

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.

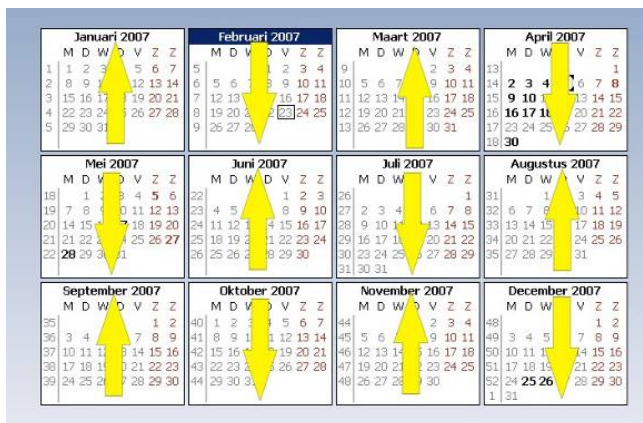
Voorstellen hinderbeperkende maatregelen

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.



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.

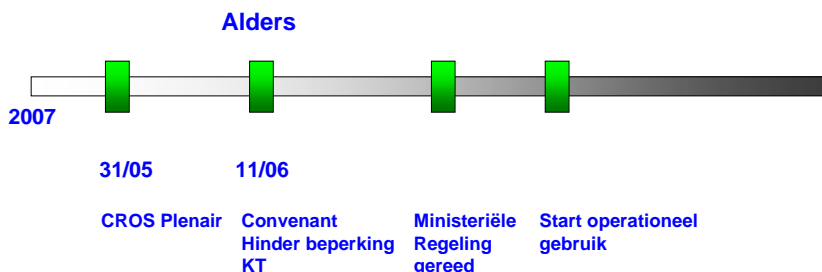
Handhavingspunten

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

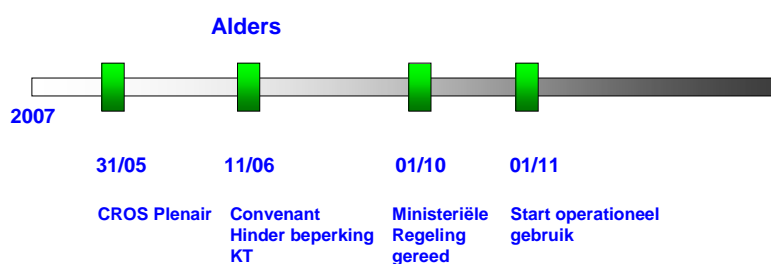
Gezien de ligging van de handhavingspunten wordt geen effect verwacht.

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 Venne

Doel

Concentreren vliegverkeer langs de vertrekroute tussen Hoofddorp en Nieuw Venne.

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 Venne 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

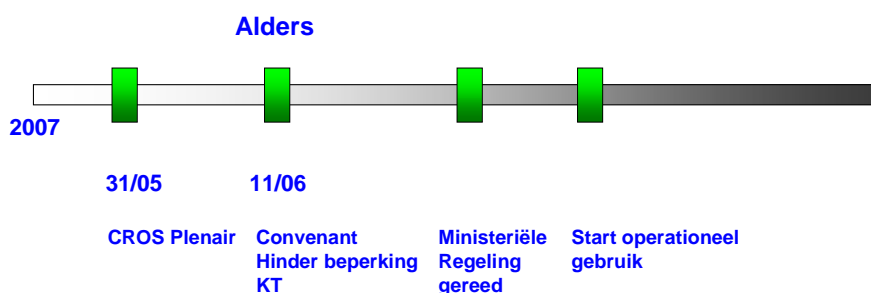
Er wordt een effect verwacht op de punten 03, 04 en 05

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 rechterrands 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 rechterrands 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 rechterrands 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.

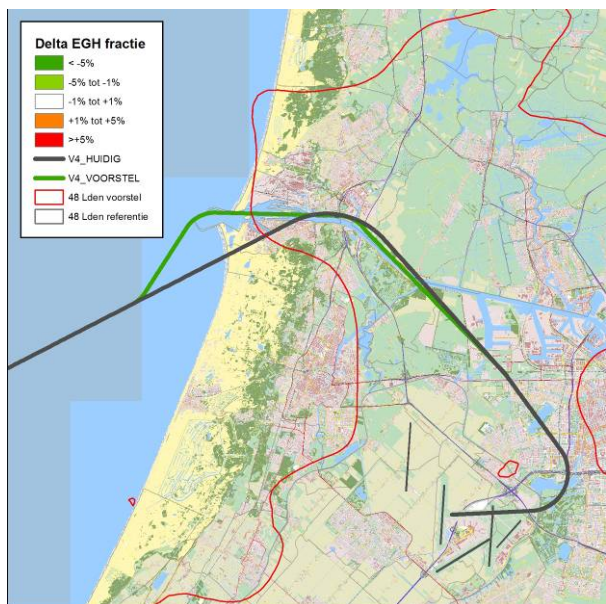
Berekende effecten

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.

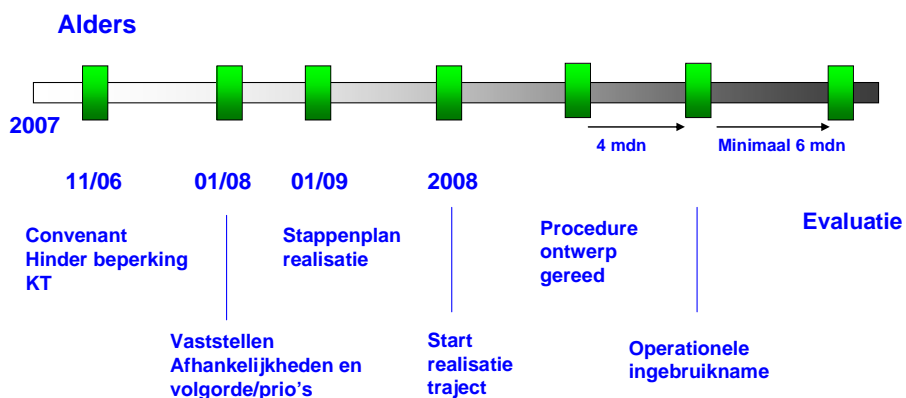
Aantallen ernstig gehinderden bij voorstel incl. percentage verschil met huidige situatie



	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%)
ZAAANSTAD	+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

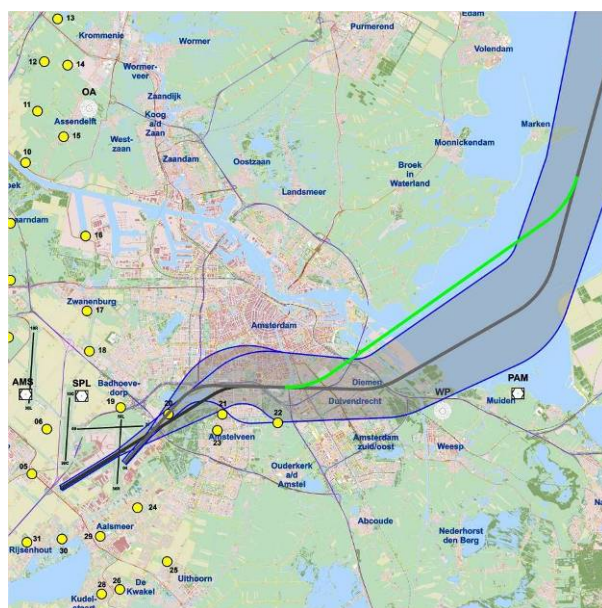
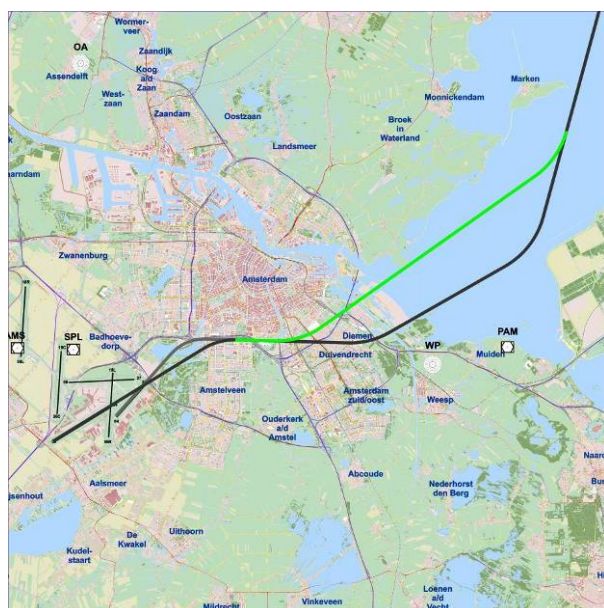
Vanaf Amsterdam-Zuid komt de nieuwe route steeds dichterbij de linkerrand van de luchtverkeersweg. Ter hoogte van Diemen treedt de nieuwe route buiten de luchtverkeersweg. Aanpassing luchtverkeersweg is noodzakelijk.

Handhavingspunten

De routewijzigingen hebben geen effect op de handhavingspunten

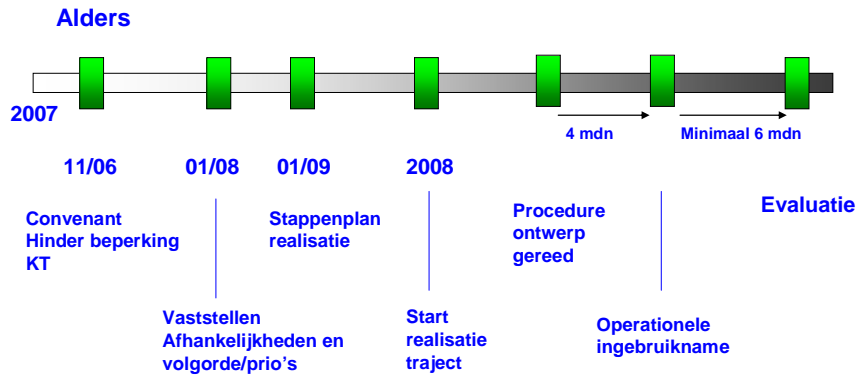
Berekende effecten

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

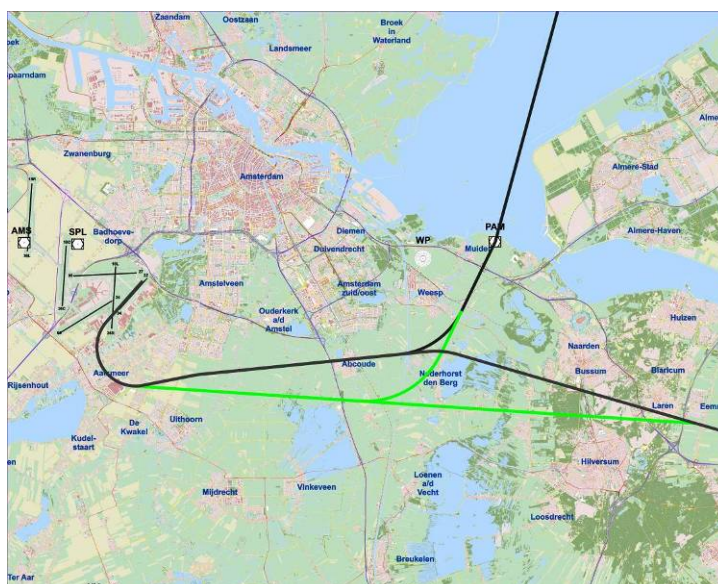
Vanaf Aalsmeer komt de nieuwe route dicht bij de rechterrاند van de luchtverkeersweg. Aanpassing van de luchtverkeersweg is niet noodzakelijk.

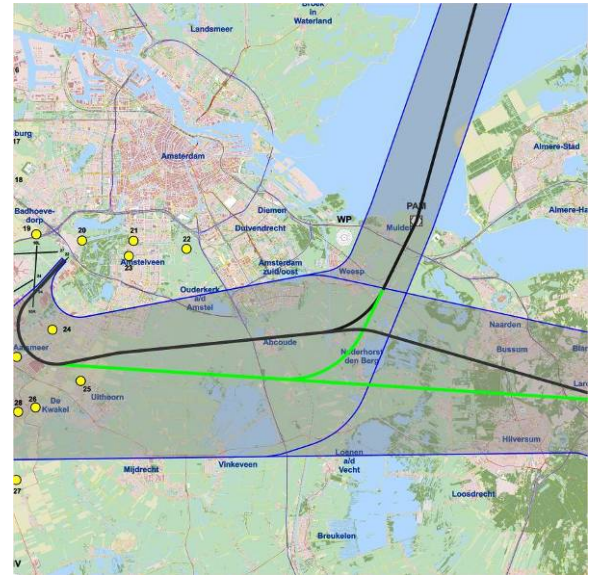
Handhavingspunten

Nog niet onderzocht

Berekende effecten

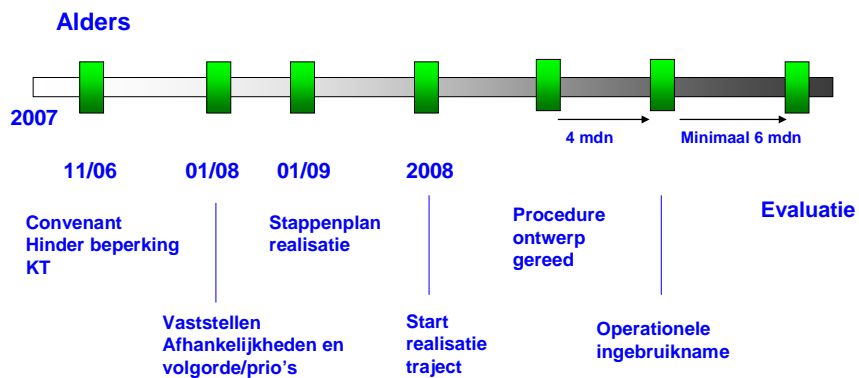
Door de routewijziging kan de geluidbelasting wijzigen in de handhavingspunten 25 en 26.





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

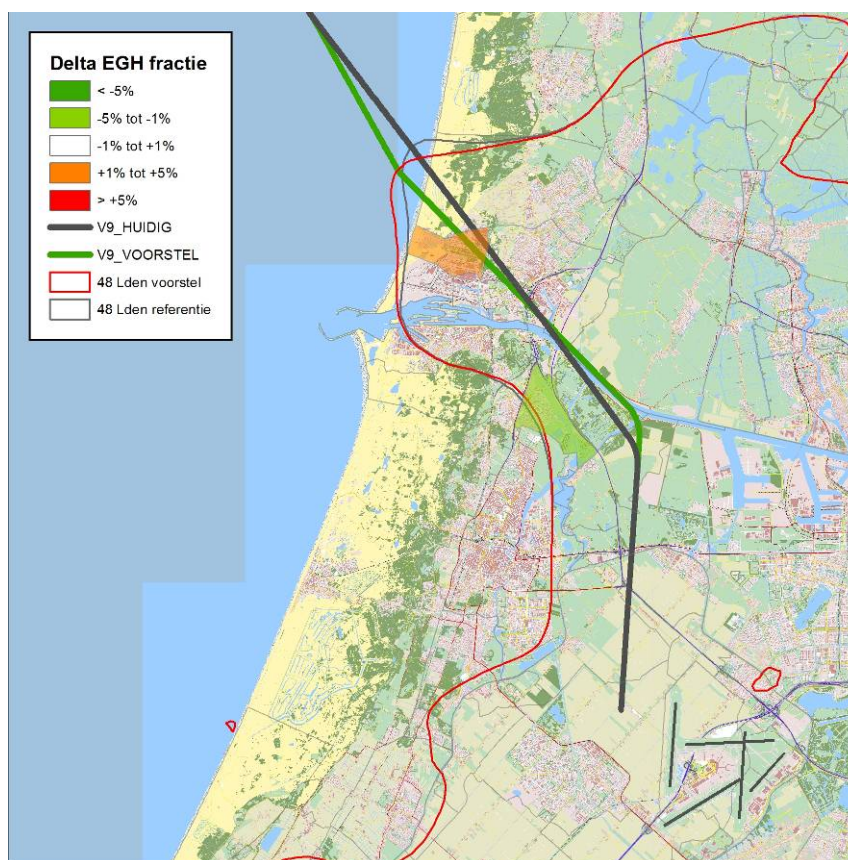
Concentreren van vliegverkeer langs de BERGI vertekroute van baan 36L t.h.v. Beverwijk, nodig om alle routes zonder knik over elkaar heen te leggen i.v.m. aanpassing van BERGI baan 06 en 09 en aanpassing GORLO baan 04, 06 en 09.

- 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 rechterrاند van de luchtverkeersweg. Vanaf Beverwijk komt de nieuwe route iets dicht bij de linkerrand van de luchtverkeersweg. Aanpassing van de luchtverkeersweg 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

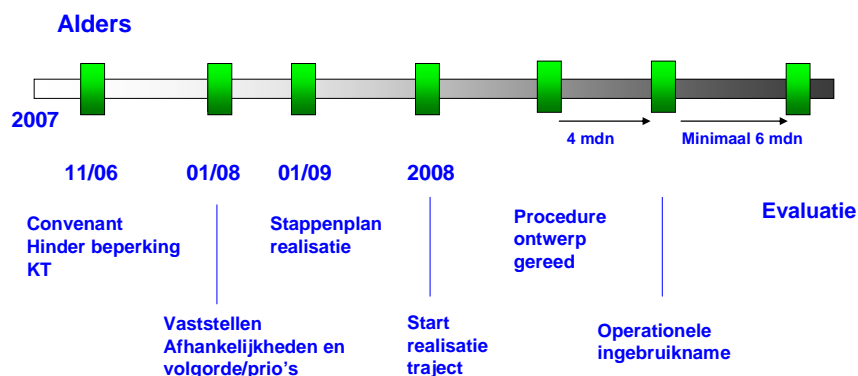
Door de routewijziging zal de geluidbelasting in handhavingspunt 9 met 0,08 dB afnemen. In de handhavingspunten 7 (0,03), 8 (0,04), 10 (0,13), 11 (0,06), 15 (0,08) en 16 (0,05) neemt de geluidbelasting toe.

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.

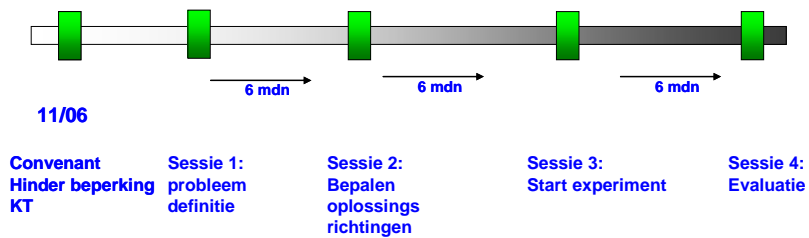
Berekende effecten

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

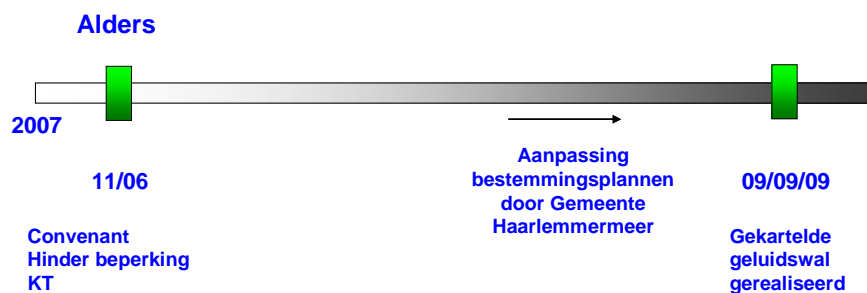
N.v.t.

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.

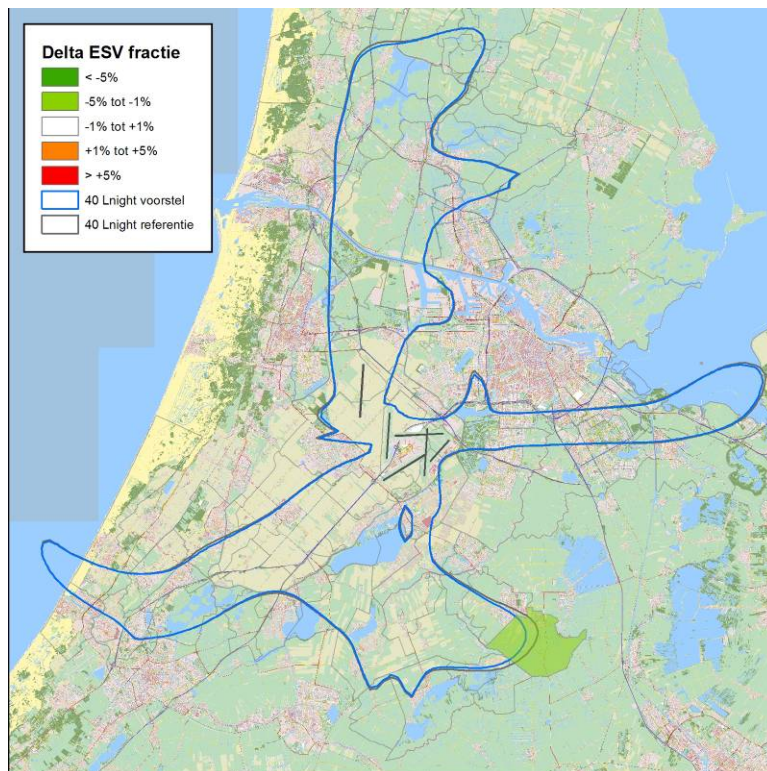
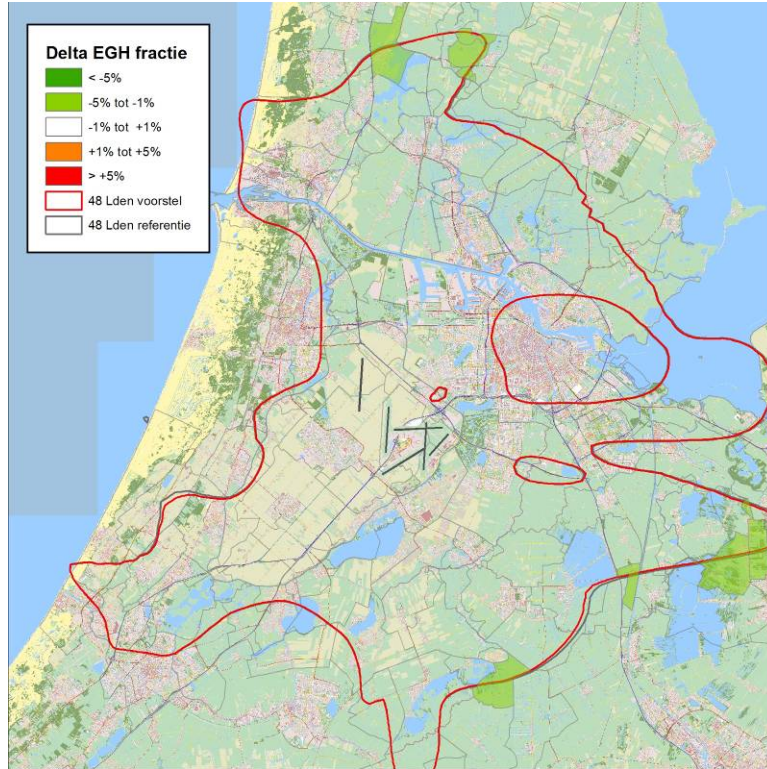
In de gebieden ten noorden van de Polderbaan en ten zuidwesten van de Kaagbaan vinden per nacht 3 à 4 vluchten met 'onderkant Hoofdstuk 3' vliegtuigen plaats. Dus de bewoners van onder andere Castricum, Heemskerk, Uitgeest, Assendelft, Spaarndam, Noordwijk en Sassenheim zullen enkele malen per nacht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

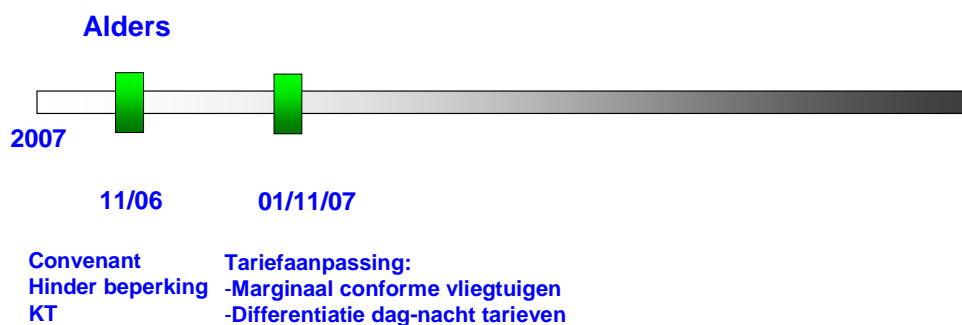
Wanneer

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

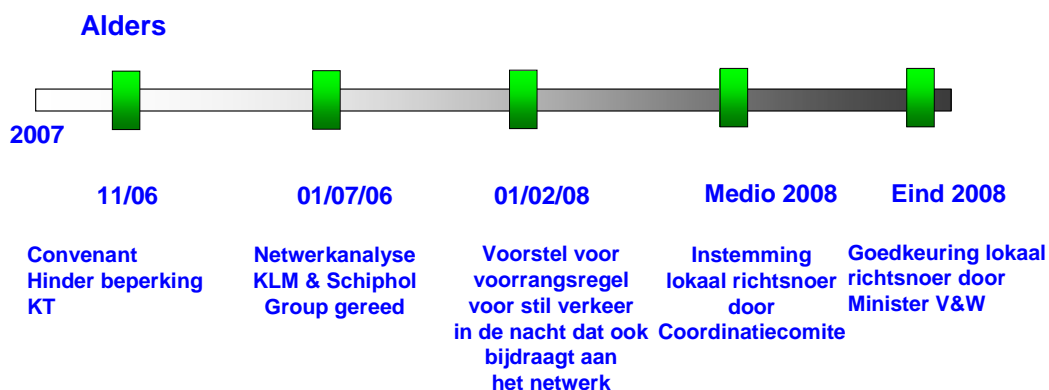
Nog niet onderzocht

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.

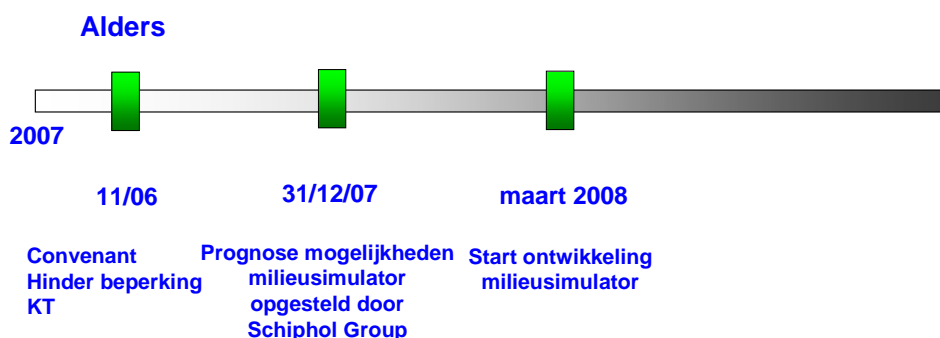
De Environmental Simulator heeft drie belangrijke kenmerken. Ten eerste komt er een vaste lokatie. Op deze plaats kunnen geïnteresseerden op een interactieve manier informatie krijgen over Schiphol en over de manier van vliegen. Ten tweede omvat de Environmental Simulator een methode om informatie te 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

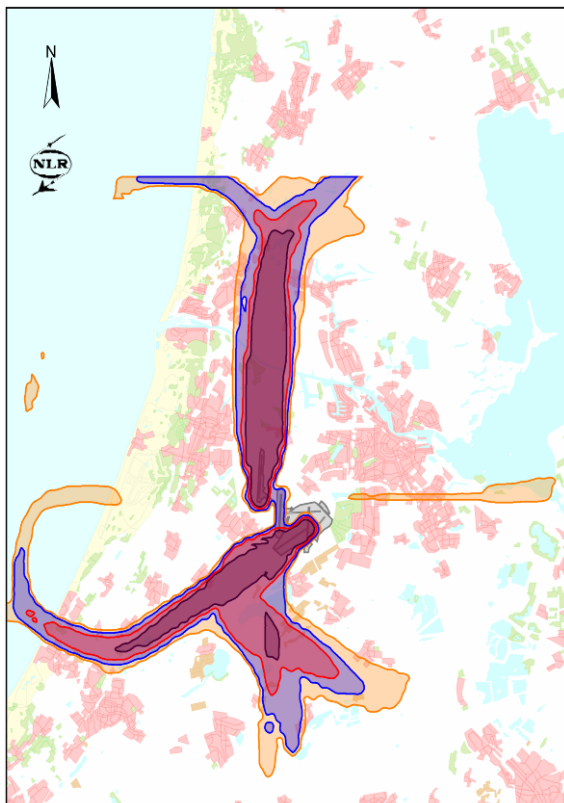
Voor alle geïnteresseerde partijen in de omgeving wordt het mogelijk om informatie te krijgen, kennis op te doen en zich een beeld te vormen over de relatie tussen Schiphol en de omgeving. Dit zal een goede bijdrage leveren aan de maatschappelijke discussies over Schiphol.

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 handhavingsmechanismen.
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.

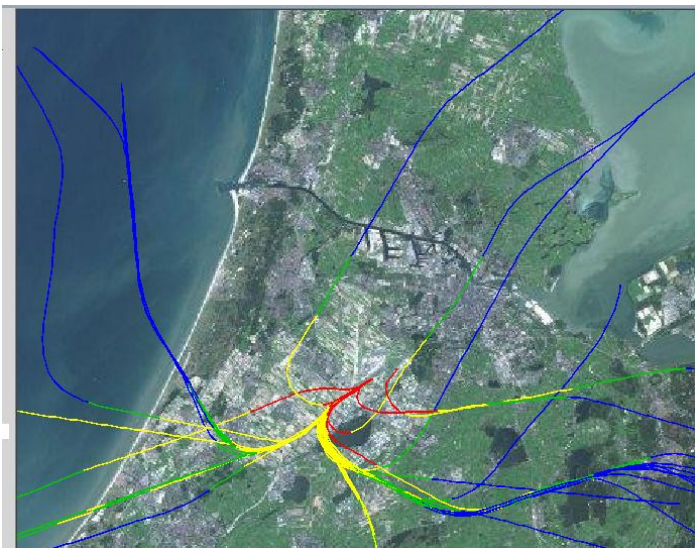
Wie

Amsterdam Airport Schiphol.

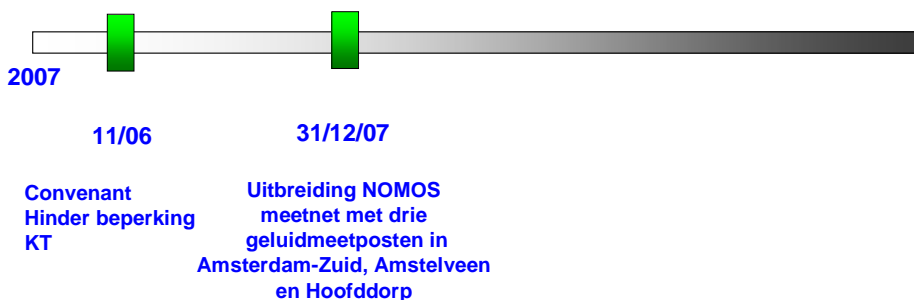
Wat

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

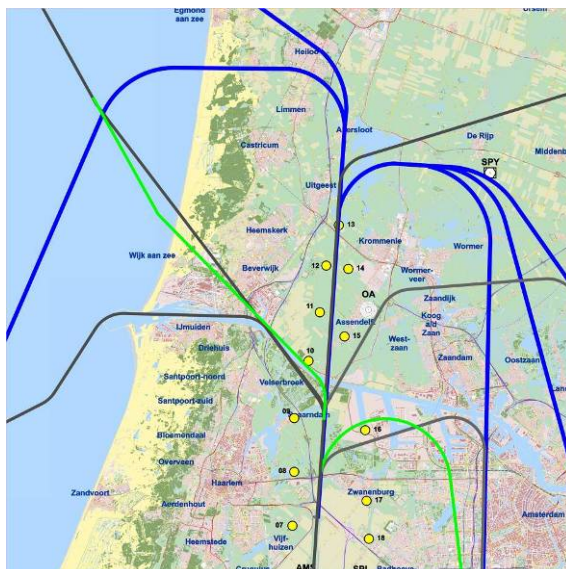


17. “Voorwaardelijke maatregel” De nachtelijke vertrekroutes vanaf de Polderbaan ook in het uur tussen 6 en 7 vliegen.

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.



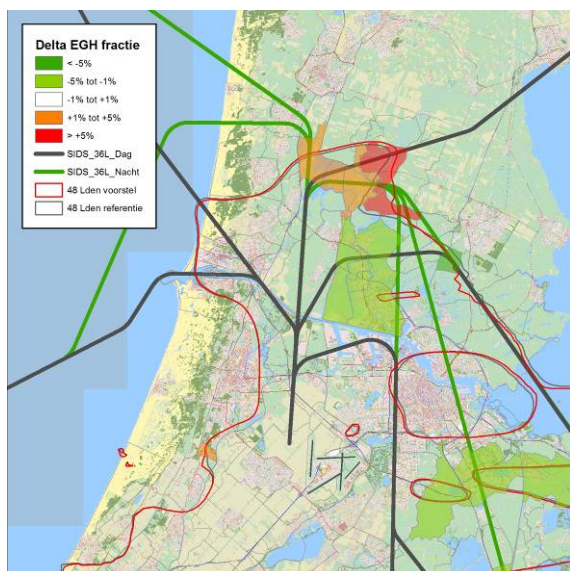
Toelichting op de voorwaarde van evaluatie:

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.

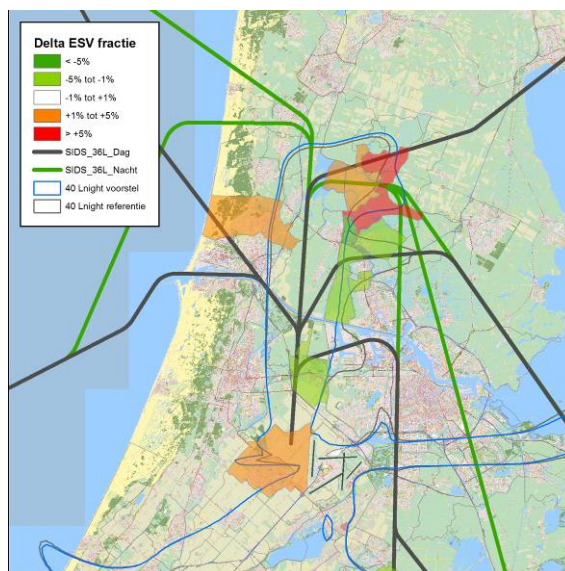
De startbehoefte voor totaal Schiphol in dit time-bracket in de zomer van 2008 bedraagt 19. Dit loopt op tot boven de 30 in 2020. Als de startcapaciteit dus wordt beperkt tot 25 per uur dan ontstaat er tussen 2012 en 2020 een commercieel, maar ook operationeel probleem, mede afhankelijk van het gekozen 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 slechtweersomstandigheid 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

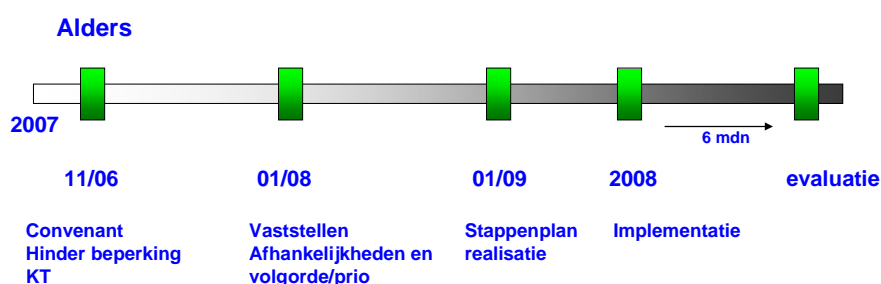
	V17
TOTAAL	-9069 (-3.83%)
AALSMEER	-5 (-0.02%)
- AALSMEER	-3 (-0.02%)
- KUDELSTAART	-2 (-0.03%)
ABCOUDE	-15 (-0.17%)
- ABCOUDE	-14 (-0.20%)
- BAAMBRUGGE	-1 (-0.05%)
AMSTELVEEN	-321 (-0.41%)
- AMSTELVEEN	-321 (-0.41%)
AMSTERDAM	-6063 (-0.82%)
- AMSTERDAM	-5099 (-0.77%)
- AMSTERDAM ZUIDOOST	-964 (-1.27%)
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%)
ZAANSTAD	-1478 (-1.05%)
- ASSENDELFT	+31 (+0.23%)
- KOOG AAN DE ZAAN	-127 (-1.08%)
- KROMMENIE	+152 (+0.88%)
- WESTKNOLLENDAM	+10 (+1.80%)
- WESTZAAN	-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.

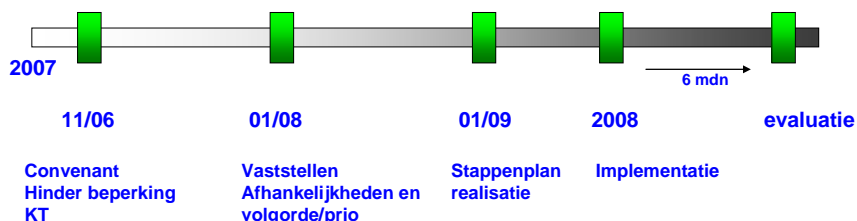
Berekende effecten

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

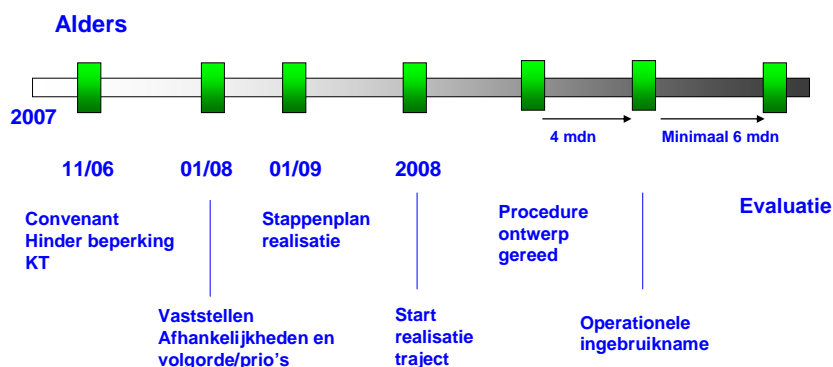
Voorbij Zwanenburg komen de routes dicht bij de linkerrand van de luchtverkeerswegen. Daarna komen de routes tot aan Uithoorn dicht bij de rechterrand van de luchtverkeerswegen. Aanpassing van de luchtverkeerswegen is noodzakelijk.

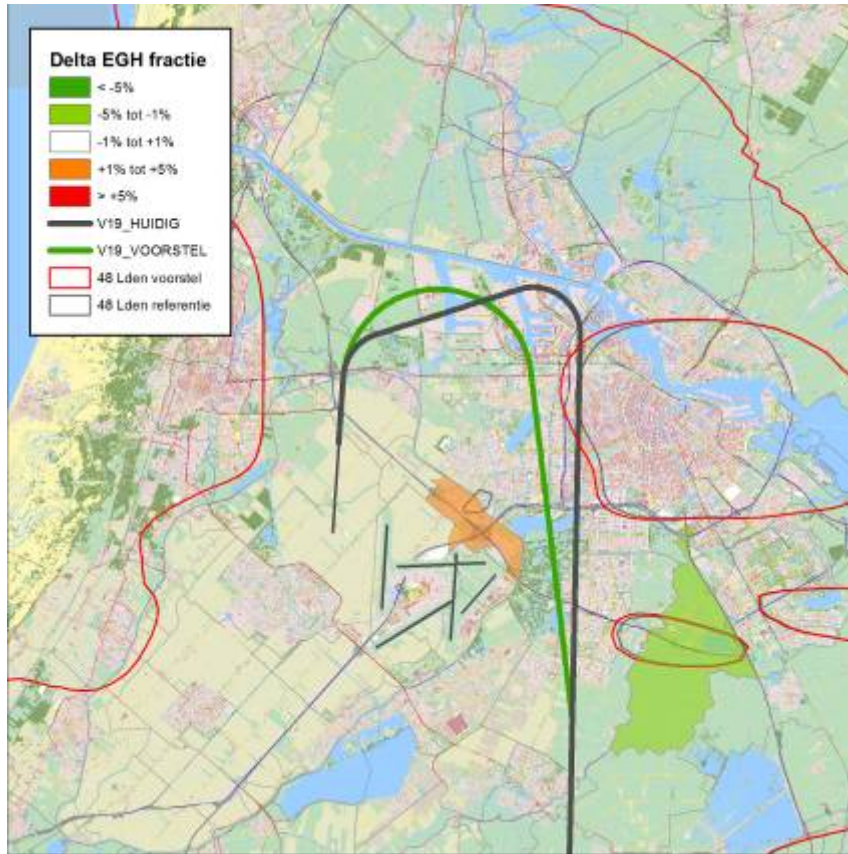
Handhavingspunten

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





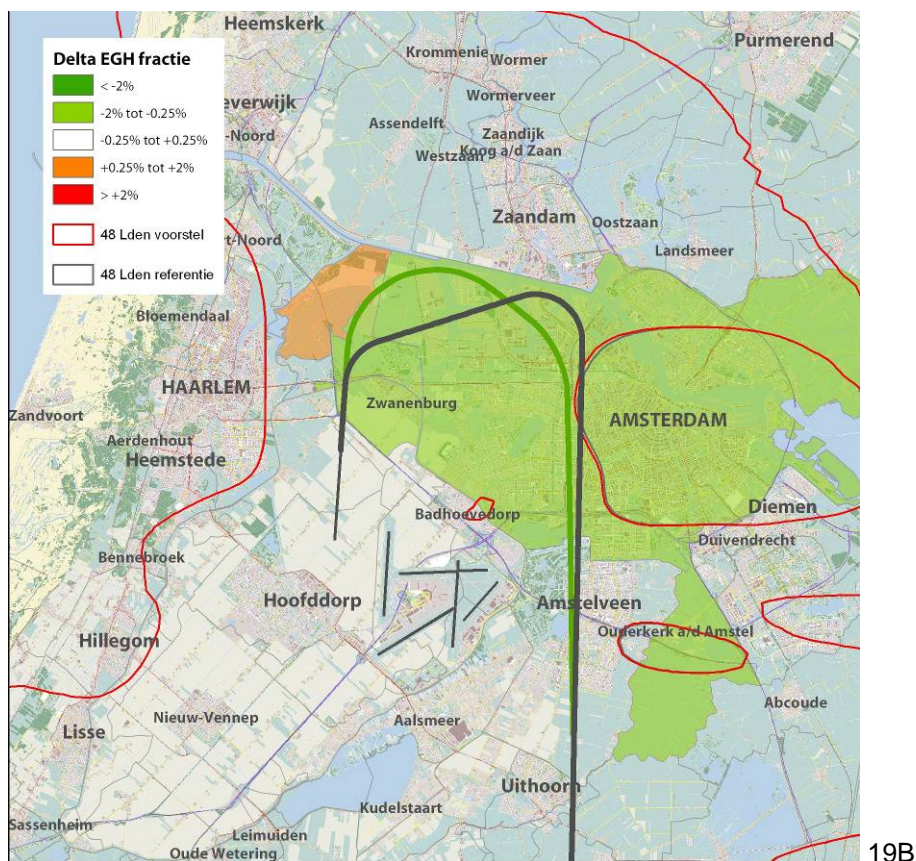
19A

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%)
- SPAARN DAM WEST	+2 (+0.31%)
HAARLEMMERLIEDE CA	-3 (-0.05%)
- HAARLEMMERLIEDE	+1 (+0.29%)
- HALFWEG NH	-14 (-0.57%)
- SPAARN DAM	+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%)
- ROELOFARENDSVEEN	+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%)

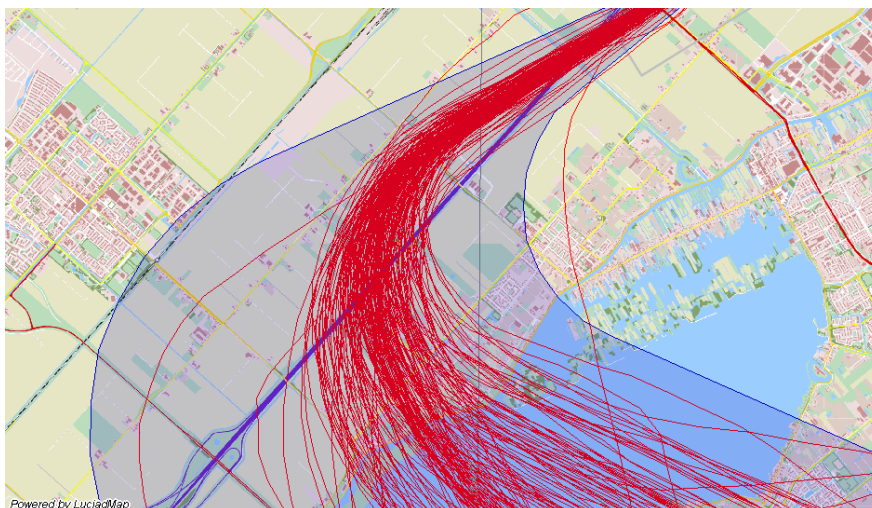
- WAVERVEEN	-1 (-0.06%)
DIEMEN	-4 (-0.02%)
- DIEMEN	-4 (-0.02%)
HAARLEM	+20 (+0.01%)
- HAARLEM	+19 (+0.01%)
- SPAARNDAM WEST	+2 (+0.23%)
HAARLEMMERLIEDE CA	-4 (-0.07%)
- HAARLEMMERLIEDE	+1 (+0.25%)
- HALFWEG NH	-13 (-0.53%)
- SPAARNDAM	+9 (+0.31%)
HAARLEMMERMEER	-13 (-0.01%)
- AALSMEERDERBRUG	0 (0.00%)
- 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%)
- WESTZAAAN	+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

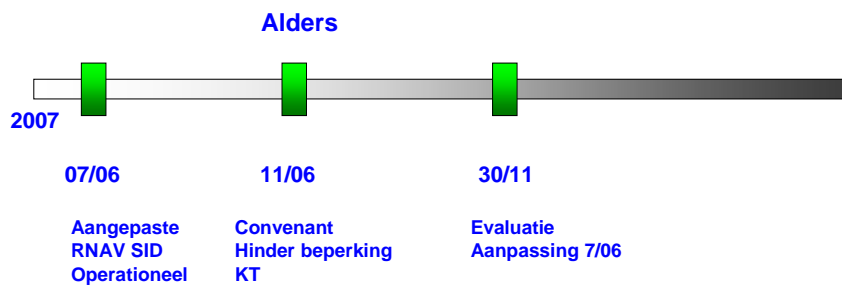
N.v.t.

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

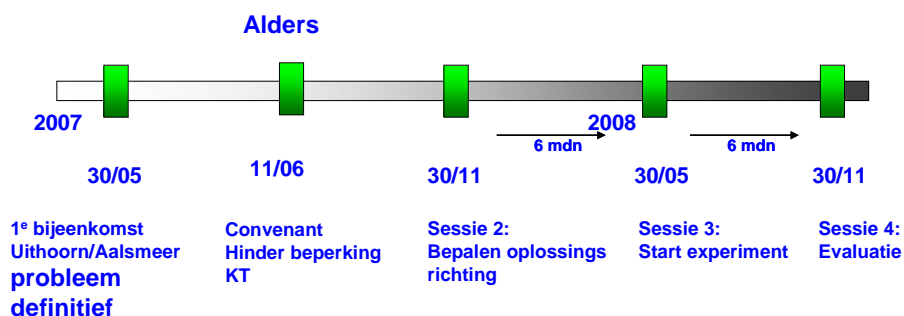
N.v.t.

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.

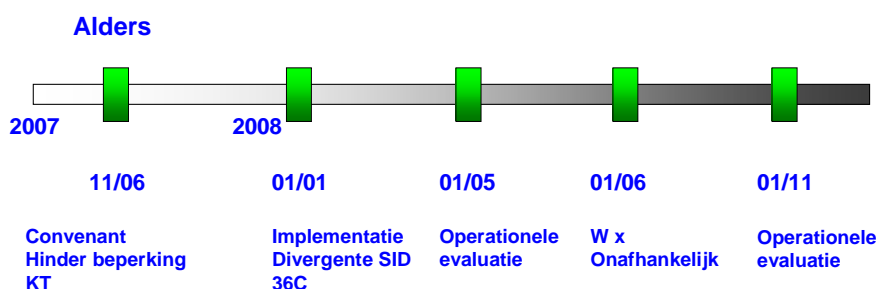
Daarna zal zo snel mogelijk de optimale uitvliegprocedure worden vastgelegd in een SID, waarbij ernaar gestreefd wordt om de voorspelbaarheid te vergroten en de spreiding te minimaliseren.

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 welke 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

