 Zodra de minister van V&W vaststelt dat aan lid 6 van dit artikel wordt voldaan, zet hij zich ervoor in dat artikel 2 onder b van de Regeling CROS wordt ingetrokken.

15.8 Het volgens lid 6 ingerichte bureau wordt mede ingezet behoeve van het microklimatenprogramma.

16 NOMOS

16.1 Schiphol houdt de 27 huidige vaste NOMOS geluidmeetposten in stand en beschikbaar voor informatievoorziening. Schiphol breidt deze geluidmeetposten uiterlijk 31 december 2007 uit met drie geluidmeetposten, te plaatsen in Amsterdam-Zuid, Amstelveen en Hoofddorp.

16.2 Onverminderd lid 1 houdt Schiphol haar mobiele geluidmeetposten in stand aan de kop van de Aalsmeerbaan ten behoeve van onderzoek naar gemeten geluid voor handhavingdoeleinden. Schiphol zet dit onderzoek voort.

17 Milieusimulator

17.1 Schiphol ontwikkelt een milieusimulator, die de beleving van vliegtuiggeluid op de grond inzichtelijk maakt. Schiphol zoekt daarvoor actief samenwerking met Omwonenden, organisaties van Omwonenden of CROS en houdt rekening met hun wensen.

17.2 Uiterlijk op 31 december 2007 stelt Schiphol een prognose op van de mogelijkheden die de milieusimulator zal bieden en neemt deze op in de Rapportage.

17.3 Uiterlijk in maart 2008 geeft Schiphol feitelijke uitvoering aan de ontwikkeling van de milieusimulator.

18 Verplaatsing van vluchten naar luchthaven Lelystad

18.1 Schiphol spant zich ervoor in dat voor 2010 circa 10.000 vluchten van de luchthaven Schiphol naar de luchthaven Lelystad worden verplaatst, binnen de daarvoor geldende milieuruimte zoals vastgelegd in de PKB Lelystad. De door de verplaatsing beschikbaar gekomen capaciteit wordt niet eerder vrijgegeven dan het in artikel 14.5 bedoelde lokale richtsnoer voor slotallocatie van kracht is.

- 18.2 Schiphol spant zich er als eigenaar van de luchthaven Lelystad voor in om de luchthaveninfrastructuur van de luchthaven Lelystad daartoe tijdig aan te passen.
- 18.3 De Ministers spannen zich ervoor in om de daarvoor benodigde aanwijzingsbesluiten Luchthaven Lelystad fase 2 in overleg met de provincie Flevoland en de gemeentelijke besturen tijdig te nemen.
- 18.4 Bovengenoemde ontwikkeling van Lelystad wordt ingezet ten behoeve van de mainport Schiphol en heeft gevolgen voor de inrichting van het luchtruim. De bewindslieden van Verkeer en Waterstaat en van Defensie hebben in 2006 afspraken gemaakt om het luchtruim zodanig te optimaliseren dat de ontwikkeling van de mainport Schiphol en van de militaire luchtruimbehoeften gewaarborgd kunnen worden. De ontwikkeling van Lelystad als onderdeel van de mainport Schiphol is hierin betrokken. In juni 2008 wordt over de oplossing besloten door de betrokken departementen.

19 Bewaking uitvoering

- 19.1 Ieder van partijen kan jegens iedere andere partij aanspraak maken op nakoming van dit convenant. Ieder van partijen kan overeenkomstig artikel 24.18 in rechte nakoming van dit convenant vorderen en kan vorderen dat de rechter aan schending de verbeurte van een dwangsom verbindt.
- 19.2 Partijen stellen in januari van ieder jaar gezamenlijk een Rapportage op over het voorafgaande gebruiksjaar.
- 19.3 De Rapportage bevat een voor eenieder begrijpelijk verslag van de wijze waarop in de verslagperiode uitvoering is gegeven aan dit convenant. Bij schending van dit convenant door een van partijen maakt de Rapportage daarvan uitdrukkelijk melding.
- 19.4 Partijen zenden de Rapportage aan de andere partijen bij dit convenant, aan CROS en aan BRS. De Ministers kunnen de Rapportage aan de Tweede Kamer zenden. Partijen maken de Rapportage via de website www.allesoverschiphol.nl voor eenieder kosteloos toegankelijk.
- 19.5 Bij het uitbrengen van een Rapportage doen partijen daarvan gezamenlijk een persbericht uitgaan via het Algemeen Nederlands Persbureau, waarin wordt verwezen naar de publicatie op www.allesoverschiphol.nl. Bij schending van dit convenant door een van partijen maakt het persbericht daarvan uitdrukkelijk melding.

20 Evaluatie

- 20.1 Partijen richten een bestuurlijk overleg in, waarin van elk van hen een lid aanwijst. Het bestuurlijk overleg komt twee maal per jaar bijeen en evalueert op hoofdlijnen de uitvoering van dit convenant. De leden van het bestuurlijk overleg zijn zonder volmacht niet bevoegd partijen te vertegenwoordigen.
- 20.2 Partijen richten een begeleidingswerkgroep in, waarin van elk van hen een of twee leden aanwijst. De werkgroep komt vier maal per jaar bijeen en bewaakt en begeleidt de uitvoering van dit convenant. De leden van de werkgroep zijn zonder volmacht niet bevoegd partijen te vertegenwoordigen.
- 20.3 CROS voert een monitoringprogramma uit teneinde de invloed van de uitvoering van de artikelen 4, 5 en 6 op de hinderbeleving van Omwonenden te bepalen. Het bestuurlijk overleg wijst een partij aan die voor de andere maatregelen een zelfde monitoringprogramma uitvoert. Partijen voorzien deze partijen van de informatie waarom deze in dat kader verzoeken.
- 20.4 CROS brengt naar aanleiding van iedere Rapportage advies uit over de uitvoering van de afzonderlijke in dit convenant opgenomen maatregelen. Dit advies evalueert de invloed daarvan op de geluidhinder en de slaapverstoring die worden ondervonden door Omwonenden. Het advies kan tevens een aanbeveling bevatten tot wijziging of intrekking van maatregelen.
- 20.5 Partijen stellen BRS gelijktijdig in de gelegenheid te adviseren over de in lid 4 bedoelde onderwerpen.
- 20.6 Binnen een maand na het uitbrengen van de adviezen van CROS en BRS evalueren partijen op basis daarvan gezamenlijk de uitvoering van dit convenant in het licht van de beperking van geluidhinder en de Netwerkanalyse.
- 20.7 Op basis van de in het vorige lid bedoelde evaluatie komen partijen desgeraden tot aanpassing van dit convenant, welke aanpassing de schriftelijke instemming van ieder van hen behoeft.
- 20.8 Voor iedere operationele maatregel in dit convenant worden vooraf de veiligheid, de uitvoerbaarheid, de netwerkeffecten en de effecten op de operatie ingeschat. Tijdens het experiment worden deze effecten gemonitord. Na het experiment worden genoemde effecten geëvalueerd. De resultaten van de evaluatie worden meegewogen bij de

besluitvorming over de invoering van de maatregel. Het in lid 1 bedoelde bestuurlijk overleg wijst een partij aan die met deze activiteiten wordt belast.

21 Convenant voor de middellange termijn

- 21.1 Partijen komen aan het begin van 2008 een convenant overeen voor de middellange termijn gericht op de verdere beperking van de hinder als gevolg van het vliegverkeer in de Schipholregio, waarbij zoveel als mogelijk wordt aangesloten bij de opzet en uitvoering van dit convenant.
- 21.2 LVNL en Schiphol onderzoeken als initiatiefnemers voor het milieueffectenrapport de mogelijkheden voor ondermeer de volgende hinderbeperkende maatregelen op de middellange termijn als onderdeel van een of meer operationele concepten:
- aanvliegen over zee overdag;
 - vaste naderingsroutes inclusief Continuous Descent Approach (glijvluchten) overdag;
 - reductie van spreiding rond routes;
 - beperken van verkort indraaien (naar de eindnadering);
 - beperken van versneld afdraaien van vertrekroutes;
 - routes zodanig ontwerpen dat woonkernen zoveel mogelijk worden vermeden.

22 Maatschappelijke kosten en batenanalyse Amstelveen e.o.

- 22.1 Partijen overleggen in een bestuurlijke taskforce over de effecten en oplossingsrichtingen voor de middellange termijn. Deze taskforce opereert onder leiding van Amstelveen onder vigeur van de Alders-tafel en rapporteert daaraan. De deelnemende partijen zijn Amstelveen, Uithoorn, Aalsmeer, Noord-Holland, stadsdeel Zuider-Amstel en het Rijk, alsmede LVNL, Schiphol en KLM.
- 22.2 Partijen erkennen het belang van inzicht in de maatschappelijke kosten en baten op regionaal niveau, zij het dat Schiphol een MKBA analyse op nationaal niveau vergt. Het Rijk en Amstelveen spreken af dat:
- het Rijk adviseert over methodologie, voortbouwend op ervaring van VROM met regionale MKBA's;
 - het Rijk en Amstelveen gezamenlijk de onderzoeksopdracht ontwerpen en verstrekken;
 - het onderzoek wordt opgeleverd samen met de MKBA voor de middellange termijn die onder regie van het Rijk wordt uitgevoerd;
 - de MKBA specifiek Amstelveen, Aalsmeer en Uithoorn en Zuider-Amstel betreft.

23 Bekostiging

- 23.1 Schiphol en LVNL bepalen in onderling overleg de wijze van bekostiging van de maatregelen die in dit convenant zijn opgenomen. Eventuele knelpunten worden voorgelegd aan de Alders-tafel.

24 Diverse bepalingen

Inwerkingtreding en looptijd

- 24.1 Dit convenant treedt in werking bij ondertekening door alle partijen en is van kracht totdat het in artikel 21 bedoelde convenant in werking treedt, doch ten hoogste voor de duur van vijf jaar. Dit convenant is tussentijds niet opzegbaar.
- 24.2 Bij schending van artikel 2.2 of als de daar bedoelde inspanningen niet het beoogde resultaat opleveren kan ieder van partijen dit convenant ontbinden.
- 24.3 De minister van V&W en de minister van VROM kunnen dit convenant ontbinden zodra de Tweede Kamer der Staten-Generaal te kennen geeft daarmee niet in te stemmen. Het convenant houdt dan ook voor de andere partijen op te gelden.

- 24.4 Dit convenant treedt in werking bij zijn ondertekening, doch voor Noord-Holland, Haarlemmermeer, Amsterdam en Amstelveen onder het voorbehoud van goedkeuring door het College van Gedeputeerde Staten danwel het College van Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten, respectievelijk het College van Burgemeester en Wethouders danwel het College van Burgemeester en Wethouders en de Gemeenteraad. Het uitblijven van deze goedkeuring laat de rechten en verplichtingen voor de overige partijen, alsmede buiten dit convenant tussen partijen gemaakte afspraken onverlet.

Zorgplicht

- 24.5 Ter naleving van de zorgplicht als bedoeld in artikel 8.18 Wet luchtvaart kunnen Schiphol en LVNL afwijken van dit convenant na overleg met de andere partijen.

Veiligheid en internationale regelgeving

- 24.6 Mocht blijken dat een in dit convenant opgenomen maatregel niet realiseerbaar is om redenen van veiligheid of internationale technische of operationele regelgeving, dan treden partijen in overleg. Zij komen een zodanige aanpassing van de maatregel overeen dat deze wél realiseerbaar is en de inhoud van de niet-realiseerbare maatregel zoveel als mogelijk wordt benaderd, tenzij de maatregel in geen enkele vorm realiseerbaar is.

Verhouding met regelgeving

- 24.7 Dit convenant laat het bij en krachtens de wet bepaalde en de beleidsvrijheid van de minister van V&W, de minister van VROM, Noord-Holland, Haarlemmermeer en Amsterdam onverlet.

CROS en BRS

- 24.8 Waar dit convenant een handelen of adviseren van CROS voorschrijft, leiden partijen het ertoe dat CROS deze verplichting nakomt.

- 24.9 CROS draagt ervoor zorg dat de Omwonenden zodanig worden geïnformeerd over de in dit convenant bedoelde maatregelen, dat het effect daarvan op de hinderbeleving zo gunstig mogelijk is.

- 24.10 Partijen bevorderen dat BRS dit convenant in acht neemt.

Publiekrechtelijke medewerking

- 24.11 Partijen zijn zich ervan bewust dat de uitvoering van dit convenant mede afhankelijk is van de toepasselijke bestuursrechtelijke procedures. Partijen zullen zich naar beste vermogen inspannen de voor de uitvoering benodigde besluiten waarvoor zij bevoegd bestuursorgaan zijn te nemen.

- 24.12 De andere partijen zullen terzake van die besluiten geen rechtsmiddelen aanwenden, noch bevorderen dat deze worden aangewend. Indien en zodra op enig moment blijkt dat door een uitspraak van de bestuursrechter dit convenant geheel of gedeeltelijk niet kan worden uitgevoerd, treden partijen met elkaar in overleg om te komen tot gewijzigde afspraken die zoveel mogelijk aansluiten bij hetgeen in dit convenant is overeengekomen.

- 24.13 Indien een partij een verplichting uit dit convenant niet kan nakomen omdat een daarvoor benodigd besluit niet tot stand is gekomen danwel niet onherroepelijk is geworden, levert dit geen tekortkoming op.

Wijzigingen

- 24.14 Dit convenant kan slechts schriftelijk worden gewijzigd of aangevuld.

Bijlagen

- 24.15 De bijlagen bij dit convenant vormen daarvan een integraal onderdeel. Ingeval van strijdigheid tussen het bepaalde in een bijlage en het convenant prevaleert het convenant.

Ongeldigheid

- 24.16 Indien een bepaling van dit convenant in enige mate als nietig, vernietigbaar, ongeldig, onwettig of anderszins als niet-bindend moet worden beschouwd, zal die bepaling, voorzover nodig, uit dit convenant worden verwijderd en worden vervangen door een bepaling die wél bindend en rechtsgeldig is en die de inhoud van de niet-geldige bepaling zoveel als mogelijk benadert. Het overige deel van het convenant blijft in een dergelijke situatie ongewijzigd.

Onvoorziene omstandigheden

- 24.17 Partijen treden met elkaar in overleg indien zich onvoorziene omstandigheden voordoen welke van dien aard zijn dat naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid ongewijzigde instandhouding van dit convenant niet mag worden verwacht. Zij zullen bezien voor wiens rekening de onvoorziene omstandigheden behoren te komen en zullen zonodig dit convenant daaraan aanpassen.

Forumkeuze

- 24.18 Alle geschillen in verband met dit convenant of met afspraken die daarmee samenhangen, worden voorgelegd aan de bevoegde rechter te Den Haag.

Publicatie

- 24.19 De tekst van dit convenant wordt een maand na de inwerkingtreding in de Staatscourant gepubliceerd.

ONDERTEKENING

Van dit convenant zijn negen exemplaren ondertekend op 21 en 22 juni 2007.

de minister van VROM
mevrouw dr. J.M. Cramer

de minister van V&W
ir. C.M.P.S. Eurlings

namens Noord-Holland
A.C.M.A. Hooijmaijers

namens Haarlemmermeer
drs. M.J. Bezuijen

namens Amstelveen
R.E. Pols

namens Amsterdam
mr. dr. L.F. Asscher

namens LVNL
G.H. Kroese

namens Schiphol
prof. drs. G.J.N.H. Cerfontaine

namens Schiphol
mr. A.P.J.M. Rutten

namens KLM
drs. ing. P.F. Hartman

Indicatieve beschrijving hinderbeperkende maatregelen

Bijlage A bij convenant hinderbeperkende maatregelen
14 juni 2007

Inleiding

Luchtverkeersleiding Nederland, KLM en Schiphol Group hebben gezamenlijk een lijst opgesteld met maatregelen, die opgenomen zouden kunnen worden in het Convenant Hinderbeperkende Maatregelen voor de korte termijn. Het opstellen van dit convenant loopt parallel aan het mer-traject. Ook wordt naast het convenant Hinderbeperkende Maatregelen een Convenant Omgevingskwaliteit opgesteld. De in dit document beschreven maatregelen hebben alleen betrekking op het Convenant Hinderbeperkende Maatregelen voor de korte termijn. In het MER zal voor de overige typen hinderbeperkende maatregelen worden onderzocht of deze zijn te combineren met de alternatieven en van de maatregelen die te combineren zijn zullen de effecten voor milieu en bedrijfsvoering worden beschreven.

In het kader van de evaluatie van het Schipholbeleid heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de 682 ingediende verbetervoorstellen geclusterd. In dit document is ook per maatregel aangegeven onder welk cluster de maatregel te plaatsen is. De clustering is als volgt:

- Cluster 1: Startend verkeer
- Cluster 2: Landend verkeer
- Cluster 3: Baan- en routegebruik
- Cluster 4: Normstelling
- Cluster 5: Ruimtelijke Ordening
- Cluster 6: Mainport-strategie
- Cluster 7: Compensatie
- Cluster 8: Communicatie
- Cluster 9: Institutioneel en wettelijk kader

Bij de maatregelen die in dit document zijn opgenomen, is rekening gehouden met de voorstellen van de BRS en de bewonersvertegenwoordigers aan de Tafel van Alders. Voor de duidelijkheid: geen van de voorstellen voor hinderbeperking zijn in deze fase nog afgevallen.

Per maatregel is een indicatieve tijdplanning aangegeven. Hierin is nog geen rekening gehouden met de onderlinge volgorde en gedetailleerde planning van uitvoering van de verschillende maatregelen. Hierover wordt separaat besloten (zie artikel 2.4 van het convenant hinderbeperkende maatregelen). De tijdplanning van individuele maatregelen kan hierdoor wijzigen.

Voorstellen hinderbeperkende maatregelen

1. CROS Pilot 1: Alternierend Noord-Zuid baangebruik.....	4
2. CROS Pilot 5a: verticale aanpassing nachtnaderingen Polderbaan	5
3. CROS Pilot 3b: Concentreren uitvliegroute SPY vanaf de Kaagbaan t.h.v. Hoofddorp-Nieuw Vennep.....	6
4. Uitvliegroutes t.h.v. IJmuiden, GORLO route vanaf baan 04, 06, 09.....	7
5. Uitvliegroutes t.h.v. Beverwijk, BERGI route vanaf baan 06, 09	9
6. Uitvliegroutes t.h.v. IJmeer, ANDIK route vanaf baan 04, 06	10
7. Uitvliegroutes t.h.v. Sassenheim/Lisse/Kaagdorp, VALKO en BERGI route vanaf baan 18C, 18L, 24.....	12
8. Uitvliegroutes t.h.v. Abcoude, ANDIK en ARNEM route vanaf baan 22	13
9. Uitvliegroutes t.h.v. IJmond, BERGI route vanaf baan 36L.....	15
10. Kleine aanpassing uitvliegroute Kaagbaan waardoor minder over dicht bevolkt gebied gevlogen wordt.	17
11. Microklimaat aanpak.....	18
12. Overdracht grondgeluid.....	20
13. Selectiviteit: ontmoediging van vluchten, met name door lawaaiige vliegtuigen, in de nacht.....	22
14. Selectiviteit: prioritering van verkeer dat een bijdrage levert aan het netwerk.	29
15. Ontwikkeling Environmental Simulator	30
16. NOMOS uitbreiden.....	31
17. “Voorwaardelijke maatregel” De nachtelijke vertrekroutes vanaf de Polderbaan ook in het uur tussen 6 en 7 vliegen.....	32
18. “Voorwaardelijke maatregel” Adviseren idle reverse thrust.....	36
19. Vanaf de Polderbaan SID aanpassing LEKKO/LOPIK	37
20. Microklimaat aanpak - Optimalisatie vertrekroutes baan 24 in relatie tot Rijsenhout.....	44
21. Microklimaat aanpak – Aalsmeer en Uithoorn.....	46
22. Uitplaatsen verkeer naar Lelystad	47
23. Optimaliseren divergent parallel starten	48
24. Microklimaat aanpak – Amstelveen.....	49

1. CROS Pilot 1: Alternerend Noord-Zuid baangebruik

Doel

Het doel van CROS Pilot 1 is het bepalen van het effect van de voorspelbaarheid op de hinderbeleving en het spreiden van rustmomenten. Het voorstel is onderdeel van cluster 3: Baan- en routegebruik.

Januari 2007	Februari 2007	Maart 2007	April 2007
M D W D V Z Z 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	M D W D V Z Z 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28	M D W D V Z Z 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	M D W D V Z Z 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30
Mei 2007	Juni 2007	Juli 2007	Augustus 2007
M D W D V Z Z 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	M D W D V Z Z 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	M D W D V Z Z 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	M D W D V Z Z 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31
September 2007	Oktober 2007	November 2007	December 2007
M D W D V Z Z 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	M D W D V Z Z 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	M D W D V Z Z 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	M D W D V Z Z 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

Wie

CROS ontwerpt de pilot, de sector voert de pilot vervolgens uit.

Wat

De frequentie waarop de voorkeursrichting gewisseld wordt kan variëren van wekelijks tot twee-maandelijks, waardoor het beoogde effect van voorspelbaarheid en spreiding van rust in meer of mindere mate bereikt kan worden. Op verzoek van CROS, in combinatie met de operationele mogelijkheden, zal de voorkeursrichting voor starten en landen tussen noordelijk en zuidelijk maandelijks gewisseld worden, zolang als dit mogelijk is vanwege de wind.

Verwacht effect

Verbetering van de hinderbeleving door een grotere voorspelbaarheid van het startend en het landend verkeer en de rustmomenten.

Gebruik van de routes

N.v.t.

Luchtverkeerswegen

N.v.t.

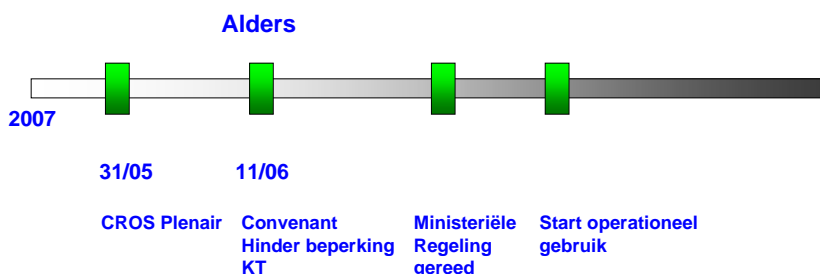
Handhavingspunten

Resultaten onvoldoende compact beschikbaar om leesbaar in dit document te verwerken.

Berekende effecten

Resultaten onvoldoende compact beschikbaar om leesbaar in dit document te verwerken.

Wanneer: de Pilot start in november 2007 en duurt een jaar.



2. CROS Pilot 5a: verticale aanpassing nachtnaderingen Polderbaan

Doel

Onderzoeken of de hinderbeleving in de nacht in de regio ten noorden van Schiphol afneemt door het vliegen van andere naderingen. Het voorstel is onderdeel van cluster 2: Landend verkeer.

Wie

CROS is initiatiefnemer van de pilot. De uitwerking van de pilot wordt verzorgd door het Knowledge & Development Center (KDC). De uitvoering van de pilot ligt bij de sector.

Wat

Deel A spitst zich toe op het aanpassen van de verticale profielen, informatie voorziening over onderhoud en aanspreken van luchtvaartmaatschappijen op geleverde prestaties. (Laterale aanpassingen zijn ondergebracht in pilot 5b).

Verwacht effect

De te verwachten effecten zijn lagere geluidsniveaus langs de naderingsroute bij Castricum en Limmen doordat het vliegverkeer gemiddeld hoger zal vliegen dan nu het geval is.

Gebruik van de routes

Alleen gebruik 's nachts

Luchtverkeerswegen

N.v.t.

Handhavingspunten

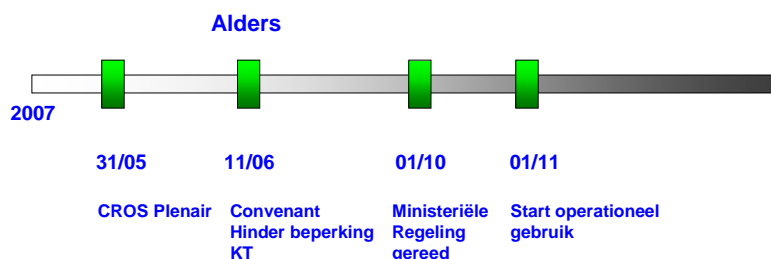
Gezien de ligging van de handhavingspunten wordt geen effect verwacht.

Berekende effecten

Resultaten onvoldoende compact beschikbaar om leesbaar in dit document te verwerken.

Wanneer

De benodigde aanpassingen worden verwacht in het najaar van 2007 gereed te zijn voor implementatie.



3. CROS Pilot 3b: Concentreren uitvliegroute SPY vanaf de Kaagbaan t.h.v. Hoofddorp-Nieuw Vennep

Doel

Concentreren vliegverkeer langs de vertrekroute tussen Hoofddorp en Nieuw Vennep.

Wie

CROS is initiatiefnemer van de pilot. De uitwerking van de pilot wordt verzorgd door het Knowledge & Development Center (KDC). De uitvoering van de pilot ligt bij de sector, met name bij KLM.

Wat

Concentreren van vliegverkeer langs de SPY vertrekroute vanaf baan 24 (de kaagbaan) tussen Hoofddorp en Nieuw Vennep door gebruik te maken van een vaste bochtstraal.

Verwacht effect

Minder spreiding in vliegverkeer langs de beoogde routes zorgt voor concentratie van geluid langs deze routes.

Gebruik van de routes

Nog niet onderzocht

Luchtverkeerswegen

N.v.t.

Handhavingspunten

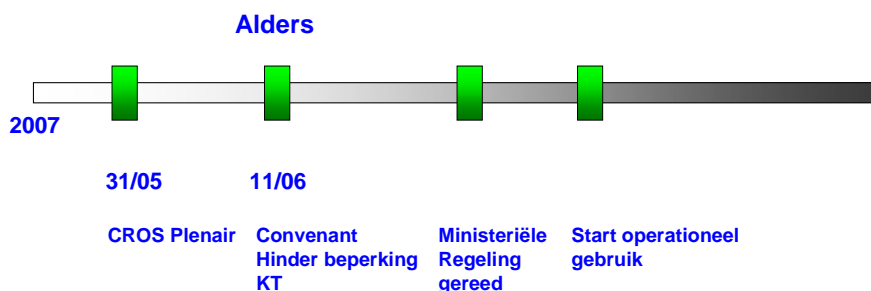
Er wordt een effect verwacht op de punten 03, 04 en 05

Berekende effecten

Nog niet onderzocht

Wanneer

Trial periode waarbij alleen KLM B737s de anders gecodeerde (en dus minder spreiding opleverende vertrekroute) gaan vliegen loopt volgens de huidige (nog niet definitieve) planning van november 2007 tot november 2008. Daarna volgt evaluatie en zal besloten moeten worden over het definitief invoeren van de maatregel en zal bezien worden in hoeverre het wenselijk en haalbaar is om de maatregel ook op andere routes toe te passen .



4. Uitvliegroutes t.h.v. IJmuiden, GORLO route vanaf baan 04, 06, 09

Doel

Optimalisatie vertrekkend vliegverkeer langs de vertrekroutes t.h.v. IJmuiden. Dit voorstel is onderdeel van cluster 1: Startend verkeer.

Wie

Luchtverkeersleiding Nederland.

Wat

Concentreren van vliegverkeer langs de vertrekroutes t.h.v. IJmuiden door routes van de banen 04, 06, 09 een stukje pal west te laten lopen (groene lijn) overeenkomstig de huidige uitvliegroute van de 36L (polderbaan in noordelijke richting)

- Per jaar gebruiken ca. 200 tot 300 vliegtuigen de GORLO route vanaf baan 04 waarvan ca 20% geen aanvullende instructies van de verkeersleiding krijgt.
- Per jaar gebruiken ca. 10 vliegtuigen de GORLO route vanaf baan 06 waarvan ca 60% geen aanvullende instructies van de verkeersleiding krijgt.
- Per jaar gebruiken ca. 200 tot 300 vliegtuigen de GORLO route vanaf baan 09 waarvan ca 60% geen aanvullende instructies van de verkeersleiding krijgt.

- Baan 04: Vanaf Velsen-Zuid komt de nieuwe route steeds dichterbij de rechterrand van de luchtverkeersweg maar blijft er voldoende binnen. Aanpassing van de luchtverkeersweg is gewenst vanwege de handhaving.
- Baan 06: Vanaf Velsen-Zuid komt de nieuwe route steeds dichterbij de rechterrand van de luchtverkeersweg maar blijft er net binnen. Aanpassing van de luchtverkeersweg is gewenst vanwege de handhaving.
- Baan 09: Vanaf Velsen-Zuid komt de nieuwe route steeds dichterbij de rechterrand van de luchtverkeersweg maar blijft er voldoende binnen. Aanpassing van de luchtverkeersweg is gewenst vanwege de handhaving.

Verwacht effect

Een verbetering in IJmuiden door het minder overvliegen van de woonkern IJmuiden. Een verbetering in Beverwijk doordat er minder spreiding zal ontstaan bij de bocht ten zuiden van Beverwijk.

De CO2 uitstoot zal toenemen door verlenging van de route.

Gebruik van de routes

N.v.t.

Luchtverkeerswegen

N.v.t.

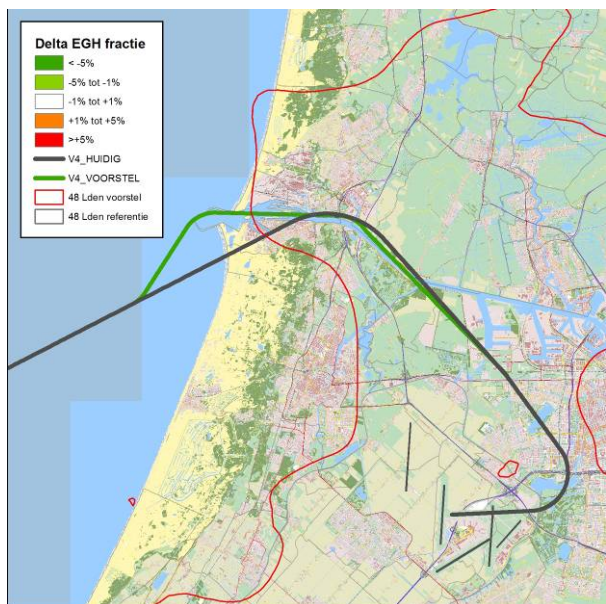
Berekende effecten

De effecten zijn berekend op de verandering in het aantal ernstig gehinderden (EGH), uitgedrukt absoluut en als een percentage t.o.v. het totaal, alsmede de effecten op de handhavingpunten. In totaal zijn er 11 minder ernstig gehinderden.

Handhavingpunten

Door de routewijziging zal de geluidbelasting in de handhavingpunten niet veranderen.

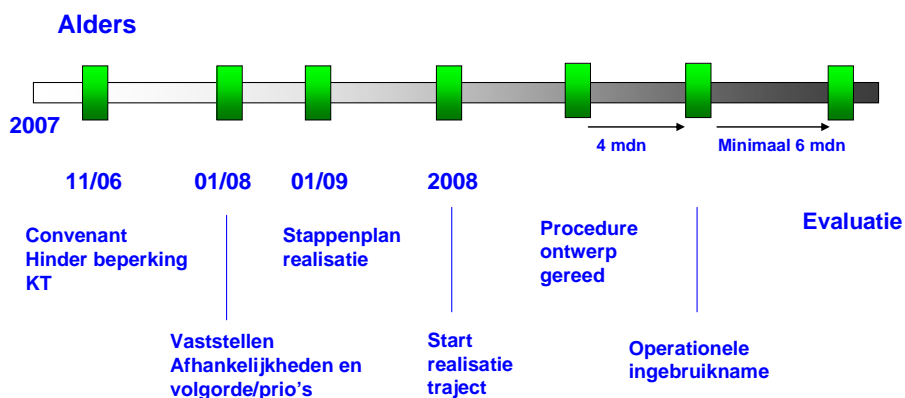
Aantallen ernstig gehinderden bij voorstel incl. percentage verschil met huidige situatie



	V4
TOTAAL	-11 (0%)
AMSTERDAM	+2 (+0.00%)
- AMSTERDAM	+2 (+0.00%)
- AMSTERDAM ZUIDOOST	0 (0.00%)
BEVERWIJK	+1 (+0.00%)
- BEVERWIJK	+1 (+0.00%)
- WIJK AAN ZEE	+0 (+0.01%)
CASTRICUM	0 (0.00%)
HEEMSKERK	+0 (+0.00%)
OOSTZAAN	+0 (+0.00%)
UITGEEST	+0 (+0.00%)
VELSEN	-15 (-0.02%)
- DRIEHUIS NH	0 (-0.01%)
- IJMUIDEN	-11 (-0.04%)
- SANTPOORT-NOORD	0 (0.00%)
- VELSEN-NOORD	0 (0.00%)
- VELSEN-ZUID	0 (0.00%)
- VELSERBROEK	-3 (-0.02%)
ZAAINSTAD	+0 (+0.00%)

Wanneer

In de periode voor de korte termijn te implementeren.



5. Uitvliegroutes t.h.v. Beverwijk, BERGI route vanaf baan 06, 09

Vervallen.

6. Uitvliegroutes t.h.v. IJmeer, ANDIK route vanaf baan 04, 06

Doel

Optimalisatie vertrekkend vliegverkeer langs de vertrekroutes t.h.v. IJmeer.

Wie

Luchtverkeersleiding Nederland.

Wat

Concentreren van vliegverkeer langs de ANDIK vertrekroutes t.h.v. IJmeer overeenkomstig de huidige uitvliegroute van de baan 09 (buitenveldertbaan in oostelijke richting)

Verwacht effect

Verbetering in Diemen, Duivendrecht en IJburg.

De CO₂ uitstoot zal afnemen door verkorting van de route.

Gebruik van de routes

Per jaar gebruiken ca. 150 tot 200 vliegtuigen de ANDIK route vanaf baan 04 waarvan ca 70% geen aanvullende instructies van de verkeersleiding krijgt.

Per jaar gebruiken minder dan ca. 5 vliegtuigen de ANDIK route vanaf baan 06.

Luchtverkeerswegen

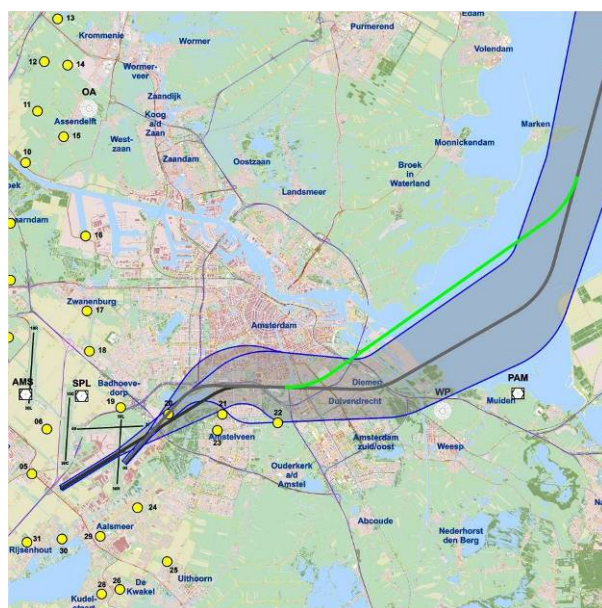
Vanaf Amsterdam-Zuid komt de nieuwe route steeds dichterbij de linkerrand van de luchtverkeersweg. Ter hoogte van Diemen treedt de nieuwe route buiten de luchtverkeersweg. Aanpassing luchtverkeersweg is noodzakelijk.

Handhavingspunten

De routewijzigingen hebben geen effect op de handhavingspunten

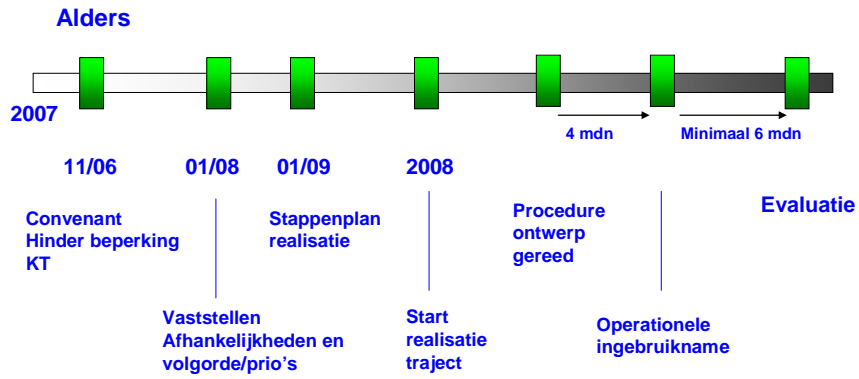
Berekende effecten

Nog niet onderzocht



Wanneer

In de periode voor de korte termijn te implementeren.



**7. Uitvliegroutes t.h.v. Sassenheim/Lisse/Kaagdorp, VALKO en BERGI
route vanaf baan 18C, 18L, 24**

Vervallen.

8. Uitvliegroutes t.h.v. Abcoude, ANDIK en ARNEM route vanaf baan 22

Doel

Optimalisatie vertrekkend vliegverkeer langs de vertrekroutes t.h.v. Abcoude.

Wie

Luchtverkeersleiding Nederland.

Wat

Concentreren van vliegverkeer langs de ANDIK en ARNEM vertrekroutes van baan 22 t.h.v. Abcoude, overeenkomstig de huidige uitvliegroute van de baan 18L (Aalsmeerbaan in zuidelijke richting).

Verwacht effect

Verbetering in Abcoude en Bussum.

De CO₂ uitstoot zal voor de ANDIK route toenemen door verlenging van de route en voor de ARNEM route afnemen door verkorting van de route.

Gebruik van de routes

Per jaar gebruiken ca. 200 tot 300 vliegtuigen de ANDIK route vanaf baan 22 waarvan ca 30% geen aanvullende instructies van de verkeersleiding krijgt.

Per jaar gebruiken ca. 800 tot 1.100 vliegtuigen de ARNEM route vanaf baan 22 waarvan ca 70% geen aanvullende instructies van de verkeersleiding krijgt.

Luchtverkeerswegen

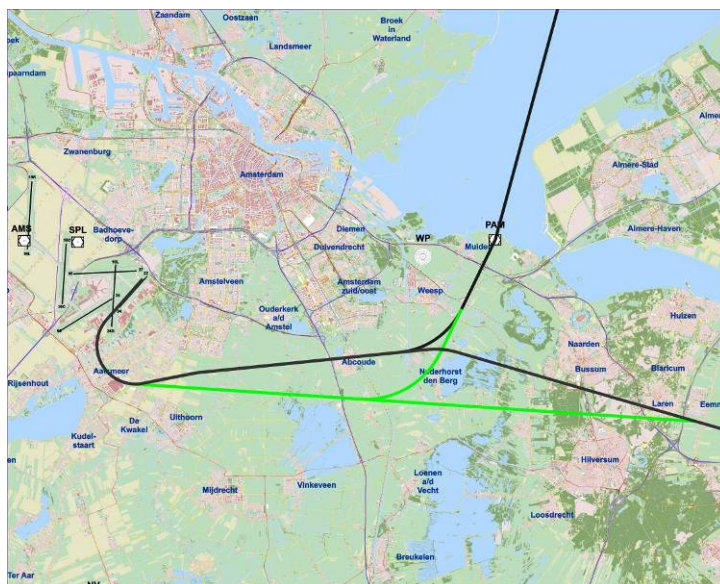
Vanaf Aalsmeer komt de nieuwe route dicht bij de rechterraand van de luchtverkeersweg. Aanpassing van de luchtverkeersweg is niet noodzakelijk.

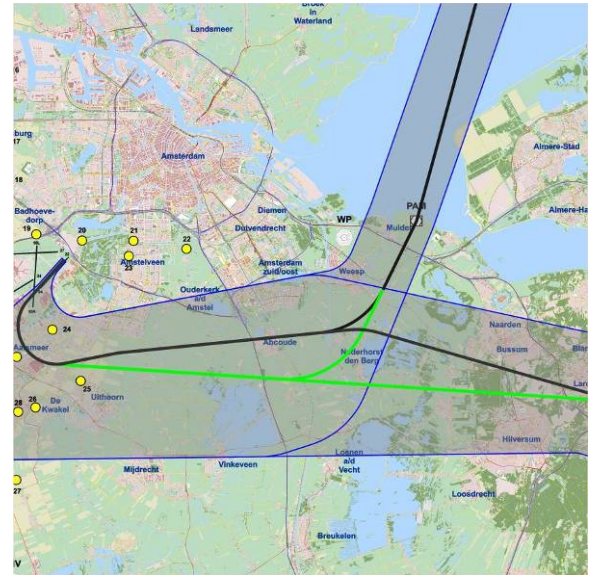
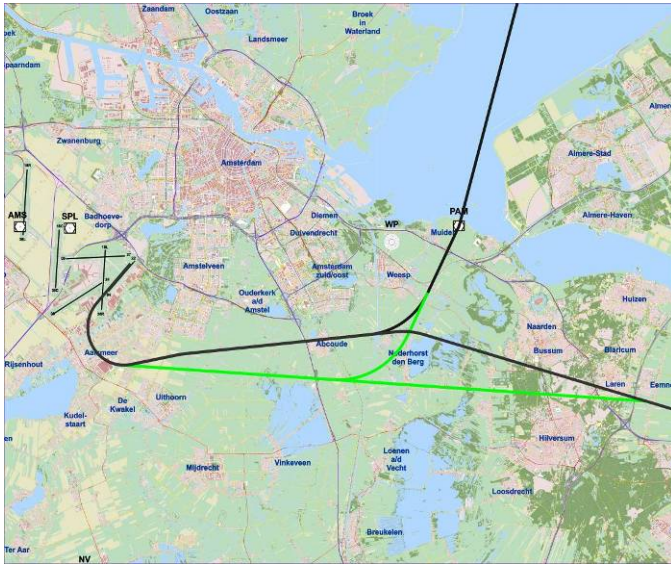
Handhavingspunten

Nog niet onderzocht

Berekende effecten

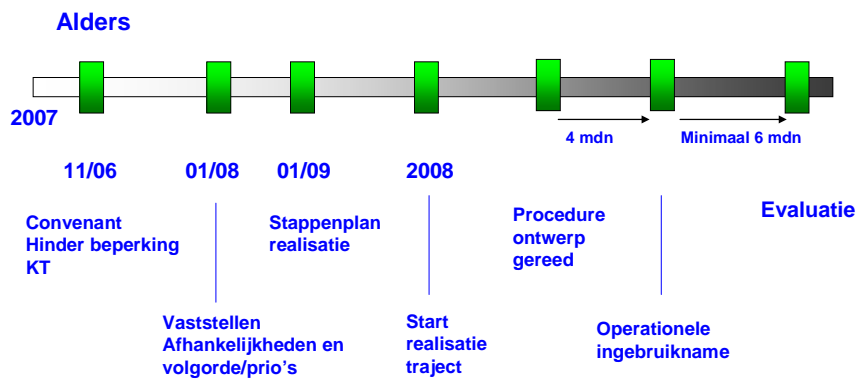
Door de routewijziging kan de geluidbelasting wijzigen in de handhavingspunten 25 en 26.





Wanneer

In de periode voor de korte termijn te implementeren.



9. Uitvliegroutes t.h.v. IJmond, BERGI route vanaf baan 36L

Doel

Optimalisatie vertrekkend vliegverkeer langs de vertrekroutes t.h.v. Beverwijk. Dit voorstel is onderdeel van cluster 1: Startend verkeer

Wie

Luchtverkeersleiding Nederland.

Wat

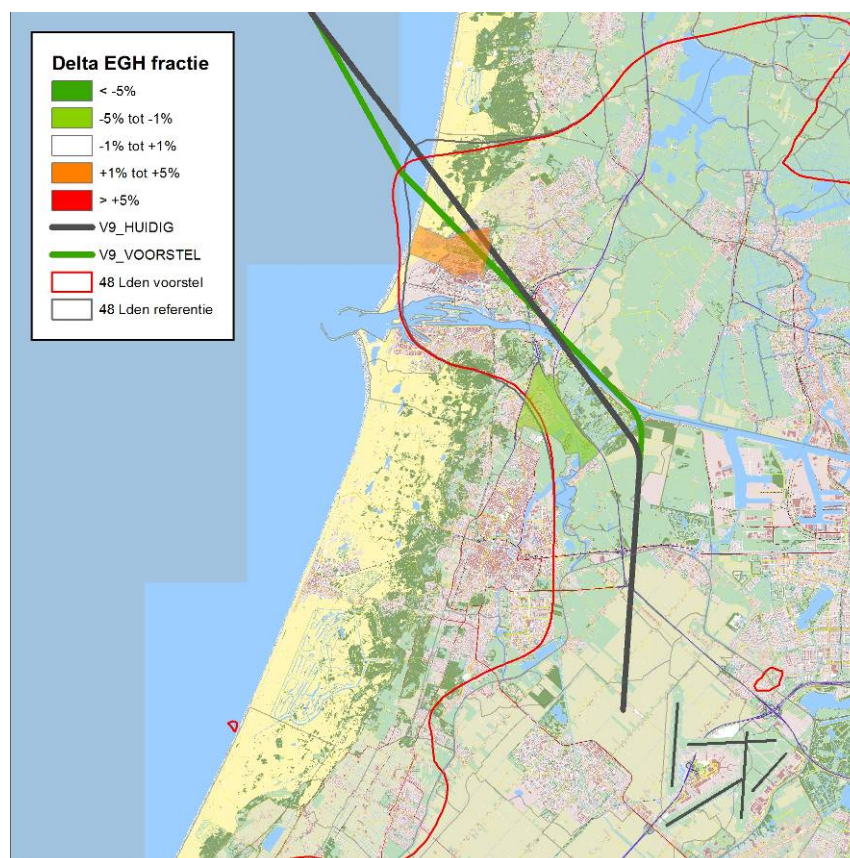
Concentreren van vliegverkeer langs de BERGI vertekroute van baan 36L t.h.v. Beverwijk, nodig om alle routes zonder knik over elkaar heen te leggen i.v.m. aanpassing van BERGI baan 06 en 09 en aanpassing GORLO baan 04, 06 en 09.

- Per jaar gebruiken ca. 12.000 tot 15.000 vliegtuigen de BERGI route vanaf baan 36L waarvan ca 90% geen aanvullende instructies van de verkeersleiding krijgt
- Vanaf Spaarndam komt de nieuwe route dicht bij de rechterraand van de luchtverkeerweg. Vanaf Beverwijk komt de nieuwe route iets dichterbij de linkerrand van de luchtverkeerweg. Aanpassing van de luchtverkeerweg is noodzakelijk.

Verwacht effect

Verbetering in Beverwijk en Spaarndam door grotere afstand tot de nominaal van de route.

Deze wijziging heeft geen effect op de CO2 uitstoot.



Berekende effecten

De effecten zijn berekend op de verandering in het aantal ernstig gehinderden (EGH), uitgedrukt absoluut en als een percentage t.o.v. het totaal, alsmede de effecten op de handhavingspunten. In totaal is er een afname met 611 ernstig gehinderden.

Handhavingspunten

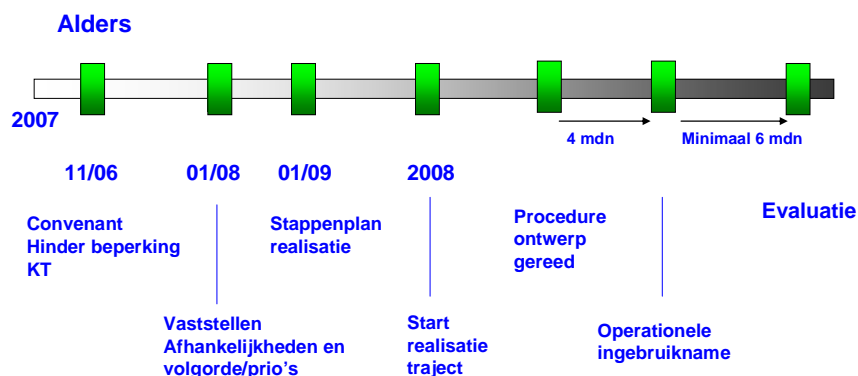
Door de routewijziging zal de geluidbelasting in handhavingspunt 9 met 0,08 dB afnemen. In de handhavingspunten 7 (0,03), 8 (0,04), 10 (0,13), 11 (0,06), 15 (0,08) en 16 (0,05) neemt de geluidbelasting toe.

Aantallen ernstig gehinderden bij voorstel incl. percentage verschil met huidige situatie

	V9
TOTAAL	-611 (-0,3%)
BEVERWIJK	-105 (-0,28%)
- BEVERWIJK	-128 (-0,37%)
- WIJK AAN ZEE	+23 (+1,09%)
CASTRICUM	-2 (-0,01%)
- AKERSLOOT	-2 (-0,04%)
- CASTRICUM	0 (0,00%)
- DE WOUDE	0 (0,00%)
- LIMMEN	0 (0,00%)
HEEMSKERK	-21 (-0,06%)
- HEEMSKERK	-21 (-0,06%)
UITGEEST	-2 (-0,02%)
- UITGEEST	-2 (-0,02%)
VELSEN	-511 (-0,79%)
- DRIEHUIS NH	-32 (-0,96%)
- IJMUIDEN	+49 (+0,16%)
- SANTPOORT-NOORD	-7 (-0,10%)
- VELSEN-NOORD	0 (0,00%)
- VELSEN-ZUID	-4 (-0,23%)
- VELSERBROEK	-517 (-3,15%)
ZAANSTAD	+22 (+0,02%)
- ASSENDELFT	+12 (+0,08%)
- KOOG AAN DE ZAAN	+2 (+0,01%)
- KROMMENIE	+1 (+0,01%)
- WESTKNOLLENDAM	0 (0,00%)
- WESTZAAN	+3 (+0,07%)
- WORMERVEER	+0 (+0,00%)
- ZAANDAM	+4 (+0,01%)
- ZAANDIJK	+0 (+0,00%)

Wanneer

In de periode voor de korte termijn te implementeren.



10. Kleine aanpassing uitvliegroute Kaagbaan waardoor minder over dicht bevolkt gebied gevlogen wordt.

Vervallen.

11. Microklimaat aanpak

Doel

Maatwerk geluidsmanagement op woonkern niveau door verbeterde communicatie met bewoners met veel meer oog voor detail en in samenspraak met individuele woonkernen. Dit voorstel is onderdeel van cluster 8: Communicatie, in combinatie met clusters 1 en 2: startend en landend verkeer

Wie

Voor de microklimaataanpak Luchtverkeersleiding Nederland en KLM. Voor het klachten en informatiecentrum Amsterdam Airport Schiphol en de Luchtverkeersleiding Nederland. Daarnaast is het Ministerie van Verkeer en Waterstaat verantwoordelijk voor het wijzigen van de "Regeling CROS", zoals aangekondigd in het Kabinetsstandpunt Schiphol uit april 2006. De Regeling CROS is een Ministeriele Regeling waarin de taak voor klachtenregistratie ondergebracht is bij CROS.

Wat

In de projecten "Rijsenhout" en "Badhoevedorp" zijn presentaties, interviewtechnieken en enquêtes ontwikkeld ten behoeve van communicatie met de omwonenden, en er is ervaring opgedaan met het daadwerkelijk communiceren met een woonkern. Tevens is en wordt er ervaring opgedaan met het gebruiken van gereedschappen voor het analyseren van geluidshinderprofielen en is kennis opgebouwd over geluidsproblematiek. Hierbij is er gevoel ontstaan voor het soort van oplossingen dat een rol zou kunnen spelen en worden er voor Rijsenhout inmiddels concrete verbetervoorstellen uitgewerkt.

Het beschikken over een eigen klachten- en informatiecentrum zal bijdragen aan het opzetten van een dergelijke maatwerkprogramma, omdat direct contact met klagers en gehinderden informatie geeft over welke hinder ervaren wordt en hoe dit opgelost kan worden. Daarnaast biedt een verbeterde registratie en analyse van klachten mogelijkheden om de manier waarop informatie gegeven wordt verbeterd kan worden. Meer inzicht in de aard en achtergrond van klachten zal leiden tot een beter begrip van de problemen met het luchtverkeer in de regio. Voorspelbaarheid van de te verwachten hinder en verbeterde informatievoorziening spelen zowel voor de woonkernen aanpak als voor het Klachten- en Informatiecentrum een belangrijke rol.

Deze informatie kunnen de sectorpartijen gebruiken om de hinder in de regio zoveel mogelijk te beperken, hetzij door de bestaande eigen bedrijfsprocessen te verbeteren, hetzij door een dialoog op basis waarvan andere maatregelen genomen kunnen worden.

Verwacht effect

Verbetering van de hinderbeleving in individuele woonkernen door informatievoorziening en mogelijke aanpassingen van de afhandeling van het vliegverkeer af te stemmen op de doelgroep. Het KIC zal meerdere effecten hebben: ten eerste verbetert het contact tussen AAS, LVNL en de klager. Ten tweede levert het KIC inzicht om het effect van hinderbeperkende maatregelen te verhogen.

Gebruik van de routes

N.v.t

Luchtverkeerswegen

N.v.t.

Handhavingspunten

N.v.t.

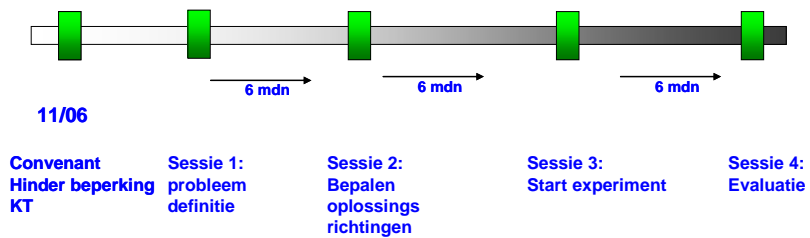
Berekende effecten

Nog niet onderzocht

Wanneer

In de periode voor de korte termijn worden initiatieven genomen om een aantal individuele woonkernen te benaderen ter vermindering van de geluidshinder. Het Klachten- en Informatiecentrum kan op 1 juni 2007 overgaan naar AAS en LVNL mits het Ministerie tijdig de Regeling CROS heeft aangepast en CROS voldoende medewerking heeft verleend aan de overgang.

Alders



12. Overdracht grondgeluid

Doel

Reductie van hinder van grondgeluid in het gebied bij Hoofddorp-Noord met circa 10 dB. Dit voorstel is onderdeel van cluster 3: Baan en routegebruik.

Wie

Amsterdam Airport Schiphol in samenwerking met de Gemeente Haarlemmermeer, de bewonersvereniging Hoofddorp-Noord en CROS

Wat

Een combinatie van verschillende maatregelen zal nodig zijn om de hinder in het gebied te beperken. Enerzijds door de innovatieve oplossing van een geluidswal met gekartelde rand en daarnaast een herhaling van het reliëf in het tussengebied. De innovatieve wal zorgt door de vorm en uitvoering voor een reductie van het grondgeluid met ten minste 10 dB door een aanpak bij de bron. Door de speciale vorm van de geluidswal wordt voorkomen dat vliegtuigen last hebben van turbulentie of dat er verstoring van de landings- en navigatieapparatuur optreedt. De maatregel zal zodanig worden uitgevoerd dat geen vogelaantrekkende werking wordt gecreëerd met de realisatie van deze maatregel.

Het gebied achter de geluidswal kan op verschillende manieren efficiënt worden ingericht door waterberging te creëren met daarin drijvende kassen, het gebruik van de kassen voor agrarische toepassing bijvoorbeeld het kweken van gewassen voor bio-brandstoffen, ruimte voor onderzoekscentra, een milieubewust energie systeem, warmte opslag in de baan, zonne-energie en windenergie. Tijdens de informatieavond hebben de vier betrokken partijen een Uitvoeringsbesluit ondertekend waarbij Schiphol toezegt de geluidswal en aanvullende maatregelen te gaan ontwikkelen en aanleggen en de gemeente toezegt de hiervoor benodigde besluitvormingsprocedures tijdig te verzorgen.

Verwacht effect

De geluidswal en het gebied komen ten zuidwesten van de Polderbaan. De inwoners van Hoofddorp Noord zullen naar verwachting een aanmerkelijke vermindering van de geluidsoverlast ervaren als de Polderbaan in gebruik is. De geluidswal en aanvullende maatregelen moeten leiden tot een minimale geluidsreductie van 10dB. Afhankelijk van de omstandigheden neemt het niveau van het laagfrequent geluid af, zodat het onhoorbaar of net hoorbaar is. In ieder geval zal het laagfrequent geluid naar verwachting geen hinder meer opleveren.



Gebruik van de routes

N.v.t.

Luchtverkeerswegen

N.v.t.

Handhavingspunten

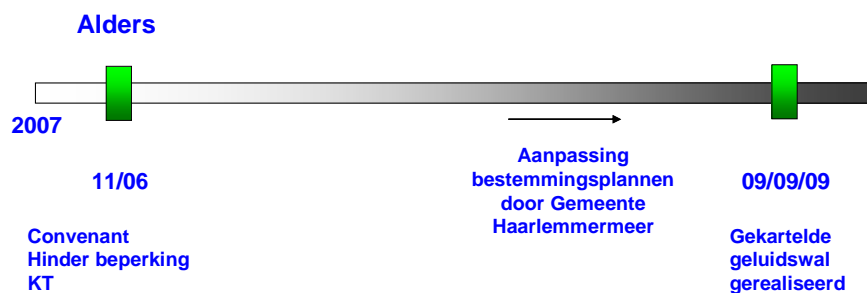
N.v.t.

Berekende effecten

Nog niet onderzocht

Wanneer

De geluidswal en aanvullende maatregelen kunnen eind 2009 gereed zijn, mits de gemeente tijdig haar bestemmingsplannen daartoe heeft aangepast.



13. Selectiviteit: ontmoediging van vluchten, met name door lawaaige vliegtuigen, in de nacht

Doel

Deze maatregel is op te splitsen in twee maatregelen. De eerste maatregel is gericht op het minder aantrekkelijk maken van vliegen in de nacht. De tweede maatregel is gericht op het ontmoedigen van de lawaaige vliegtuigen. Dit voorstel is onderdeel van cluster 6: Mainport-strategie.

Wie

Amsterdam Airport Schiphol voert deze maatregel uit.

Wat

De eerste maatregel is gericht op het minder aantrekkelijk maken van vliegen in de nacht. Dit wordt gedaan door vliegverkeer, dat in de nacht landt op Schiphol, 27% hogere tarieven aan te rekenen dan overdag. Voor vertrekkende vluchten in de nacht geldt een tarief dat 50% hoger is dan overdag. Met deze maatregel wordt vliegen in de nacht minder aantrekkelijk gemaakt.

De tweede maatregel is gericht om uiteindelijk de nu meest lawaaige vliegtuigtypes volledig te weren op Schiphol. Dit betreft de zogenaamde Onderkant Hoofdstuk 3 types vliegtuigen. In verband met Europese regelgeving is het niet toegestaan om van de één op andere dag dergelijke lawaaige vliegtuigen te verbieden om te vliegen op een EU luchthaven. Daarom start Schiphol met de ontmoediging van Onderkant Hoofdstuk 3 types gedurende de dag (tussen 06.00 en 23.00) door de tarieven voor deze vliegtuigtypes 40 % hoger te maken dan het basistarief. Voor de nacht (tussen 23.00 en 06.00) geldt voor startend verkeer een tarief van 315% van het basis tarief en voor landend verkeer een tarief van 267% van het basis tarief. Wanneer dit na verloop van tijd onvoldoende effectief blijkt te zijn, kan geleidelijk aanvullende operationele beperkingen ingevoerd worden.

Een dergelijk beleid heeft Schiphol al eerder gevoerd voor de zogenaamde Hoofdstuk 2 vliegtuigen. Hierdoor was Schiphol één van de eerste luchthavens ter wereld waar praktisch geen 'Hoofdstuk 2' vliegtuigen meer voorkwamen. Via ditzelfde mechanisme wil Schiphol de Onderkant Hoofdstuk 3 types nu ook ontmoedigen.

Verwacht effect

Dit ontmoedigingsbeleid zal naar verwachting ertoe leiden dat er in 2008 geen Onderkant Hoofdstuk 3 types meer in de nacht zullen voorkomen op Schiphol. Dit zal geleidelijk aan gaan. In de periode november 2005 tot en met oktober 2006 kwamen er 's nachts circa 1.100 vluchten voor met 'onderkant Hoofdstuk 3', waarvan bijna 800 landingen. Het zijn vrijwel allemaal vrachtvluchten met de oudere versies van de Boeing 747 (200 en 300), de DC10 en de Airbus A300.

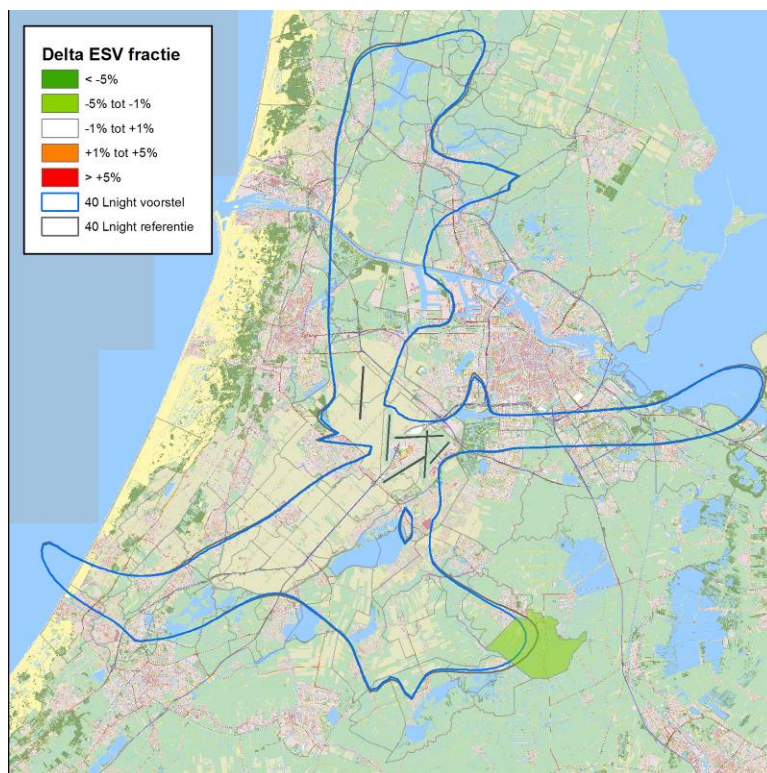
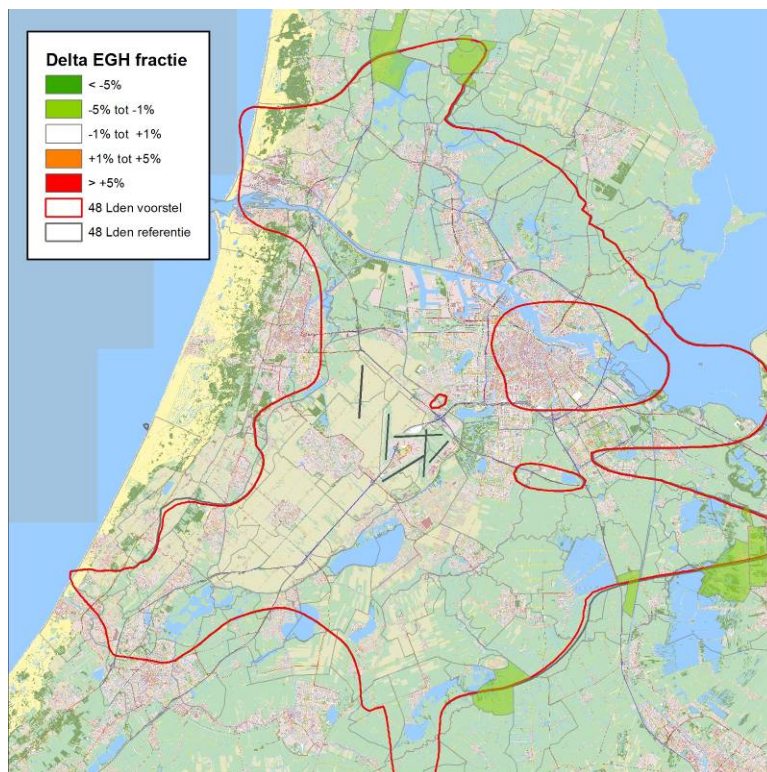
In de gebieden ten noorden van de Polderbaan en ten zuidwesten van de Kaagbaan vinden per nacht 3 à 4 vluchten met 'onderkant Hoofdstuk 3' vliegtuigen plaats. Dus de bewoners van onder andere Castricum, Heemskerk, Uitgeest, Assendelft, Spaarndam, Noordwijk en Sassenheim zullen enkele malen per nacht minder gestoord worden door de nu meest lawaaige vliegtuigen.

Berekende effecten

De effecten zijn berekend op de verandering in het aantal ernstig gehinderden (EGH), aantal ernstig slaapverstoorden (ESV), uitgedrukt absoluut en als een percentage t.o.v. het totaal, alsmede de effecten op de handhavingspunten. Er is een afname met 2.849 ernstig gehinderden en een afname met 1.795 slaapverstoorden.

Handhavingspunten

Door deze maatregel zal de geluidbelasting in alle handhavingspunten afnemen.



Aantallen ernstig gehinderden bij voorstel incl. percentage verschil met huidige situatie

		V13
TOTAAL		-2849 (-1.20%)
AALSMEER		-30 (-0.13%)
- AALSMEER		-9 (-0.05%)
- KUDELSTAART		-21 (-0.29%)
ABCOUDE		-4 (-0.04%)
- ABCOUDE		-3 (-0.05%)
- BAAMBRUGGE		0 (-0.03%)
ALKEMADE		-59 (-0.41%)
- KAAG		+0 (+0.04%)
- NIEUWE WETERING		-2 (-0.27%)
- OUD ADE		-2 (-0.26%)
- OUDE WETERING		-8 (-0.19%)
- RIJPWETERING		-1 (-0.07%)
- ROELOFARENDVVEEN		-46 (-0.69%)
AMSTELVEEN		-123 (-0.16%)
- AMSTELVEEN		-123 (-0.16%)
AMSTERDAM		-1144 (-0.15%)
- AMSTERDAM		-612 (-0.09%)
- AMSTERDAM ZUIDOOST		-532 (-0.70%)
BENNEBROEK		-30 (-0.58%)
- BENNEBROEK		-30 (-0.58%)
BEVERWIJK		-27 (-0.07%)
- BEVERWIJK		-27 (-0.08%)
- WIJK AAN ZEE		-1 (-0.03%)
BREUKELN		-1 (-0.13%)
- NIEUWER TER AA		-1 (-0.13%)
BUSSUM		-3 (-0.01%)
- BUSSUM		-3 (-0.01%)
CASTRICUM		-85 (-0.24%)
- AKERSLOOT		-84 (-1.66%)
- CASTRICUM		0 (0.00%)
- DE WOUDE		0 (0.00%)
- LIMMEN		0 (0.00%)
DE RONDE VENEN		-73 (-0.21%)
- AMSTELHOEK		0 (-0.02%)
- DE HOEF		-3 (-0.36%)
- MIJDRECHT		-35 (-0.21%)
- VINKEVEEN		-5 (-0.06%)
- WAVERVEEN		-1 (-0.08%)
- WILNIS		-28 (-0.42%)
DIEMEN		-43 (-0.18%)
- DIEMEN		-43 (-0.18%)
GRAFT-DE RIJP		-24 (-0.37%)
- DE RIJP		0 (0.00%)
- GRAFT		-16 (-1.90%)
- MARKENBINNEN		-1 (-0.27%)
- NOORDEINDE NH		-2 (-2.19%)
- OOST GRAFTDIJK		-4 (-1.26%)
- STARNMEER		-1 (-0.62%)
- WEST GRAFTDIJK		0 (-0.01%)
HAARLEM		-87 (-0.06%)
- HAARLEM		-86 (-0.06%)
- SPAARNDAM WEST		-1 (-0.11%)
HAARLEMMERLIEDE CA		-8 (-0.14%)

- HAARLEMMERLIEDE	0 (-0.13%)
- HALFWEG NH	-1 (-0.05%)
- SPAARNDAM	-6 (-0.23%)
HAARLEMMERMEER	-197 (-0.15%)
- AALSMEERDERBRUG	0 (-0.07%)
- ABBENES	-1 (-0.06%)
- BADHOEVEDORP	-48 (-0.41%)
- BEINSDORP	-3 (-0.36%)
- BOESINGHELIEDE	0 (-0.16%)
- BUITENKAAG	+0 (+0.07%)
- BURGERVEEN	-2 (-0.76%)
- CRUQUIUS	-1 (-0.07%)
- HOOFDDORP	-80 (-0.12%)
- LEIMUIDERBRUG	0 (-0.47%)
- LIJNDEN	0 (0.00%)
- LISSERBROEK	-9 (-0.24%)
- LUCHTHAVEN SCHIPHOL	-1 (-0.33%)
- NIEUW VENNEP	-28 (-0.10%)
- OUDE MEER	0 (-0.02%)
- RIJSENHOUT	-9 (-0.21%)
- ROZENBURG NH	0 (-0.12%)
- SCHIPHOL-RIJK	0 (0.00%)
- VIJFHUIZEN	-5 (-0.12%)
- WETERINGBRUG	-1 (-0.14%)
- ZWAANSHOEK	-2 (-0.10%)
- ZWANENBURG	-9 (-0.11%)
HEEMSKERK	-19 (-0.05%)
- HEEMSKERK	-19 (-0.05%)
HEEMSTEDE	-22 (-0.09%)
- HEEMSTEDE	-22 (-0.09%)
HILLEGOM	-1 (-0.01%)
- HILLEGOM	-1 (-0.01%)
HILVERSUM	-73 (-0.09%)
- HILVERSUM	-73 (-0.09%)
JACOBSWOUDE	-14 (-0.15%)
- LEIMUIDEN	-10 (-0.26%)
- RIJNSATERWOUDE	-3 (-0.19%)
- WOUBRUGGE	0 (-0.01%)
KATWIJK	-18 (-0.04%)
- KATWIJK ZH	-18 (-0.04%)
LANDSMEER	-2 (-0.02%)
- DEN ILP	-1 (-0.06%)
- LANDSMEER	0 (0.00%)
- PURMERLAND	-1 (-0.36%)
LEIDEN	-28 (-0.02%)
- LEIDEN	-28 (-0.02%)
LIEMEER	-7 (-0.10%)
- NIEUWVEEN	-3 (-0.07%)
- NOORDEN	-2 (-0.66%)
- VROUWENAKKER	0 (-0.05%)
- ZEVENHOVEN	-3 (-0.12%)
LISSE	-55 (-0.25%)
- LISSE	-55 (-0.25%)
LOENEN	-29 (-0.38%)
- LOENEN AAN DE VECHT	-1 (-0.02%)
- LOENERSLOOT	-8 (-1.33%)

- NIGTEVECHT	-4 (-0.23%)
- VREELAND	-17 (-0.94%)
MUIDEN	-4 (-0.06%)
- MUIDEN	-2 (-0.05%)
- MUIDERBERG	-2 (-0.06%)
NIEUWKOOP	-31 (-0.32%)
- NIEUWKOOP	-2 (-0.02%)
- WOERDENSE VERLAAT	-28 (-3.37%)
NOORDWIJK	-8 (-0.03%)
- NOORDWIJK ZH	-8 (-0.03%)
NOORDWIJKERHOUT	-60 (-0.47%)
- NOORDWIJKERHOUT	-60 (-0.47%)
OEGSTGEEST	-3 (-0.01%)
- OEGSTGEEST	-3 (-0.01%)
OOSTZAAN	-1 (-0.01%)
- OOSTZAAN	-1 (-0.01%)
OUDER-AMSTEL	-53 (-0.40%)
- DUIVENDRECHT	-19 (-0.39%)
- OUDERKERK AAN DE AMSTEL	-34 (-0.41%)
RIJNSBURG	-34 (-0.23%)
- RIJNSBURG	-34 (-0.23%)
SASSENHEIM	-8 (-0.05%)
- SASSENHEIM	-8 (-0.05%)
TER AAR	-36 (-0.40%)
- TER AAR	-36 (-0.40%)
UITGEEST	-18 (-0.15%)
- UITGEEST	-18 (-0.15%)
UITHOORN	-9 (-0.03%)
- DE KWAKEL	-1 (-0.02%)
- UITHOORN	-9 (-0.04%)
VELSEN	-66 (-0.10%)
- DRIEHUIS NH	-4 (-0.12%)
- IJMUIDEN	-19 (-0.06%)
- SANTPOORT-NOORD	-2 (-0.02%)
- VELSEN-NOORD	0 (0.00%)
- VELSEN-ZUID	-2 (-0.08%)
- VELSERBROEK	-39 (-0.24%)
VOORHOUT	-13 (-0.08%)
- VOORHOUT	-13 (-0.08%)
WARMOND	+1 (+0.02%)
- WARMOND	+1 (+0.02%)
WATERLAND	-4 (-0.03%)
- BROEK IN WATERLAND	-1 (-0.07%)
- ILPENDAM	-2 (-0.09%)
- MONNICKENDAM	0 (0.00%)
- WATERGANG	-1 (-0.22%)
WEESP	-86 (-0.48%)
- WEESP	-86 (-0.48%)
WIJDEMEREN	-138 (-0.60%)
- 'S-GRAVELAND	-15 (-1.14%)
- ANKEVEEN	-2 (-0.10%)
- KORTENHOEF	-116 (-1.81%)
- LOOSDRECHT	-1 (-0.01%)
- NEDERHORST DEN BERG	-4 (-0.08%)
WOERDEN	-2 (-0.04%)
- KAMERIK	-2 (-0.06%)

- ZEGVELD	0 (0.00%)
WORMERLAND	-6 (-0.04%)
- JISP	0 (0.00%)
- OOSTKNOLLENDAM	-1 (-0.15%)
- SPIJKERBOOR NH	0 (0.00%)
- WIJDEWORMER	-2 (-0.10%)
- WORMER	-3 (-0.02%)
ZAANSTAD	-66 (-0.05%)
- ASSENDELFT	-18 (-0.13%)
- KOOG AAN DE ZAAN	-4 (-0.03%)
- KROMMENIE	-26 (-0.15%)
- WESTKNOLLENDAM	0 (0.00%)
- WESTZAAN	-3 (-0.07%)
- WORMERVEER	-4 (-0.04%)
- ZAANDAM	-10 (-0.01%)
- ZAANDIJK	-1 (-0.01%)

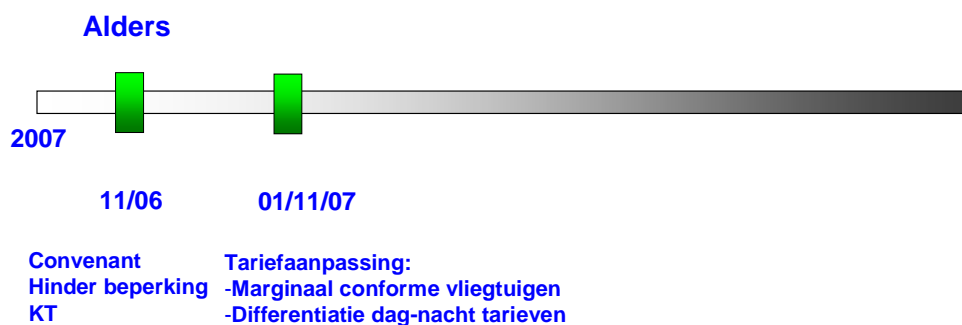
Wanneer

Met ingang van 1 november 2007 vraagt Schiphol van marginaal conforme vliegtuigen en tarief dat:

- van 2300 uur tot 0600 uur voor startend en voor landend verkeer tenminste 140 procent;
- van 2300 uur tot 0600 uur voor startend verkeer 315 procent;
- van 2300 uur tot 0600 uur voor landend verkeer 267 procent;

bedraagt van het basistarief

Schiphol maakt de in het vorige lid bedoelde tarieven tijdig, uiterlijk 31 mei 2007, bekend overeenkomstig het besluit exploitatie luchthaven Schiphol.



14. Selectiviteit: prioritering van stil verkeer dat een bijdrage levert aan het netwerk.

Doel

Bij de toewijzing van nieuwe slots wordt prioriteit gegeven aan vluchtaanvragen die uitgevoerd worden met stille vliegtuigen en tevens een bijdrage leveren aan de functie van Schiphol binnen het luchtvaartnetwerk.

Wie

In 2007 worden de maatregelen door AAS i.s.m. betrokken partijen (verder) uitgewerkt, voorgelegd aan het Coordination Committee Netherlands en uiteindelijk ter goedkeuring en doorvoering aan de overheid aangeboden.

Wat

De maatregelen hebben betrekking op het toewijzen van nieuwe aanvragen voor vertrek- en aankomsttijden (slots) in de nacht. De maatregel betreft het geven van prioriteit aan slotaanvragen die uitgevoerd worden met stille vliegtuigen en tevens een bijdrage leveren aan de functie van Schiphol binnen het luchtvaartnetwerk.

Schiphol werkt in samenwerking met relevante partijen en andere betrokkenen uiterlijk 6 maanden na afronding van een netwerkanalyse een voorstel uit op basis waarvan verkeer dat een bijdrage levert aan het netwerk voorrang krijgt bij de aanvraag van nieuwe slots.

Verwacht effect

De maatregel beoogt een optimale benutting van de milieuruimte en voorkomt dat binnen de schaarse capaciteit van Schiphol slots worden toegekend aan verkeer dat geen bijdrage levert aan het netwerk.

Gebruik van de routes

N.v.t.

Luchtverkeerswegen

N.v.t.

Berekende effecten

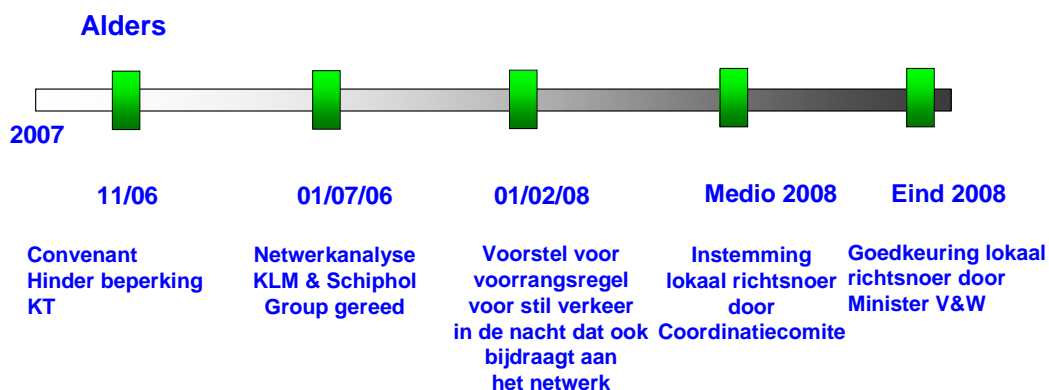
Nog niet onderzocht

Handhavingspunten

n.v.t.

Wanneer

Uiterlijk 6 maanden na afronding van de netwerkanalyse.



15. Ontwikkeling Environmental Simulator

Doel

Doel van het onderzoek is om te komen tot een systeem dat het mogelijk maakt inzichtelijk te maken wat de gevolgen zijn van het gebruik van vliegtuigen op die gebieden die beïnvloed worden door de aanwezigheid van deze vliegtuigen.

Daarbij zal de volgende onderzoeksvraag worden beantwoord: Het gevolg van het gebruik van vliegpaden zowel Standard Instrument Departures als Standard Arrival Routes op de omgeving: t.a.v. het vliegpad, inzichtelijk (zichtbaar) maken

- wat de geluidsproductie is per individueel vliegtuig en totale mix van vliegtuigen gedurende
 - de verschillende fasen van de vlucht,
 - de verschillende tijdsperioden op de grond,
- dit alles ten aanzien van de verschillende aan- en uitvliegprocedures.
- wat de (verwachte) beleving is op de bewoners in deze omgeving (zal zijn)
- wat de geluidsbelasting op de omgeving zal zijn.

Het systeem zal de mogelijkheid moeten bieden om bestaande en voorgenomen wijzigingen in het vliegprocedures vooraf te testen, zodat een gewogen en realistische voorspelling kan worden gedaan aangaande de gevolgen voor omgeving en proces.

Wie

Amsterdam Airport Schiphol heeft het initiatief genomen om de Environmental Simulator te ontwikkelen, in overleg met rijk en regiopartijen. Het is nog niet bekend welke organisaties bij de realisatie een rol zullen gaan spelen.

Wat

De Environmental Simulator moet complexe zaken over de afhandeling van vliegtuigen en de bijbehorende geluidshinder op een duidelijke en begrijpelijke manier kunnen presenteren. Gedacht wordt aan multimedia waarbij audio en visuele hulpmiddelen een belangrijke rol spelen.

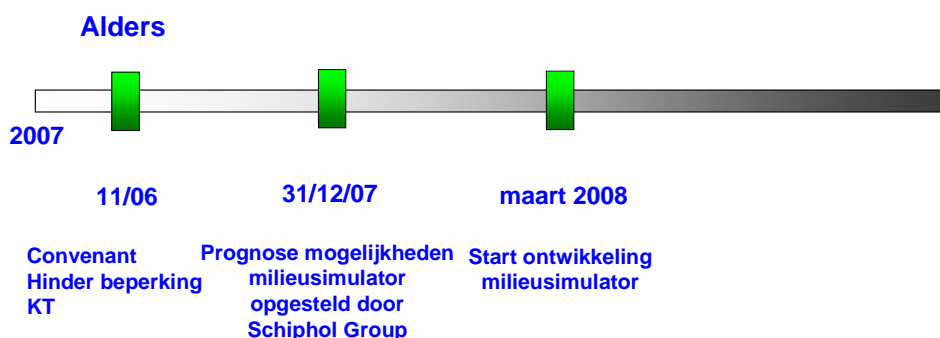
De Environmental Simulator heeft drie belangrijke kenmerken. Ten eerste komt er een vaste lokatie. Op deze plaats kunnen geïnteresseerden op een interactieve manier informatie krijgen over Schiphol en over de manier van vliegen. Ten tweede omvat de Environmental Simulator een methode om informatie te presenteren voor discussies met omwonenden en bestuurders uit de omgeving van de luchthaven. Tenslotte komt (een deel van) de Environmental Simulator beschikbaar via internet.

Verwacht effect

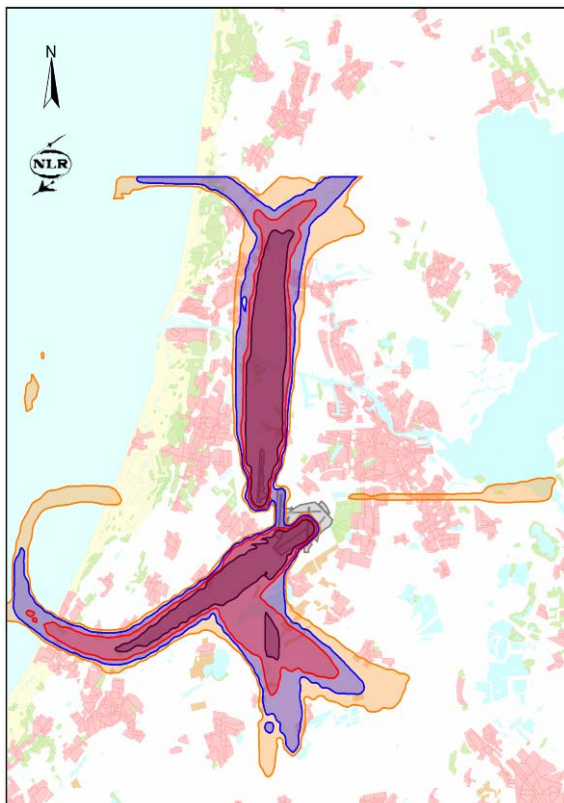
Voor alle geïnteresseerde partijen in de omgeving wordt het mogelijk om informatie te krijgen, kennis op te doen en zich een beeld te vormen over de relatie tussen Schiphol en de omgeving. Dit zal een goede bijdrage leveren aan de maatschappelijke discussies over Schiphol.

Wanneer

De eerste versie van de Environmental Simulator zal naar verwachting over 2½ jaar gerealiseerd zijn. Eind 2007 zal het verkennend onderzoek, op basis van input van rijk en regio, opgeleverd worden. Op basis hiervan zal besloten worden op welke wijze de Environmental Simulator ontwikkeld zal worden.



16. NOMOS uitbreiden



verkenning van mogelijkheden om via "flitspalen" over te gaan op alternatieve handhavingmechanismen.

4. NOMOS wordt uitgebreid met meetposten voor het meten van laagfrequent geluid of grondgeluid. De resultaten van deze metingen zijn ook beschikbaar via de NOMOS website.

Verwacht effect

Dit is één maatregel in een samenhangend pakket voor verbetering van de informatievoorziening waarvan een positief effect op de hinderbeleving wordt verwacht.

Wanneer

De NOMOS projecten worden uitgevoerd gedurende de periode van de korte termijn.

Doel

De uitbreiding van het NOMOS meetnet en de toepassingen leidt tot meer transparantie en openheid in de informatievoorziening. Hiervan wordt een positief effect verwacht op de hinderbeleving.

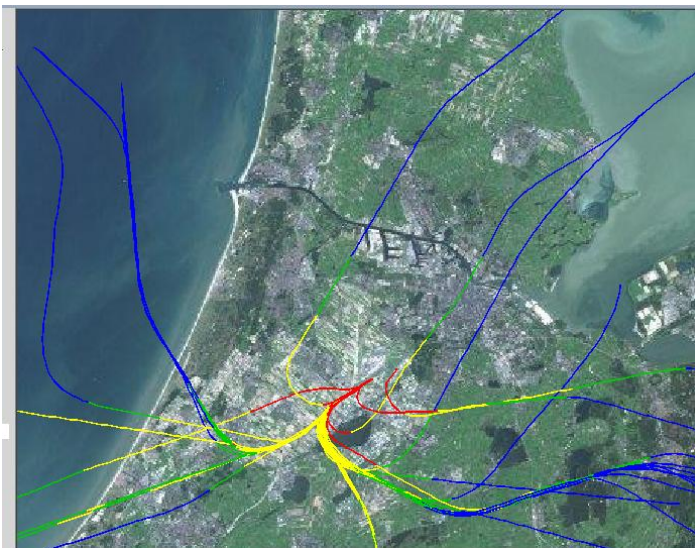
Wie

Amsterdam Airport Schiphol.

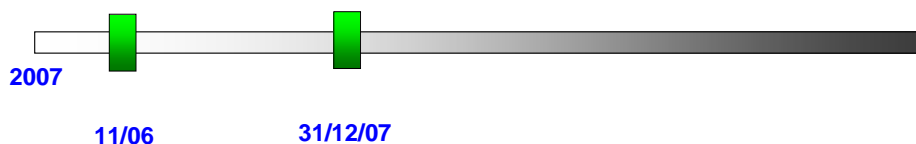
Wat

De uitbreiding van NOMOS bevat vijf concrete projecten:

1. instandhouding van de huidige 27 NOMOS geluidmeetposten voor informatie over gemeten vliegtuiggeluid.
2. Uitbreiding met drie NOMOS geluidmeetposten in Amsterdam-Zuid, Amstelveen en Hoofddorp. In overleg met individuele gemeentes kan besloten worden tot uitbreiding van dit aantal, door plaatsing van geluidmeetposten in de desbetreffende gemeentes.
3. Voortzetting van het proefproject om geluid aan de kop van de baan te meten ter



Alders



Convenant
Hinder beperking
KT

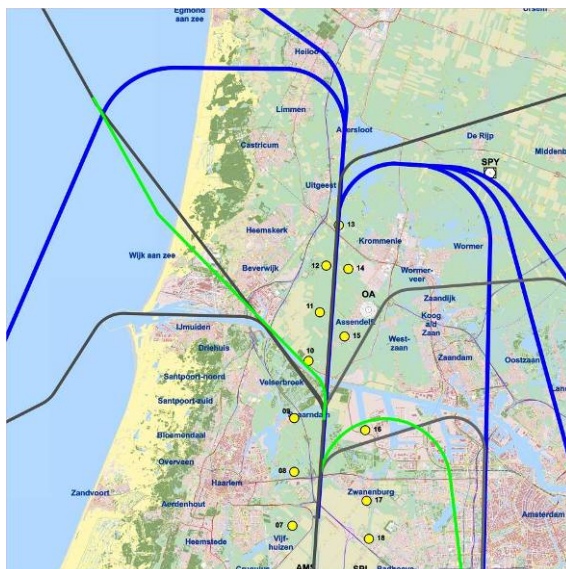
Uitbreiding NOMOS
meetnet met drie
geluidmeetposten in
Amsterdam-Zuid, Amstelveen
en Hoofddorp

17. “Voorwaardelijke maatregel” De nachtelijke vertrekroutes vanaf de Polderbaan ook in het uur tussen 6 en 7 vliegen.

De sector is bereid deze maatregel uit te voeren tussen 6.00 en 6.45 uur. De evaluatie heeft uiterlijk in 2010 plaatsgevonden. Besloten kan worden tot de doorvoering of terugdraaiing van de maatregel. De evaluatie betreft met name een beoordeling van de effecten van de maatregel op het netwerk en de uitvoerbaarheid van de maatregel in het ATM-concept voor de middellange termijn. Dit voorstel is onderdeel van cluster 1: startend verkeer en cluster 3: nachtelijk gebruik Schiphol.

Om de maatregelen te kunnen doorvoeren zullen de desbetreffende grenswaarden en de regels voor het routegebruik voor de genoemde periode aangepast moeten worden. Naar verwachting is de experimenteerwet de snelste mogelijkheid om deze wettelijke aanpassingen te doen.

N.B. In het mer en de netwerkeffectanalyse worden verschillende alternatieven onderzocht voor het gebruik van de luchthaven op middellange termijn. In dit kader zal ook onderzocht worden of deze maatregel op middellange termijn uitvoerbaar is bij de verschillende alternatieven.



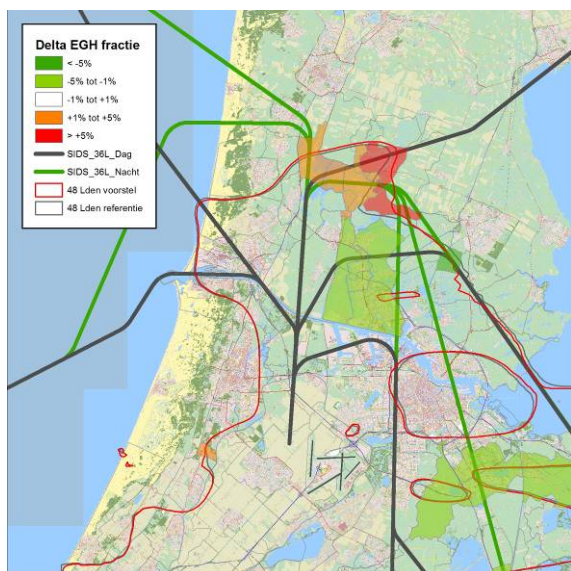
Toelichting op de voorwaarde van evaluatie:

De maatregel gaat ten koste van de kwaliteit van het netwerk als de startcapaciteit nog verder - dan nu al vrijwillig gebeurt (1+1 baangebruik) - wordt beperkt in het uur 6-7. Er zal er voor KLM+partners een commerciële en operationele (i.v.m. flexibiliteit) beperking ontstaan vanaf 2010-12 en daarmee wordt de concurrentiepositie aangetast.

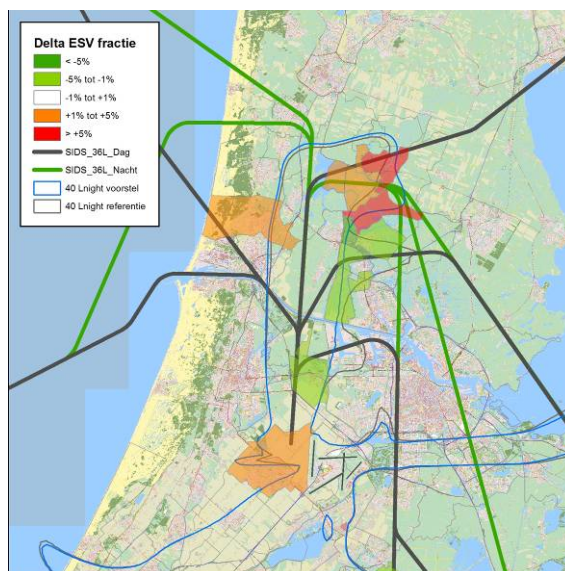
De startbehoefte voor totaal Schiphol in dit time-bracket in de zomer van 2008 bedraagt 19. Dit loopt op tot boven de 30 in 2020. Als de startcapaciteit dus wordt beperkt tot 25 per uur dan ontstaat er tussen 2012 en 2020 een commercieel, maar ook operationeel probleem, mede afhankelijk van het gekozen alternatief voor de middellange termijn. Door de lange route en de bijna maximale benutting van de capaciteit in de jaren voordat het absolute maximum van 25 bereikt wordt (de maximale capaciteit volgens LVNL) zal bij de minste of geringste slechtweer omstandigheid de capaciteit verder dalen en kan de route niet meer uitgevoerd worden.

Beperking van de startcapaciteit in uur 6-7 levert een domino-effect op: in de nacht is er verder geen plek en het uur 7-8 zit al vol. Daardoor zou er verder de dag in moeten worden geschoven, waardoor commercieel en operationeel (aansluiting op

de waves) een slecht product ontstaat en daarmee het gehele netwerk en de opbouw ervan ontwricht wordt.



Berekende effecten



De effecten zijn berekend op de verandering in het aantal ernstig gehinderden (EGH), aantal ernstig slaapverstoorden (ESV), uitgedrukt absoluut en als een percentage t.o.v. het totaal, alsmede de effecten op de handhavingpunten. Er is een afname met 9.069 ernstig gehinderden en een afname met 3.266 slaapverstoorden.

Handhavingpunten

De maatregel kan effect hebben op de volgende handhavingpunten. Bij punten 02, 06, 08, 09, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 zal de geluidsbelasting toenemen. Bij punten 07, 17, 20, 21, 23, 25 en 35 zal de belasting afnemen.

Aantallen ernstig gehinderden bij voorstel incl. percentage verschil met huidige situatie

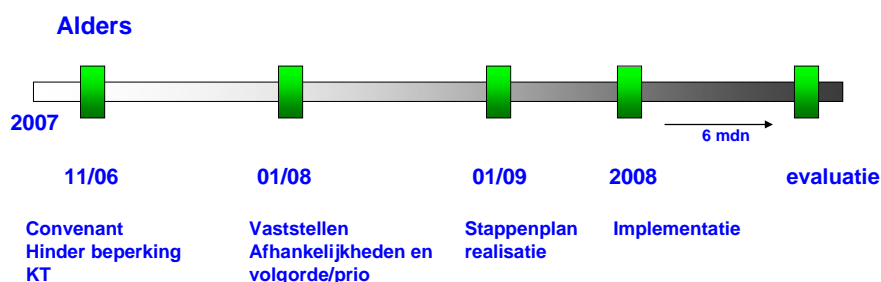
	V17
TOTAAL	-9069 (-3.83%)
AALSMEER	-5 (-0.02%)
- AALSMEER	-3 (-0.02%)
- KUDELSTAART	-2 (-0.03%)
ABCOUDE	-15 (-0.17%)
- ABCOUDE	-14 (-0.20%)
- BAAMBRUGGE	-1 (-0.05%)
AMSTELVEEN	-321 (-0.41%)
- AMSTELVEEN	-321 (-0.41%)
AMSTERDAM	-6063 (-0.82%)
- AMSTERDAM	-5099 (-0.77%)
- AMSTERDAM ZUIDOOST	-964 (-1.27%)
BEEMSTER	+6 (+0.75%)
- WESTBEEMSTER	+6 (+0.75%)
BEVERWIJK	+36 (+0.10%)
- BEVERWIJK	+42 (+0.12%)
- WIJK AAN ZEE	-7 (-0.30%)
BREUKELEN	-1 (-0.13%)

- NIEUWER TER AA	-1 (-0.13%)
BUSSUM	-2 (-0.01%)
- BUSSUM	-2 (-0.01%)
CASTRICUM	+101 (+0.29%)
- AKERSLOOT	+96 (+1.89%)
- CASTRICUM	+1 (+0.01%)
- DE WOUDE	+3 (+2.07%)
- LIMMEN	+1 (+0.01%)
DE RONDE VENEN	-122 (-0.36%)
- AMSTELHOEK	-1 (-0.06%)
- DE HOEF	-3 (-0.37%)
- MIJDRECHT	-77 (-0.47%)
- VINKEVEEN	-6 (-0.08%)
- WAVERVEEN	-3 (-0.28%)
- WILNIS	-33 (-0.49%)
DIEMEN	-9 (-0.04%)
- DIEMEN	-9 (-0.04%)
GRAFT-DE RIJP	+450 (+6.84%)
- DE RIJP	+346 (+8.54%)
- GRAFT	+58 (+6.99%)
- MARKENBINNEN	+6 (+1.75%)
- NOORDEINDE NH	+5 (+6.32%)
- OOST GRAFTDIJK	+12 (+3.49%)
- STARNMEER	+8 (+3.57%)
- WEST GRAFTDIJK	+15 (+2.07%)
HEEMSKERK	+82 (+0.22%)
- HEEMSKERK	+82 (+0.22%)
HILVERSUM	-47 (-0.06%)
- HILVERSUM	-47 (-0.06%)
LANDSMEER	-49 (-0.48%)
- DEN ILP	-3 (-0.32%)
- LANDSMEER	-15 (-0.17%)
- PURMERLAND	-31 (-8.39%)
LIEMEER	-4 (-0.06%)
- NIEUWVEEN	-1 (-0.02%)
- NOORDEN	-2 (-0.68%)
- VROUWENAKKER	0 (0.00%)
- ZEVENHOVEN	-2 (-0.10%)
LOENEN	-20 (-0.25%)
- LOENEN AAN DE VECHT	0 (0.00%)
- LOENERSLOOT	-7 (-1.15%)
- NIGTEVECHT	-8 (-0.50%)
- VREELAND	-5 (-0.27%)
MUIDEN	-18 (-0.27%)
- MUIDEN	-12 (-0.35%)
- MUIDERBERG	-6 (-0.18%)
NIEUWKOOP	-52 (-0.54%)
- NIEUWKOOP	-18 (-0.21%)
- WOERDENSE VERLAAT	-33 (-3.88%)
OOSTZAAN	-39 (-0.42%)
- OOSTZAAN	-39 (-0.42%)
OUDER-AMSTEL	-87 (-0.66%)
- DUIVENDRECHT	-2 (-0.04%)
- OUDERKERK AAN DE AMSTEL	-85 (-1.04%)
SCHERMER	+5 (+0.37%)
- DRIEHUIZEN	+2 (+0.71%)

- GROOTSCHERMER	+1 (+0.18%)
- ZUIDSCHERMER	+3 (+0.44%)
UITGEEST	+104 (+0.88%)
- UITGEEST	+104 (+0.88%)
UITHOORN	-36 (-0.13%)
- DE KWAKEL	-1 (-0.02%)
- UITHOORN	-35 (-0.15%)
VELSEN	-84 (-0.13%)
- DRIEHUIS NH	-5 (-0.16%)
- IJMUIDEN	-137 (-0.45%)
- SANTPOORT-NOORD	+1 (+0.01%)
- VELSEN-NOORD	0 (0.00%)
- VELSEN-ZUID	-2 (-0.08%)
- VELSERBROEK	+59 (+0.36%)
WATERLAND	-23 (-0.16%)
- BROEK IN WATERLAND	-17 (-0.78%)
- ILPENDAM	-3 (-0.16%)
- MONNICKENDAM	-1 (-0.01%)
- WATERGANG	-2 (-0.45%)
WEESP	-183 (-1.03%)
- WEESP	-183 (-1.03%)
WIJDEMEREN	-46 (-0.20%)
- 'S-GRAVELAND	-5 (-0.34%)
- ANKEVEEN	-2 (-0.15%)
- KORTENHOEF	-33 (-0.52%)
- LOOSDRECHT	0 (0.00%)
- NEDERHORST DEN BERG	-6 (-0.12%)
WOERDEN	-4 (-0.06%)
- KAMERIK	-2 (-0.06%)
- ZEGVELD	-2 (-0.07%)
WORMERLAND	-123 (-0.77%)
- JISP	0 (0.00%)
- OOSTKNOLLENDAM	+0 (+0.04%)
- SPIJKERBOOR NH	+20 (+11.06%)
- WIJDEWORMER	-9 (-0.51%)
- WORMER	-134 (-1.06%)
ZAAANSTAD	-1478 (-1.05%)
- ASSENDELFT	+31 (+0.23%)
- KOOG AAN DE ZAAAN	-127 (-1.08%)
- KROMMENIE	+152 (+0.88%)
- WESTKNOLLENDAM	+10 (+1.80%)
- WESTZAAAN	-60 (-1.34%)
- WORMERVEER	-149 (-1.38%)
- ZAANDAM	-1167 (-1.62%)
- ZAANDIJK	-166 (-1.84%)

Wanneer

In de periode voor de korte termijn te implementeren.



18. “Voorwaardelijke maatregel” Adviseren idle reverse thrust.

Doel

Verminderen hinder voor bewoners dichtbij de luchthaven. Dit voorstel is onderdeel van cluster 3: baan- en routegebruik.

Wie

LVNL publiceert de maatregel op verzoek van V&W in de luchtvaartgids. De luchtvaartmaatschappijen voeren de maatregel uit.

Wat

Het gebruik van full reverse thrust tijdens landing is een integraal onderdeel van de certificering van vliegtuigen. Een aantal luchthavens heeft er voor gekozen te adviseren tot het gebruik van idle reverse thrust bij de landing, waarbij het voorbehoud voor safety wordt gemaakt. De sector stelt voor ook voor de Luchthaven Schiphol het gebruik van idle reverse thrust overdag te adviseren bij de landing in plaats van full reverse thrust, doch slechts voorzover de vliegveiligheid zich daartegen op geen enkele wijze verzet. Dit advies wordt gegeven voor alle banen met uitzondering van baan 22 (Schiphol Oost baan), vanwege het feit dat baan 22 veel korter is dan andere banen op Schiphol.

Om het vliegtuig na de landing te vertragen zal meer gebruik worden gemaakt van remmen op de wielen. In de praktijk moet blijken of vliegtuigen de zelfde remvertraging als met gebruik van reverse thrust realiseren. Als de remvertraging in de praktijk minder blijkt te zijn dan blijft een vliegtuig langer op de landingsbaan waardoor de landingscapaciteit daalt. Daarom zal de maatregel binnen één jaar na start van het experiment geëvalueerd moeten worden op operationele- en netwerkeffecten.

Verwacht effect

Deze maatregel zal naar verwachting tot minder hinder leiden voor bewoners dichtbij de luchthaven (Badhoevedorp, Aalsmeer, Amsterdamse bos, Zwanenburg, Vijfhuizen, etc.) Bovendien leidt de maatregel tot minder fijn stof en emissies en minder grondgeluid. Het effect op de hinderbeleving van deze maatregel zal worden gemonitord en een jaar na de start van het experiment worden geëvalueerd.

Gebruik van de routes

N.v.t.

Luchtverkeerswegen

N.v.t.

Handhavingspunten

N.v.t.

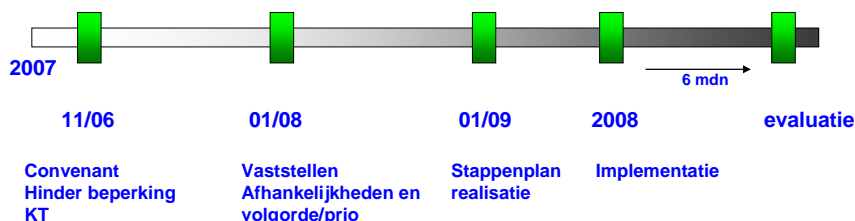
Berekende effecten

N.v.t.

Wanneer

In de periode voor de korte termijn te implementeren.

Alders



19. Vanaf de Polderbaan SID aanpassing LEKKO/LOPIK

Doel

Optimalisatie vertrekkend vliegverkeer vanaf de Polderbaan langs de vertrekroutes t.h.v. Amsterdam. Dit voorstel is onderdeel van cluster 1: Startend verkeer.

Wie

Luchtverkeersleiding Nederland.

Wat

Optimalisatie van vliegverkeer langs de vertrekroutes LEKKO en LOPIK t.h.v. Amsterdam en Amstelveen door routes van baan 36L (Polderbaan noordelijke richting) aan te passen, waarbij routing in zuidelijke richting over de rijksweg A10-west ook zal worden onderzocht en BRS besluit of deze variant de voorkeur verdient.

Verwacht effect

Hierdoor zal er minder hinder zijn in Amsterdam Centrum, Amstelveen en Zwanenburg. De maatregel is echter minder gunstig voor Badhoevedorp. Enerzijds zal de maatregel tot minder hinder leiden en minder emissies, anderzijds zullen er nieuwe gehinderden ontstaan. Het effect verschilt per variant (zie V19A en V19B). De CO2 uitstoot zal afnemen door verkorting van de route (bij V19A).

Gebruik van de routes

Per jaar gebruiken ca. 7.000 tot 9.000 vliegtuigen de LEKKO route vanaf baan 36L.

Per jaar gebruiken ca. 1.300 tot 1.600 vliegtuigen de LOPIK route vanaf baan 36L.

Luchtverkeerswegen

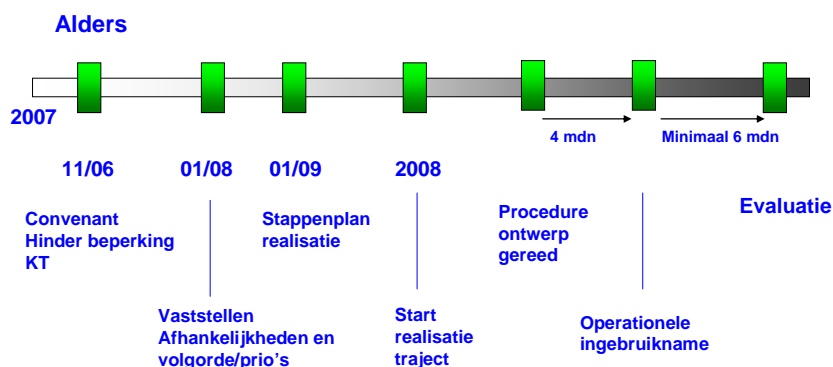
Voorbij Zwanenburg komen de routes dicht bij de linkerrand van de luchtverkeerswegen. Daarna komen de routes tot aan Uithoorn dicht bij de rechterrind van de luchtverkeerswegen. Aanpassing van de luchtverkeerswegen is noodzakelijk.

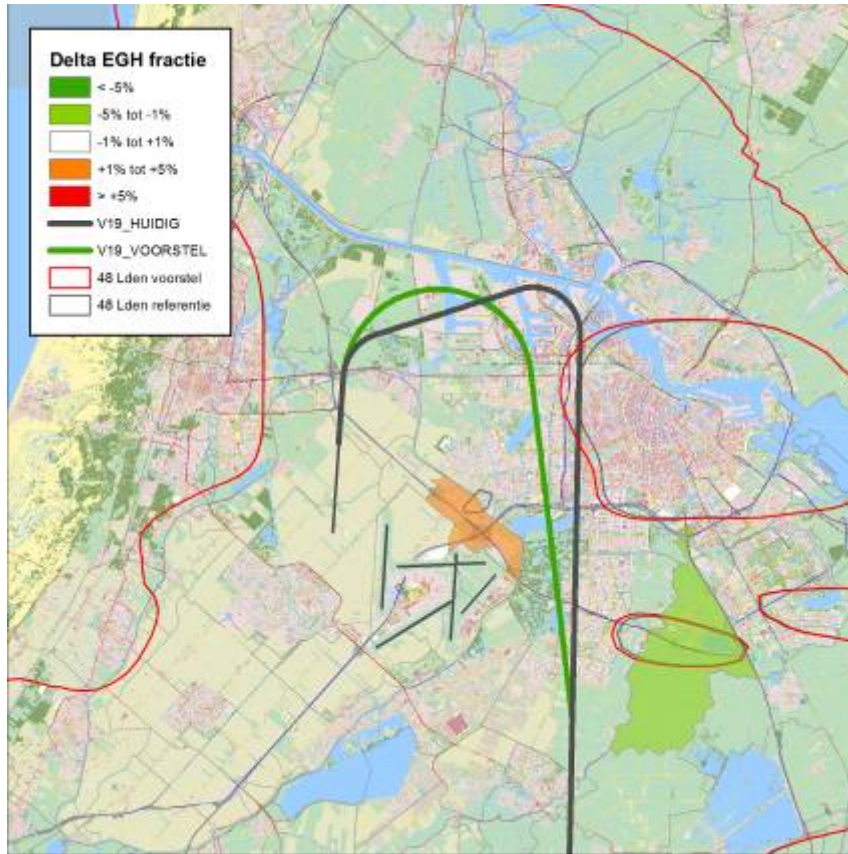
Handhavingspunten

Door de routewijziging kan de geluidbelasting wijzigen in de handhavingspunten 07, 08, 09, 16, 17, 19, 21 en 22.

Berekende effecten

De effecten zijn berekend op de verandering in het aantal ernstig gehinderden (EGH), uitgedrukt absoluut en als een percentage t.o.v. het totaal, alsmede de effecten op de handhavingspunten





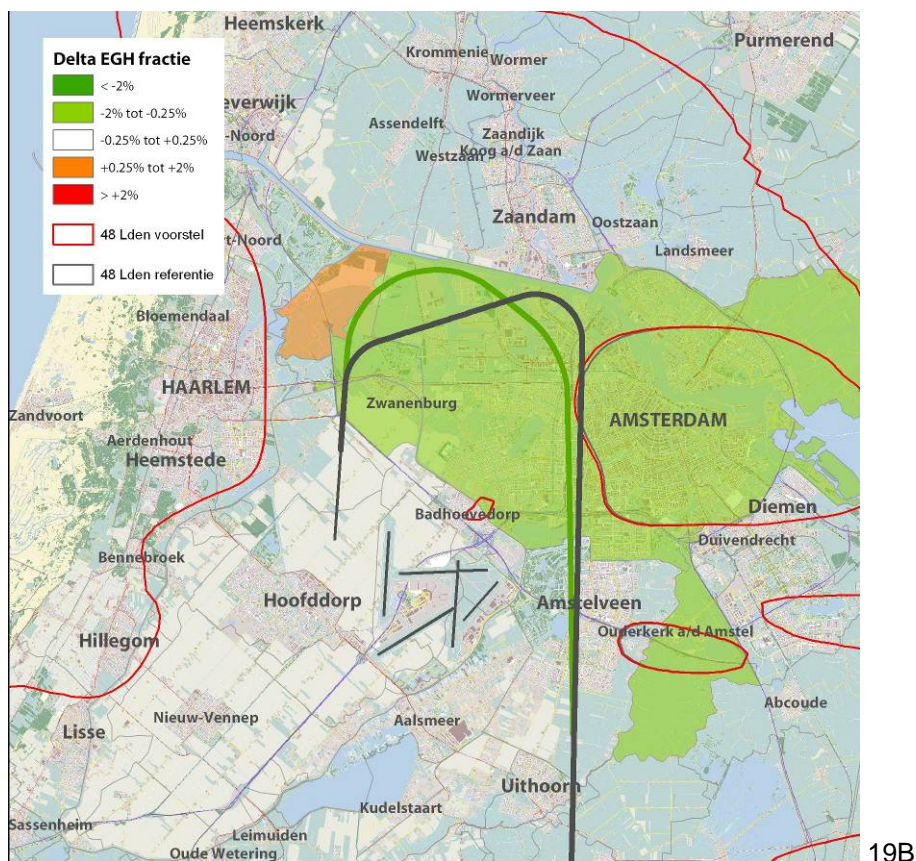
19A

Aantallen ernstig gehinderden bij voorstel 19A incl. percentage verschil met huidige situatie

	V19A
TOTAAL	-5722 (-2.42%)
AALSMEER	+9 (+0.04%)
- AALSMEER	+7 (+0.04%)
- KUDELSTAART	+2 (+0.03%)
ABCOUDE	-2 (-0.02%)
- ABCOUDE	-1 (-0.02%)
- BAAMBRUGGE	0 (0.00%)
ALKEMADE	+1 (+0.01%)
- KAAG	0 (0.00%)
- NIEUWE WETERING	+0 (+0.05%)
- OUD ADE	0 (0.00%)
- OUDE WETERING	+0 (+0.01%)
- RIJPWETERING	0 (0.00%)
- ROELOFARENDSVEEN	+1 (+0.01%)
ALPHEN AAN DEN RIJN	+5 (+0.40%)
- AARLANDERVEEN	+5 (+0.40%)
AMSTELVEEN	-347 (-0.44%)
- AMSTELVEEN	-347 (-0.44%)
AMSTERDAM	-5612 (-0.76%)
- AMSTERDAM	-5336 (-0.80%)
- AMSTERDAM ZUIDOOST	-276 (-0.36%)
BENNEBROEK	+1 (+0.02%)
- BENNEBROEK	+1 (+0.02%)
DE RONDE VENEN	-23 (-0.07%)
- AMSTELHOEK	0 (0.00%)
- DE HOEF	+1 (+0.06%)

- MIJDRECHT	-19 (-0.11%)
- VINKEVEEN	-1 (-0.02%)
- WAVERVEEN	-1 (-0.12%)
- WILNIS	-2 (-0.04%)
DIEMEN	-15 (-0.06%)
- DIEMEN	-15 (-0.06%)
HAARLEM	+29 (+0.02%)
- HAARLEM	+27 (+0.02%)
- SPAARNDAM WEST	+2 (+0.31%)
HAARLEMMERLIEDE CA	-3 (-0.05%)
- HAARLEMMERLIEDE	+1 (+0.29%)
- HALFWEG NH	-14 (-0.57%)
- SPAARNDAM	+11 (+0.40%)
HAARLEMMERMEER	+284 (+0.22%)
- AALSMEERDERBRUG	+0 (+0.02%)
- ABBENES	0 (0.00%)
- BADHOEVEDORP	+305 (+2.62%)
- BEINSDORP	0 (0.00%)
- BOESINGHELIEDE	0 (-0.10%)
- BUITENKAAG	0 (0.00%)
- BURGERVEEN	0 (0.00%)
- CRUQUIUS	+0 (+0.01%)
- HOOFDDORP	+10 (+0.02%)
- LEIMUIDERBRUG	0 (0.00%)
- LIJNDEN	+0 (+0.04%)
- LISSERBROEK	0 (0.00%)
- LUCHTHAVEN SCHIPHOL	+1 (+0.25%)
- NIEUW VENNEP	+1 (+0.00%)
- OUDE MEER	+0 (+0.05%)
- RIJSENHOUT	+0 (+0.00%)
- ROZENBURG NH	0 (0.00%)
- SCHIPHOL-RIJK	0 (0.00%)
- VIJFHUIZEN	+0 (+0.00%)
- WETERINGBRUG	0 (0.00%)
- ZWAANSHOEK	+0 (+0.01%)
- ZWANENBURG	-34 (-0.44%)
JACOBSWOUDE	+1 (+0.01%)
- LEIMUIDEN	+0 (+0.01%)
- RIJNSATERWOUDE	+1 (+0.04%)
- WOUBRUGGE	0 (0.00%)
LEIDEN	+1 (+0.00%)
- LEIDEN	+1 (+0.00%)
LIEMEER	+1 (+0.01%)
- NIEUWVEEN	+0 (+0.01%)
- NOORDEN	0 (-0.10%)
- VROUWENAKKER	+0 (+0.05%)
- ZEVENHOVEN	+0 (+0.01%)
LOENEN	-1 (-0.01%)
- LOENEN AAN DE VECHT	0 (0.00%)
- LOENERSLOOT	0 (0.00%)
- NIGTEVECHT	0 (-0.03%)
- VREELAND	0 (-0.02%)
NIEUWKOOP	-7 (-0.07%)
- NIEUWKOOP	+2 (+0.02%)
- WOERDENSE VERLAAT	-8 (-0.98%)
OUDER-AMSTEL	-93 (-0.71%)

- DUIVENDRECHT	-10 (-0.21%)
- OUDERKERK AAN DE AMSTEL	-83 (-1.01%)
TER AAR	+6 (+0.07%)
- TER AAR	+6 (+0.07%)
UITHOORN	+5 (+0.02%)
- DE KWAKEL	+3 (+0.07%)
- UITHOORN	+2 (+0.01%)
WEESP	-4 (-0.02%)
- WEESP	-4 (-0.02%)
WIJDEMEREN	-1 (-0.01%)
- 'S-GRAVELAND	0 (0.00%)
- ANKEVEEN	0 (-0.03%)
- KORTENHOEF	-1 (-0.01%)
- LOOSDRECHT	0 (0.00%)
- NEDERHORST DEN BERG	0 (0.00%)
WOERDEN	-1 (-0.02%)
- KAMERIK	-1 (-0.03%)
- ZEGVELD	0 (0.00%)



Aantallen ernstig gehinderden bij voorstel 19B incl. percentage verschil met huidige situatie

V19B	
TOTAAL	-2183
AALSMEER	+0 (+0.00%)
- AALSMEER	+0 (+0.00%)
- KUDELSTAART	+0 (+0.00%)
ABCOUDE	-1 (-0.01%)
- ABCOUDE	-1 (-0.01%)
- BAAMBRUGGE	0 (0.00%)
ALKEMADE	+0 (+0.00%)
- KAAG	0 (0.00%)
- NIEUWE WETERING	0 (0.00%)
- OUD ADE	0 (0.00%)
- OUDE WETERING	+0 (+0.00%)
- RIJPWETERING	0 (0.00%)
- ROELOFARENDVEEN	+0 (+0.00%)
ALPHEN AAN DEN RIJN	0 (0.00%)
- AARLANDERVEEN	0 (0.00%)
AMSTELVEEN	-83 (-0.10%)
- AMSTELVEEN	-83 (-0.10%)
AMSTERDAM	-2078 (-0.28%)
- AMSTERDAM	-2003 (-0.30%)
- AMSTERDAM ZUIDOOST	-75 (-0.10%)
BENNEBROEK	+1 (+0.01%)
- BENNEBROEK	+1 (+0.01%)
DE RONDE VENEN	-6 (-0.02%)
- MIJDRECHT	-4 (-0.02%)
- VINKEVEEN	0 (-0.01%)

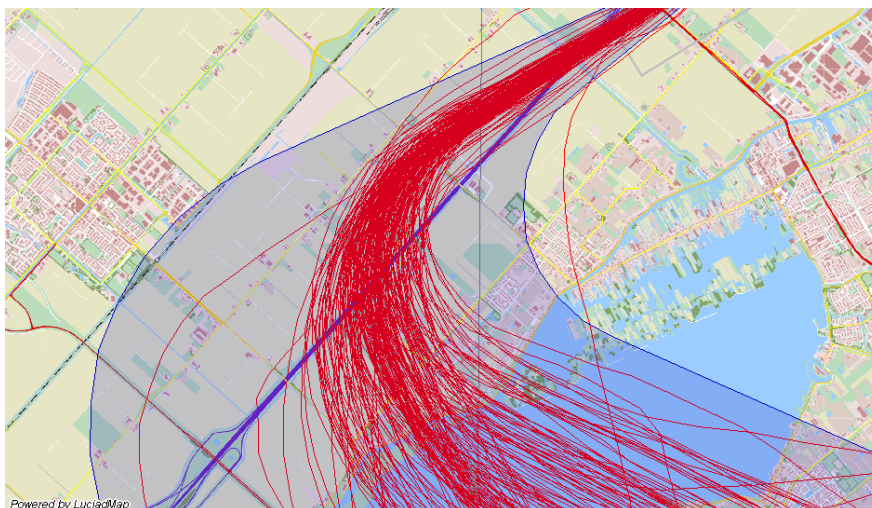
- WAVERVEEN	-1 (-0.06%)
DIEMEN	-4 (-0.02%)
- DIEMEN	-4 (-0.02%)
HAARLEM	+20 (+0.01%)
- HAARLEM	+19 (+0.01%)
- SPAARNDAM WEST	+2 (+0.23%)
HAARLEMMERLIEDE CA	-4 (-0.07%)
- HAARLEMMERLIEDE	+1 (+0.25%)
- HALFWEG NH	-13 (-0.53%)
- SPAARNDAM	+9 (+0.31%)
HAARLEMMERMEER	-13 (-0.01%)
- AALSMEERDERBRUG	0 (0.00%)
- ABBENES	0 (0.00%)
- BADHOEVEDORP	+18 (+0.15%)
- BEINDORP	0 (0.00%)
- BOESINGHELIEDE	0 (-0.05%)
- BUITENKAAG	0 (0.00%)
- BURGERVEEN	0 (0.00%)
- CRUQUIUS	0 (0.00%)
- HOOFDDORP	+2 (+0.00%)
- LEIMUIDERBRUG	0 (0.00%)
- LIJNDEN	0 (0.00%)
- LISSERBROEK	0 (0.00%)
- LUCHTHAVEN SCHIPHOL	+0 (+0.02%)
- NIEUW VENNEP	+0 (+0.00%)
- OUDE MEER	0 (0.00%)
- RIJSENHOUT	0 (0.00%)
- ROZENBURG NH	0 (0.00%)
- SCHIPHOL-RIJK	0 (0.00%)
- VIJFHUIZEN	0 (0.00%)
- WETERINGBRUG	0 (0.00%)
- ZWAANSHOEK	0 (0.00%)
- ZWANENBURG	-33 (-0.43%)
JACOBSWOUDE	+0 (+0.00%)
- LEIMUIDEN	0 (0.00%)
- RIJNSATERWOUDE	+0 (+0.00%)
- WOUBRUGGE	0 (0.00%)
LEIDEN	0 (0.00%)
- LEIDEN	0 (0.00%)
LEIDERDORP	0 (0.00%)
- LEIDERDORP	0 (0.00%)
LIEMEER	0 (0.00%)
- NIEUWVEEN	0 (0.00%)
- NOORDEN	0 (-0.02%)
- VROUWENAKKER	0 (0.00%)
- ZEVENHOVEN	0 (0.00%)
LOENEN	0 (0.00%)
- LOENEN AAN DE VECHT	0 (0.00%)
- LOENERSLOOT	0 (0.00%)
- NIGTEVECHT	0 (-0.01%)
- VREELAND	0 (0.00%)
MUIDEN	0 (0.00%)
- MUIDEN	0 (0.00%)
- MUIDERBERG	0 (0.00%)
NIEUWKOOP	-4 (-0.04%)
- WOERDENSE VERLAAT	-4 (-0.47%)

OOSTZAAN	-2 (-0.02%)
- OOSTZAAN	-2 (-0.02%)
OUDER-AMSTEL	-34 (-0.26%)
- DUIVENDRECHT	-1 (-0.03%)
- OUDERKERK AAN DE AMSTEL	-32 (-0.39%)
TER AAR	+2 (+0.02%)
- TER AAR	+2 (+0.02%)
UITHOORN	-4 (-0.01%)
- UITHOORN	-4 (-0.02%)
VELSEN	+17 (+0.03%)
- DRIEHUIS NH	+1 (+0.04%)
- IJMUIDEN	+5 (+0.01%)
- VELSERBROEK	+11 (+0.06%)
WEESP	-1 (0.00%)
- WEESP	-1 (0.00%)
ZAANSTAD	+10 (+0.01%)
- ASSENDELFT	+1 (+0.01%)
- KOOG AAN DE ZAAAN	+2 (+0.02%)
- WESTZAAN	+7 (+0.16%)
- ZAANDAM	-1 (0.00%)

20. Microklimaat aanpak - Optimalisatie vertrekroutes baan 24 in relatie tot Rijsenhout

Doel

Daar waar mogelijk, tegemoet komen aan de wensen van de inwoners van Rijsenhout om de lokale geluidshinder zoveel mogelijk te beperken, zonder hierbij overlast naar andere woonkernen te verplaatsen. Om dit te bereiken zal getracht worden om het luchtverkeer meer het bedoelde pad van de betrokken vertrekroutes te laten vliegen (de nominaal). Dit voorstel is onderdeel van cluster 8: communicatie, in combinatie met clusters 1 en 2: startend en landend verkeer.



Illustratie: De tracks boven Rijsenhout liggen veelal aan de binnenkant van de nominaal

Wie

Luchtverkeersleiding Nederland, KLM, Dorpsraad Rijsenhout en Boeing

Wat

Middels enquêtes, waarnemingen en interviews is bij de lokale bevolking van Rijsenhout nagegaan van welk vliegverkeer op Schiphol de meeste overlast werd ondervonden. Dit heeft geleid tot een top 5. Na analyse van dit vliegverkeer is vervolgens ter plaatse uitleg gegeven over de mogelijke oorzaken en de eventuele oplossingen voor de gevonden problemen. In overleg met Rijsenhout is besloten welk van deze oplossingen door de betrokken partijen zou moeten worden geïmplementeerd. Er werd voor gekozen om de hinder van luchtverkeer startend van de Aalsmeerbaan aan te pakken, door de vertrekroutes zo te definiëren dat het pad dat met de oorspronkelijke procedures werd beoogd, ook daadwerkelijk wordt gevlogen. Dit houdt in dat er een tweetal aanpassingen moeten worden gedaan, een aanpassing van de conventionele beschrijving en een aanpassing van RNAV-overlay van deze vertrekroutes (LEKKO-, LOPIK-, ARNEM- en ANDIK-departure).

Verwacht effect

In eerste instantie wordt gezocht naar een kwantitatief resultaat, het verplaatsen van de actueel gevlogen tracks naar de nominaal (dus het midden van de luchtverkeersweg, die illustratie boven). Los van het kwantitatieve resultaat, zal een kwalitatief resultaat minstens zo belangrijk zijn. Wanneer in de praktijk geen verlichting wordt ervaren door de inwoners van Rijsenhout, is een kwantitatief resultaat uitsluitend een resultaat op papier en daarom niet of nauwelijks relevant. Hetzelfde geldt als de overlast in andere woonkernen zal toenemen als gevolg van aanpassingen in de procedures

Gebruik van de routes

N.v.t.

Luchtverkeerswegen

N.v.t.

Handhavingspunten

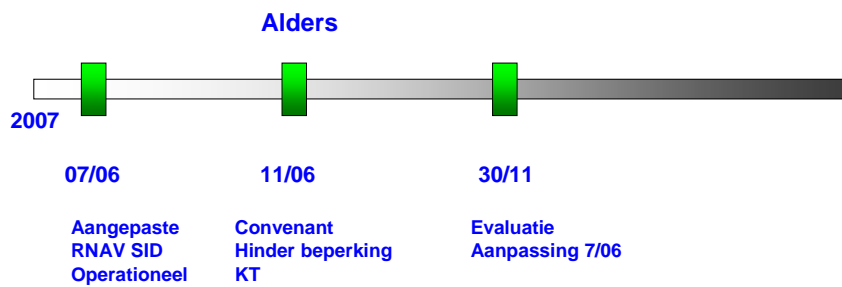
N.v.t.

Berekende effecten

N.v.t.

Wanneer

Korte termijn. De aanpassing van de conventionele beschrijving van de genoemde vertrekroutes heeft in juli van 2006 plaatsgevonden en is later in november, na evaluatie, bijgesteld. De aanpassing van de RNAV beschrijving zal in juni 2007 gaan plaatsvinden. De effecten van de aanpassing worden eind 2007 geëvalueerd.



21. Microklimaat aanpak – Aalsmeer en Uithoorn

Doel

Daar waar mogelijk, tegemoet komen aan de wensen van de inwoners van Aalsmeer en Uithoorn om de lokale geluidshinder zoveel mogelijk te beperken, zonder hierbij overlast naar andere woonkernen te verplaatsen. In Aalsmeer en Uithoorn wordt geluidshinder ondervonden van het gebruik van de Aalsmeerbaan en ook van vliegverkeer van andere banen.

Wie

Luchtverkeersleiding Nederland en KLM.

Wat

Middels enquêtes, waarnemingen en interviews bij de lokale bevolking van Aalsmeer en Uithoorn nagaan van welk vliegverkeer op Schiphol de meeste overlast wordt ondervonden. Na analyse van dit vliegverkeer zal vervolgens ter plaatse uitleg worden gegeven over de mogelijke oorzaken en de eventuele oplossingen voor de gevonden problemen. In overleg met Aalsmeer en Uithoorn wordt besloten welk van deze oplossingen door de betrokken partijen zou moeten worden geïmplementeerd.

Hierbij zullen de Arnhem en Andik vertrekroutes van de Aalsmeerbaan worden geagendeerd. Ook met Amstelveen zal worden afgestemd over mogelijke oplossingen.

Verwacht effect

Verbetering van de hinderbeleving.

Gebruik van de routes

N.v.t.

Luchtverkeerswegen

N.v.t.

Handhavingspunten

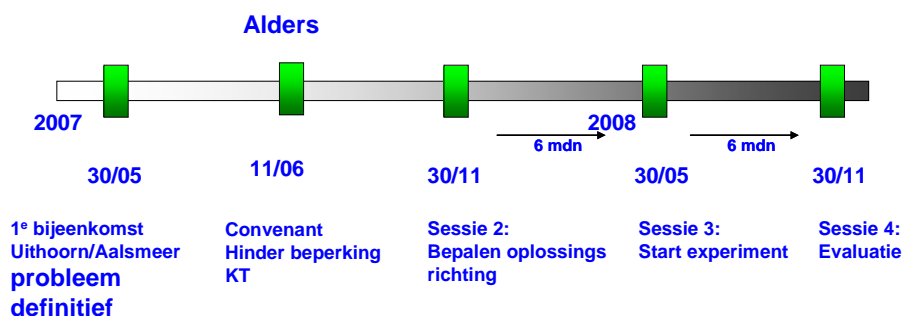
N.v.t.

Berekende effecten

N.v.t.

Wanneer

In mei/juni 2007 vinden de eerste gesprekken plaats. Op 30 mei 2007 is de eerste sessie geweest en is een start gemaakt t.b.v. de procesanalyse en mogelijke oplossingsalternatieven.



22. Uitplaatsen verkeer naar Lelystad

Doel

Vliegveld Lelystad wordt aangepast om vervolgens niet netwerkgerelateerd verkeer vanaf Schiphol te kunnen uitplaatsen naar Lelystad. Deze maatregel creëert ruimte voor Mainportverkeer op Schiphol. Dit voorstel is onderdeel van cluster 6: Mainportstrategie.

Wie

Amsterdam Airport Schiphol is verantwoordelijk voor de tijdige aanpassing van de luchthaveninfrastructuur van de luchthaven Lelystad. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is verantwoordelijk voor het tijdig aanpassen van regelgeving om Lelystad voor deze doeleinden in te kunnen zetten (aanwijzing Lelystad en Luchthavensysteem) inclusief het voor gebruik beschikbaar stellen van het militaire luchtruim bij Lelystad, voorzover dat nodig is voor de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad.

Wat

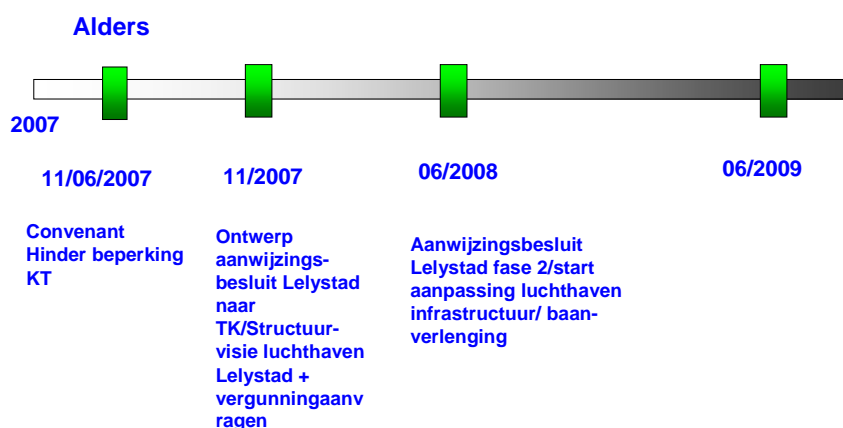
De landingsbaan van vliegveld Lelystad dient verlengd te worden om het uit te plaatsen verkeer daar te kunnen accommoderen.

Verwacht effect

Wanneer alles op tijd gerealiseerd is zullen er op Schiphol begin 2010 10.000 niet netwerk gerelateerde vluchten minder uitgevoerd worden.

Wanneer

Begin 2010 kunnen de eerste 10.000 niet netwerk gerelateerde bewegingen uitgeplaatst worden van Schiphol naar Lelystad.



23. Optimaliseren divergent parallel starten

Bij gelijktijdige starts vanaf de Polderbaan en de Zwanenburgbaan (het zgn. 'parallel' starten), wordt in de huidige praktijk door middel van een afwijkende koersinstructie eerder afgebogen van de geldende standaard uitvliegroutes (SIDs) vanaf de Zwanenburgbaan. De geldende SIDs buigen ook naar rechts af maar doen dit iets later vanaf een vast draaipunt, zodat volgens de nominale route tussen Zwanenburg en Lijnden door wordt gevlogen. In de huidige praktijk wordt vanaf 500ft een koersinstructie gegeven en naar een nieuw vast punt gevlogen. Afhankelijk van vliegtuigtype en gewicht ontstaat hierdoor spreiding, omdat de lichtere types eerder 500ft bereiken en draaien dan de zwaardere types.

Doel

Het doel van dit voorstel is om bij gelijktijdige starts vanaf de Polderbaan en de Zwanenburgbaan (het zgn. 'parallel' starten), de uitvliegprocedure vanaf de Zwanenburgbaan te optimaliseren vanuit het perspectief van hinderbeperking en geluidbelaste woningen.

Wie

LVNL in samenwerking met KLM, AAS en de overheid.

Wat

LVNL, KLM, AAS en DGTL (overheid) onderzoeken op korte termijn de mogelijkheden om tot genoemde optimalisatie van SIDs te komen, waarbij eerder onderzochte routes in het zogenaamde "trilemma" onderzoek uit 2004 ook zullen worden meegenomen.

Met de belanghebbende gemeenten zal worden afgestemd over mogelijke oplossingen.

LVNL ontwerpt in overleg met de KLM de Standard Instrument Departures (SIDs). Er wordt een stapsgewijs ontwikkelproces gevolgd waarbij als eerste stap de huidige uitvliegprocedure wordt vastgelegd in een SID om het aantal koersinstructies te beperken.

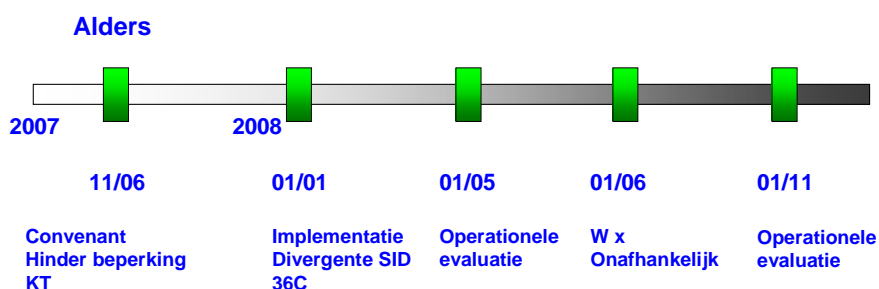
Daarna zal zo snel mogelijk de optimale uitvliegprocedure worden vastgelegd in een SID, waarbij ernaar gestreefd wordt om de voorspelbaarheid te vergroten en de spreiding te minimaliseren.

Verwacht effect

Zwanenburg en Lijnden/Badhoevedorp zullen zoveel mogelijk worden gemedend, de voorspelbaarheid zal vergroten en de spreiding minimaliseren waardoor naar verwachting de hinder wordt beperkt.

Wanneer

De MER voor de korte termijn zal tenminste bevatten het effect op de grenswaarden op de handhavingpunten, het aantal gehinderden en het aantal geluidbelaste woningen voor de oorspronkelijke beoogde parallelle startroutes en de SID die de huidige uitvliegprocedure vastlegt. In de MLT na genoemd optimalisatieonderzoek zal worden besloten tot de definitieve uitvliegroutes vanaf de Zwanenburgbaan.



24. Microklimaat aanpak – Amstelveen

Doel

Daar waar mogelijk, tegemoet komen aan de wensen van de inwoners van Amstelveen om de lokale geluidshinder zoveel mogelijk te beperken, zonder hierbij overlast naar andere woonkernen te verplaatsen. In Amstelveen wordt geluidshinder ondervonden van het gebruik van de Buitenveldertbaan en ook van vliegverkeer van andere banen.

Wie

Luchtverkeersleiding Nederland en KLM.

Wat

Middels enquêtes, waarnemingen en interviews bij de lokale bevolking van Amstelveen nagaan van welk vliegverkeer op Schiphol de meeste overlast wordt ondervonden. Na analyse van dit vliegverkeer zal vervolgens ter plaatse uitleg worden gegeven over de mogelijke oorzaken en de eventuele oplossingen voor de gevonden problemen. In overleg met Amstelveen wordt besloten welk van deze oplossingen door de betrokken partijen zou moeten worden geïmplementeerd.

Verwacht effect

Verbetering van de hinderbeleving.

Gebruik van de routes

N.v.t.

Luchtverkeerswegen

N.v.t.

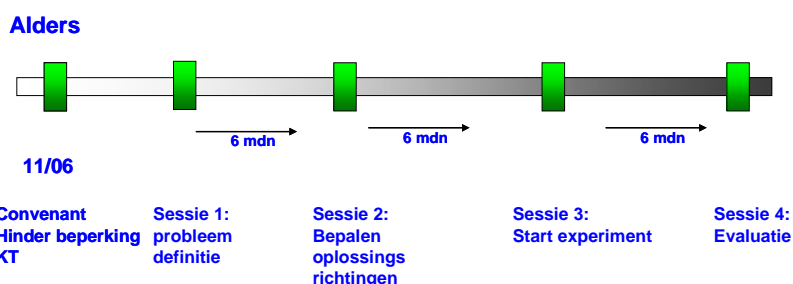
Handhavingspunten

N.v.t.

Berekende effecten

N.v.t.

Wanneer



BIJLAGE B

- 1 Deze bijlage is van toepassing voorzover daarnaar wordt verwezen in de artikelen 4.3, 6.2, 8.2, 9.3 en 10.3 van het convenant hinderbeperkende maatregelen Schiphol.
- 2 LVNL, Schiphol en KLM geven aan CROS onderbouwd aan op welke plaatsen en in welke mate voor de uitvoering van de maatregel aanpassing noodzakelijk is van de geldende grenswaarden voor geluidsbelasting en – indien van toepassing – vrijstelling van de artikelen 3.1.1 en 3.1.3 van het LVB.
- 3 CROS onderzoekt in hoeverre de uitvoering van de maatregel een positieve bijdrage levert aan de hinderbeleving van Omwonenden en adviseert op basis daarvan de Ministers. Artikel 4 tot en met 7 van deze bijlage zijn slechts van toepassing voorzover CROS positief adviseert.
- 4 De Ministers spannen zich in een regeling uit te vaardigen op grond van artikel 8.23a van de Wet luchtvaart. Deze regeling bevat voor een nader te bepalen duur vervangende grenswaarden voor geluidsbelasting die een ongestoorde uitvoering van het experiment mogelijk maken. Indien van toepassing bevat de regeling tevens vervangende regels die een ongestoorde uitvoering van het experiment mogelijk maken.
- 5 Nadat uitvoering is gegeven aan artikel 2 tot en met 4 van deze bijlage geven LVNL, Schiphol en KLM voor de duur zoals is bepaald op grond van artikel 8.23a Wet luchtvaart uitvoering aan de maatregel.
- 6 Partijen voorzien de partij die het monitoringprogramma uitvoert van de informatie waarom deze in dat kader verzoekt.
- 7 De Ministers beslissen volgens artikel 8.23a van de Wet luchtvaart over voortzetting van het experiment en omzetting in een structurele wettelijke regeling. Bij beëindiging van het experiment spannen zij zich in voor een overgangsregeling waarin rekening wordt gehouden met de gevolgen van het experiment voor de mogelijkheid te voldoen aan de grenswaarden voor geluidsbelasting.