

21-02-2023

Nadere informatie uitwerking experimenteerregeling strikt preferentieel baangebruik

Welcome to Amsterdam Airport

Schiphol



Inleiding


Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft Schiphol op 3 februari jl. verzocht de uitwerking van de experimenteerregeling strikt preferentieel baangebruik^[1] (in het vervolg: de experimenteerregeling) te onderzoeken t.b.v. informatievoorziening van o.a. de Omgevingsraad Schiphol (ORS).

Het betreft twee specifieke verzoeken:

1. Een analyse over welke aspecten/maatregelen van invloed zijn geweest bij de voorgestelde (tijdelijke) ophoging van een aantal specifieke grenswaarden.
2. Een (grafische) weergave van een vergelijking tussen de verwachte geluidbelasting voor het gebruiksjaar 2024 met de gerealiseerde geluidbelasting van een eerder jaar, bijvoorbeeld een vergelijking met 2019.

Schiphol heeft in samenwerking met Luchtverkeerleiding Nederland (LVNL) en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) informatie verzameld in opvolging van dit verzoek. Dit document presenteert de uitkomsten.

[1] Te bereiken via: rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2023/01/26/start-internetconsultatie-experimenteerregeling-strikt-preferentieel-baangebruik-schiphol



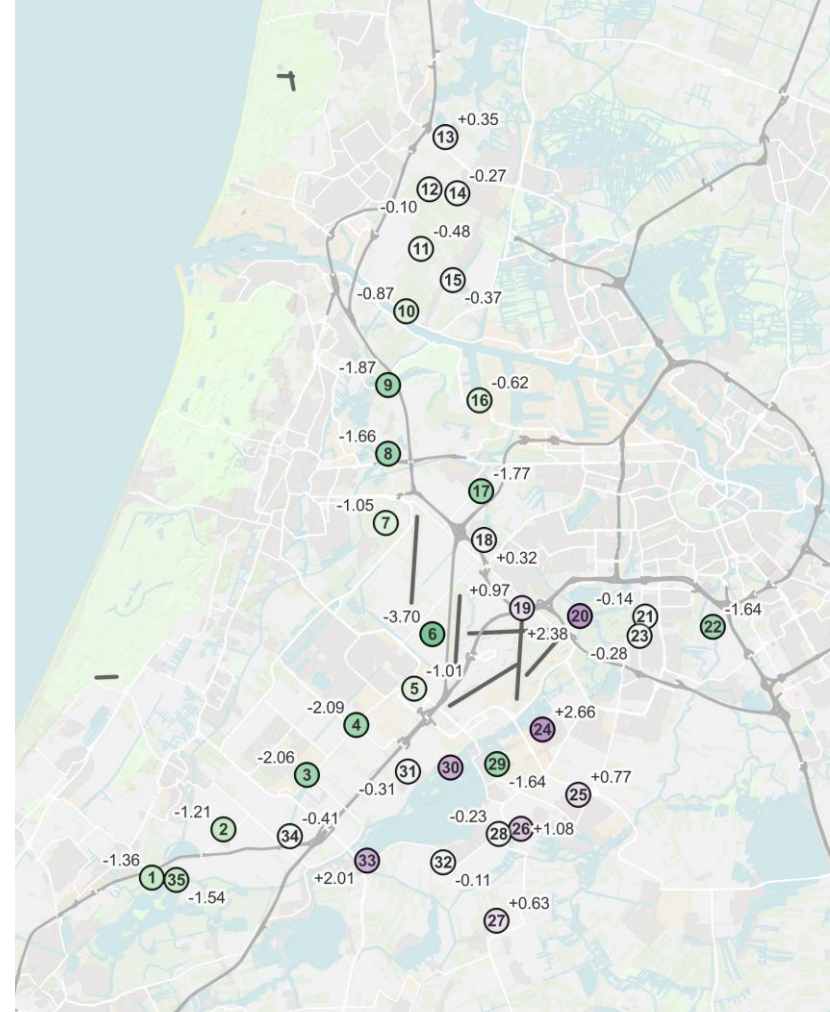
Verklaring bij de ophoging van een aantal specifieke handhavingspunten

De experimenteerregeling stelt voor sommige grenswaarden een tijdelijke verhoging vast.

Een uitgangspunt van het krimpbesluit van 24 juni 2022 is dat Schiphol bij het einde van anticiperend handhaven moet blijven vliegen volgens het strikt preferentieel baangebruik. Om dit mogelijk te maken heeft lenW er voor gekozen tijdelijk de maximale geluidbelasting in de handhavingspunten aan te passen.

Dit leidt op 25 punten tot een verlaging van de grenswaarde L_{den} . Op 10 punten leidt dit echter tot een toename. Het gaat hierbij om de volgende handhavingspunten:

- Punt 13
- Punt 18
- Punt 19 en 20
- Punten 24-27
- Punt 30
- Punt 33



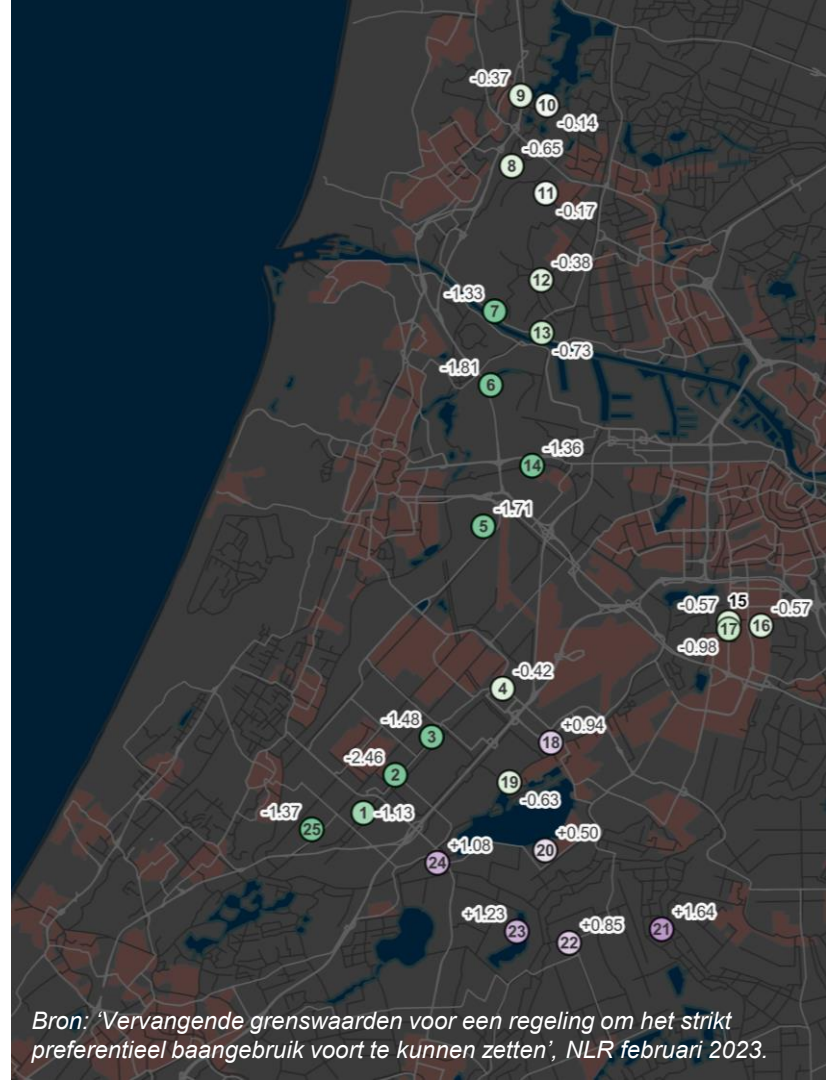
Bron: 'Vervangende grenswaarden voor een regeling om het strikt preferentieel baangebruik voort te kunnen zetten', NLR februari 2023.

Ook voor L_{night} stelt de experimenteerregeling voor sommige grenswaarden een tijdelijke verhoging vast.

Voor L_{night} leidt de actualisatie tot een verlaging bij 19 punten en een verhoging van 6 grenswaarden.

Deze grenswaarden liggen bij uitvliegroutes van de Kaagbaan:

- Punten 18, 20-24



Bron: 'Vervangende grenswaarden voor een regeling om het strikt preferentieel baangebruik voort te kunnen zetten', NLR februari 2023.

Ophoging van de genoemde handhavingspunten komt door (1) operationele wijzingen voor strikt preferentieel baangebruik en veiligheid en (2) voortschrijdend inzicht in modellering van de geluidbelasting ten opzichte van het model uit 2009. (1-2)

Handhavingspunten	(Hoofd)oorzaken
13	Als gevolg van het vervroegen en verlengen van het nachtrecht is er meer vliegverkeer boven handhavingspunt 13.
18	Als gevolg van invoering van een nieuwe startprocedure NADP-2 neemt de geluidbelasting in handhavingspunt 18 toe.
19 en 20	<ul style="list-style-type: none">De geluidbelasting in handhavingspunten 19 en 20 neemt toe als gevolg van een toename van het gebruik van de Oostbaan. Deze toename heeft twee operationele maatregelen als oorzaak:<ul style="list-style-type: none">Verhogen wolkenbasis voor convergerende banenVerhoogde inzetbaarheid van de OostbaanDe geluidbelasting in handhavingspunten 19 en 20 neemt ook toe als gevolg van een toename van het gebruik van de Buitenveldertbaan. Deze toename is een voortschrijdend inzicht in modellering van de geluidbelasting.
24, 25, 26 en 27	De geluidbelasting in handhavingspunten 24, 25, 26 en 27 neemt toe als gevolg van een toename van het gebruik van de Aalsmeer, door twee operationele wijzigingen: <ul style="list-style-type: none">Verhogen wolkenbasis voor convergerende banenOperatie buiten de Uniforme Daglicht Periode (UDP)

Ophoging van de genoemde handhavingspunten komt door (1) operationele wijzingen voor strikt preferentieel baangebruik en veiligheid en (2) voortschrijdend inzicht in modellering van de geluidbelasting ten opzichte van het model uit 2009. (2-2)

Handhavingspunten	(Hoofd)oorzaken
30	De geluidbelasting in punt 30 neemt toe als gevolg toename van het gebruik van de Zwanenburgbaan vanuit het zuiden. Dit komt door het verhogen wolkenbasis voor convergerende banen .
33	De geluidbelasting van punt 33 neemt onder andere toe omdat er meer verkeer van Kaagbaan naar het oosten wordt afgehandeld. Deze toename is voortschrijdend inzicht in modellering van de geluidbelasting.
L _{night} punten 18, 20-24	<ul style="list-style-type: none">• Een verhoging van punten 18, 20-24 L_{night} is noodzakelijk als gevolg van eerdere inzet van de Aalsmeerbaan voor 07:00 als gevolg van de maatregel 'Operatie buiten de Uniforme Daglicht Periode (UDP)'.• Daarnaast neemt de geluidbelasting ook toe als gevolg van een toename van het meer verkeer vanaf de Kaagbaan naar het oosten en het verkeer van de Zwanenburgbaan naar het zuiden. Deze toenames zijn een voortschrijdend inzicht in modellering van de geluidbelasting.

Als oorzaken zijn er onder andere een aantal operationele maatregelen te benoemen. (1-2)

Verlengen en vervroegen van het nachtregime, pagina 20^[1]

Vanwege het hinderbeperkende karakter van de nachtoperatie (vaste naderingsroutes waarop CDO's kunnen worden gevlogen, SID wordt gevolgd tot 9.000 voet) kan LVNL -indien het verkeersaanbod het toelaat -om 22:30 beginnen met de nachtoperatie en deze doorvoeren tot 06:30. Deze maatregel is genomen voor hinderbeperking.

NADP-2, pagina 15^[1]

Door een voor geluid geoptimaliseerde vertrekprocedure te volgen neemt de geluidbelasting gegenereerd tijdens een vertrek af. Daarnaast leidt het tot meer uniform vlieggedrag. Deze maatregel is genomen voor hinderbeperking.

Verhogen wolkenbasis convergerende banen, pagina 7^[1]

De minimaal vereiste wolkenbasis voor het gebruiken van een convergerende baancombinatie is verhoogd van 1.000 ft. naar 2.000 ft. Een merkbaar gevolg van deze maatregelen is verhoogd gebruik van Oostbaan als landingsbaan, verhoogd gebruik van Aalsmeerbaan als startbaan en verhoogd gebruik van Zwanenburg als landingsbaan. Deze maatregel is genomen voor de veiligheid.

[1] Voor meer informatie over operationele maatregelen zie 'Operationele wijzigingen en maatregelen periode 2010-2022', LVNL, 21 december 2022

Als oorzaken zijn er onder andere een aantal operationele maatregelen te benoemen. (2-2)

Verhoogde inzet van de Oostbaan, pagina 9^[1]

Door het verstevigen van de Oostbaan (04/22) door Schiphol kan deze baan door meer vliegtuigtypes gebruikt worden als landingsbaan. Een merkbaar gevolg van deze maatregel is een verhoogd gebruik van de Oostbaan als landingsbaan en een verminderd gebruik van de Buitenveldertbaan als landingsbaan. Deze maatregel is genomen voor de veiligheid.

Operatie buiten de Uniforme Daglichtperiode (UDP), pagina 8^[1]

Buiten de uniforme daglicht periode (UDP) wordt indien het verkeersaanbod daartoe noodzaakt, overgegaan op een baancombinatie zonder afhankelijkheid tussen startend en landend verkeer. Een merkbaar gevolg van deze maatregel is een verhoogd baangebruik van de Aalsmeerbaan als startbaan. Deze maatregel is genomen voor de veiligheid.

Naast deze specifieke wijzigingen zijn er veel andere operationele wijzigingen die hier niet expliciet genoemd worden maar wel een effect hebben op de geluidbelasting. Een van groep van maatregelen gaat bijvoorbeeld over de spreiding van routes. Als gevolg van hogere navigatienauwkeurigheid vliegt het startend verkeer geconcentreerder, bijvoorbeeld door vaste bochtstralen, de invoer van GPS navigatie en routeoptimalisaties.



Ook voortschrijdende inzichten in de prognose van de geluidbelasting op Schiphol hebben een effect op de handhavingspunten.

Uit analyses is gebleken dat de verschillen tussen het voorspelde baangebruik en het gerealiseerde baangebruik met name zitten in de onderschatting van inzet van de Buitenveldertbaan en de overschatting van het noordelijk baangebruik t.o.v. het zuidelijk baangebruik.^[1]

Om de prognose beter aan te laten sluiten is voor actualisatie van de grenswaarden daarom gebruik gemaakt van het zogenoemde hybride baangebruiksmodel^[2]. Het is in oktober 2013 in gebruik genomen. Het hybride baangebruiksmodel baseert zich op gegevens uit de praktijk, in tegenstelling tot de grenswaarden uit 2010.

Naast het hybride baangebruiksmodel zijn er andere wijzigingen in de modellering die hier niet specifiek genoemd worden. Hierbij kan worden gedacht aan de introductie nieuwe routemodellering om de routebanen van startroutes nauwkeuriger in kaart te brengen.

[1] Bijlage 4 van het Aldersadvies over het NNHS, te bereiken via <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-255050.pdf>

[2] Meer informatie over het hybride baangebruiksmodel is te vinden in de gebruiksprognose Schiphol, te bereiken via: <https://www.schiphol.nl/nl/jij-en-schiphol/pagina/gebruiksprognose-alles-wat-je-maar-wilt-weten/>

RIJKS MUSEUM

Impact op de verwachte geluidbelasting in 2024



De verwachte impact van de experimenteerregeling op de geluidbelasting in 2024 is in kaart gebracht op basis van de gebruiksprognose 2023

Schiphol maakt jaarlijks een prognose van het baangebruik en de geluidbelasting voor omwonenden in het document de gebruiksprognose^[1]. Dit is een prognose voor een operationeel jaar (1 november tot 1 november). De resultaten van de prognose worden doorgaans in september gepresenteerd. Ten tijde van opstellen van dit document is de gebruiksprognose 2024 nog niet gepubliceerd.

Voor inschatting van de geluidbelasting in 2024 is daarom gebruik gemaakt van de gebruiksprognose 2023. Deze prognose heeft de volgende uitgangspunten:

- Een verkeersscenario van 487.000 vliegtuigbewegingen, waarvan 31.300 in de nacht.
- Geluidsmodellering volgens het Europese doc.29 model.
- Strikt preferentieel baangebruik volgens de regels van het Nieuwe Normen en Handhavingstelsel (NNHS).
- Bij de bepaling van de geluidbelasting voor de toets op gelijkwaardigheid wordt rekening gehouden met niet-handelsverkeer door middel van een 2,5% opschaling van de totale geluidbelasting van het handelsverkeer.
- Operationele wijzigingen of veranderingen lopende het jaar (zoals baanonderhoud of hinderbeperkende maatregelen) zijn niet beschouwd.

Om de impact van de experimenteerregeling inzichtelijk te maken is het totaal aantal vliegtuigbewegingen teruggebracht naar 460.000. Hiermee is rekening gehouden door de geluidbelasting lineair terug te schalen. Hiermee wordt het baangebruik op primaire banen (Kaag- en Polderbaan) een klein beetje onderschat en het baangebruik op secundaire banen (Zwanenburg-, Aalsmeer en Buitenveldertbaan) een beetje overschat.

[1] Te downloaden via: <https://www.schiphol.nl/nl/jij-en-schiphol/pagina/gebruiksprognose-alles-wat-je-maar-wilt-weten/>



en vervolgens vergeleken met de gerealiseerde geluidbelasting in 2019.

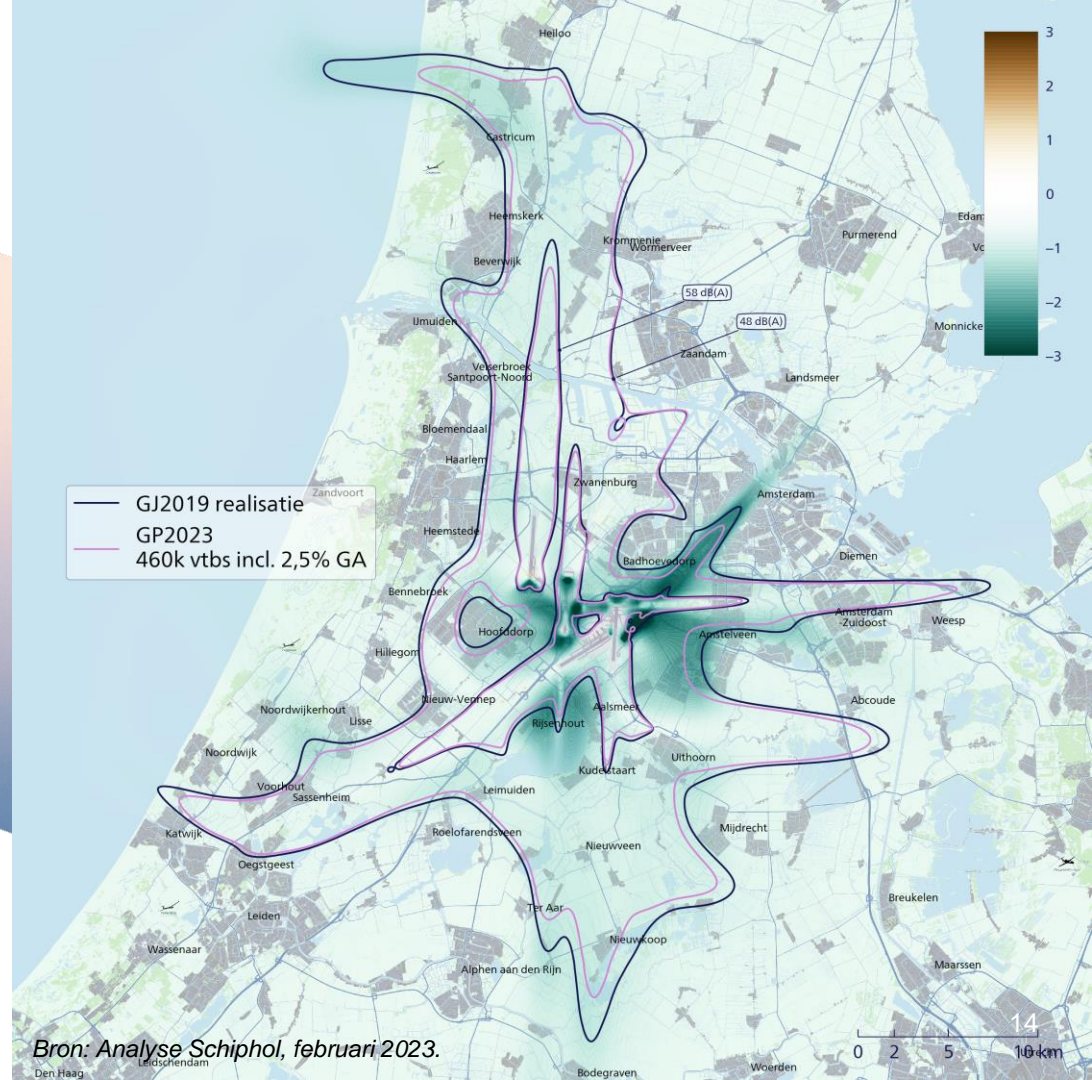
lenW verzoekt Schiphol om een trend in de geluidbelasting inzichtelijk te maken te opzichte van een eerder jaar. Hiervoor is een vergelijking gemaakt tussen met de gerealiseerde geluidbelasting in 2019. Schiphol maakt de gerealiseerde geluidbelasting jaarlijks inzichtelijk in het document: de evaluatie van de gebruiksprognose^[1].

Er is voor gekozen om een vergelijking te maken met het jaar 2019 omdat dit het laatste representatieve jaar voor de COVID-19 crisis is met bijna 500.000 vliegtuigbewegingen (496.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer gerealiseerd). De geluidbelasting is bepaald met Doc.29.

[1] Te downloaden via: <https://www.schiphol.nl/nl/jij-en-schiphol/pagina/gebruiksprognose-alles-wat-je-maar-wilt-weten/>

Het is de verwachting dat de geluidbelasting in 2024 als gevolg van de experimenteerregeling overal rond Schiphol zal afnemen ten opzichte van het referentiejaar 2019.

Verskil tussen de geluidbelasting Lden volgens de gebruiksprognose 23, afgeschaald naar 460.000 vliegtuigbewegingen en de gerealiseerde geluidbelasting uit het gebruiksjaar 2019 in dB(A), samen met de 48 en 58 Lden dB(A) contouren. Een blauwe kleur is een indicatie voor een afname in de geluidbelasting en een bruin/rode kleur is een indicatie voor toename van de geluidbelasting.



Bron: Analyse Schiphol, februari 2023.

Ook is het de verwachting dat het aantal Ernstig Gehinderden (EGH) in 2024 als gevolg van de experimenteerregeling overal rond Schiphol zal afnemen ten opzichte van het referentiejaar 2019.

Geluidseffecten	Realisatie 2019^[1]	Gebruiksprognose 2023 bij 460.000 vliegtuigbewegingen^[2]	Verschil
Woningen met een geluidbelasting van 58 dB(A) Lden of meer	9.600	7.300	-2.300
Ernstig gehinderden met een geluidbelasting van 48 dB(A) Lden of meer	104.400	74.200	-30.200

[1] Bron: evaluatie van de gebruiksprognose 2019.

[2] Bron: Analyse Schiphol, februari 2023.

Samenvatting

Schiphol



Hoewel de geluidbelasting in sommige handhavingspunten wordt opgehoogd, is het de verwachting dat de geluidbelasting in 2024 overal in de omgeving van Schiphol daalt als gevolg van de experimenteerregeling.

- Ophoging van de specifieke genoemde handhavingspunten komt door:
 1. operationele wijzingen voor strikt preferentieel baangebruik en veiligheid en
 2. voortschrijdend inzicht in de modellering van de geluidbelasting rond Schiphol.
- Het is de verwachting dat de geluidbelasting in 2024 als gevolg van de experimenteerregeling overal rond Schiphol zal afnemen ten opzichte van het referentiejaar 2019.