



## Regeling houdende wijziging van de Regeling experiment concentreren uitvliegroute Spijkerboor, de Regeling experiment verlenging gebruiksduur nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures, de Regeling experiment microklimaat Rijsenhout en de Regeling experiment routewijzigingen met als doel verlenging van de experimenten

5 november 2008

Nr. CEND/HDJZ-2008/1424 sector LUV

Hoofddirectie Juridische Zaken

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

Handelende in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;

Gelet op artikel 8.23a, vijfde lid, van de Wet luchtvaart;

Besluit:

### ARTIKEL I

De Regeling experiment concentreren uitvliegroute Spijkerboor wordt als volgt gewijzigd:

A

Aan artikel 1 wordt, onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel g door een puntkomma, een onderdeel toegevoegd, luidende:

h. *gebruiksjaar 2009*: de periode van 1 november 2008 tot en met 31 oktober 2009.

B

In artikel 2 wordt 'het gebruiksjaar 2008' vervangen door: de gebruiksjaaren 2008 en 2009.

C

Aan artikel 3 worden twee leden toegevoegd, luidende:

- In plaats van de grenswaarden, genoemd in bijlage 2 van het LVB, gelden tijdens het verlengde experiment vanaf 1 november 2008 voor de in de onderstaande tabel genoemde handhavingspunten de volgende grenswaarden:

Tabel Grenswaarden handhavingspunten  $L_{den}$  [dB(A)]

Punt-nummer	X-coördinaat	Y-coördinaat	Grenswaarde	Maximum grenswaarde ingeval van buitengewone weersomstandigheden
1	97.325	470.400	56,00	(57,00)
2	100.475	472.525	57,68	(58,68)
3	104.150	474.925	58,72	(59,72)
4	106.325	477.125	58,26	(59,26)
5	108.875	478.725	57,92	(58,92)
6	109.675	481.125	57,38	(58,38)
7	107.625	486.025	57,61	(58,61)
8	107.725	489.075	58,63	(59,63)
9	107.725	492.100	57,15	(58,15)
10	108.525	495.350	59,40	(60,40)
11	109.175	498.100	59,05	(60,05)
12	109.550	500.725	58,68	(59,68)



Punt-nummer	X-coördinaat	Y-coördinaat	Grenswaarde	Maximum grenswaarde ingeval van buitengewone weersomstandigheden
13	110.250	503.025	57,72	(58,72)
14	110.775	500.550	57,00	(58,00)
15	110.575	496.725	58,10	(59,10)
16	111.750	491.425	56,80	(57,80)
17	111.825	487.425	57,14	(58,14)
18	111.950	485.275	61,25	(62,25)
19	113.625	482.275	53,87	(54,87)
20	116.175	481.925	57,78	(58,78)
21	119.050	481.900	57,44	(58,44)
22	122.025	481.450	57,54	(58,54)
23	118.800	481.050	56,72	(57,72)
24	114.525	476.925	57,54	(58,54)
25	116.100	474.050	57,87	(58,87)
26	113.575	472.550	55,36	(56,36)
27	112.500	468.500	56,11	(57,11)
28	112.600	472.325	55,43	(56,43)
29	112.525	475.400	57,00	(58,00)
30	110.475	475.250	57,84	(58,84)
31	108.600	475.075	58,79	(59,79)
32	110.150	471.075	57,09	(58,09)
33	106.800	471.150	56,74	(57,74)
34	103.400	472.225	57,30	(58,30)
35	98.400	470.300	57,10	(58,10)

4. In plaats van de grenswaarden, genoemd in bijlage 3 van het LVB, gelden tijdens het verlengde experiment vanaf 1 november 2008 voor de in de onderstaande tabel genoemde handhavingspunten de volgende grenswaarden:

**Tabel Grenswaarden handhavingspunten  $L_{\text{night}}$  [dB(A)]**

Punt-nummer	X-coördinaat	Y-coördinaat	Grenswaarde	Maximum grenswaarde ingeval van buitengewone weersomstandigheden
1	102.750	473.250	52,76	(53,76)
2	104.150	474.925	50,34	(51,34)
3	105.750	476.600	47,88	(48,88)
4	108.875	478.725	47,73	(48,73)
5	108.025	485.875	52,24	(53,24)
6	108.350	492.100	52,14	(53,14)
7	108.525	495.350	50,37	(51,37)
8	109.275	501.750	49,08	(50,08)
9	109.675	504.850	47,45	(48,45)
10	110.825	504.425	48,13	(49,13)
11	110.775	500.550	48,99	(49,99)
12	110.575	496.725	50,13	(51,13)
13	110.600	494.400	50,28	(51,28)
14	110.175	488.550	52,37	(53,37)
15	118.825	481.650	52,37	(53,37)
16	120.250	481.500	51,31	(52,31)
17	118.825	481.350	52,33	(53,33)
18	111.000	476.350	48,00	(49,00)
19	109.175	474.600	46,19	(47,19)
20	110.750	471.600	46,39	(47,39)
21	115.875	468.125	43,62	(44,62)
22	111.800	467.525	43,96	(44,96)
23	109.500	468.025	45,79	(46,79)
24	106.000	471.050	46,10	(47,10)
25	100.475	472.525	48,76	(49,76)



D

Aan artikel 8 wordt de volzin toegevoegd:

De termijn van het verlengde experiment betreft het gebruiksjaar 2009.

## ARTIKEL II

De Regeling experiment verlenging gebruiksduur nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures wordt als volgt gewijzigd:

A

Aan artikel 1 wordt, onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel h door een puntkomma, een onderdeel toegevoegd, luidende:

i. *gebruiksjaar 2009*: de periode van 1 november 2008 tot en met 31 oktober 2009.

B

Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst boven Tabel Grenswaarden handhavingspunten  $L_{den}$  [dB(A)] wordt de aanduiding '1' geplaatst.
2. Voor de tekst boven Tabel Grenswaarden handhavingspunten  $L_{night}$  [dB(A)] wordt de aanduiding '2' geplaatst.
3. Er worden twee leden toegevoegd, luidende:
  3. In plaats van de grenswaarden, genoemd in bijlage 2 van het LVB, gelden tijdens het verlengde experiment vanaf 1 november 2008 voor de in de onderstaande tabel genoemde handhavingspunten de volgende grenswaarden:

**Tabel Grenswaarden handhavingspunten  $L_{den}$  [dB(A)]**

Punt-nummer	X-coördinaat	Y-coördinaat	Grenswaarde	Maximum grenswaarde ingeval van buitengewone weersomstandigheden
1	97.325	470.400	56,00	(57,00)
2	100.475	472.525	57,68	(58,68)
3	104.150	474.925	58,72	(59,72)
4	106.325	477.125	58,26	(59,26)
5	108.875	478.725	57,92	(58,92)
6	109.675	481.125	57,38	(58,38)
7	107.625	486.025	57,61	(58,61)
8	107.725	489.075	58,63	(59,63)
9	107.725	492.100	57,15	(58,15)
10	108.525	495.350	59,40	(60,40)
11	109.175	498.100	59,05	(60,05)
12	109.550	500.725	58,68	(59,68)
13	110.250	503.025	57,72	(58,72)
14	110.775	500.550	57,00	(58,00)
15	110.575	496.725	58,10	(59,10)
16	111.750	491.425	56,80	(57,80)
17	111.825	487.425	57,14	(58,14)
18	111.950	485.275	61,25	(62,25)
19	113.625	482.275	53,87	(54,87)
20	116.175	481.925	57,78	(58,78)
21	119.050	481.900	57,44	(58,44)
22	122.025	481.450	57,54	(58,54)
23	118.800	481.050	56,72	(57,72)
24	114.525	476.925	57,54	(58,54)
25	116.100	474.050	57,87	(58,87)
26	113.575	472.550	55,36	(56,36)

Punt-nummer	X-coördinaat	Y-coördinaat	Grenswaarde	Maximum grenswaarde ingeval van buitengewone weersomstandigheden
27	112.500	468.500	56,11	(57,11)
28	112.600	472.325	55,43	(56,43)
29	112.525	475.400	57,00	(58,00)
30	110.475	475.250	57,84	(58,84)
31	108.600	475.075	58,79	(59,79)
32	110.150	471.075	57,09	(58,09)
33	106.800	471.150	56,74	(57,74)
34	103.400	472.225	57,30	(58,30)
35	98.400	470.300	57,10	(58,10)

4. In plaats van de grenswaarden, genoemd in bijlage 3 van het LVB, gelden tijdens het verlengde experiment vanaf 1 november 2008 voor de in de onderstaande tabel genoemde handhavingspunten de volgende grenswaarden:

**Tabel Grenswaarden handhavingspunten  $L_{\text{night}}$  [dB(A)]**

Punt-nummer	X-coördinaat	Y-coördinaat	Grenswaarde	Maximum grenswaarde ingeval van buitengewone weersomstandigheden
1	102.750	473.250	52,76	(53,76)
2	104.150	474.925	50,34	(51,34)
3	105.750	476.600	47,88	(48,88)
4	108.875	478.725	47,73	(48,73)
5	108.025	485.875	52,24	(53,24)
6	108.350	492.100	52,14	(53,14)
7	108.525	495.350	50,37	(51,37)
8	109.275	501.750	49,08	(50,08)
9	109.675	504.850	47,45	(48,45)
10	110.825	504.425	48,13	(49,13)
11	110.775	500.550	48,99	(49,99)
12	110.575	496.725	50,13	(51,13)
13	110.600	494.400	50,28	(51,28)
14	110.175	488.550	52,37	(53,37)
15	118.825	481.650	52,37	(53,37)
16	120.250	481.500	51,31	(52,31)
17	118.825	481.350	52,33	(53,33)
18	111.000	476.350	48,00	(49,00)
19	109.175	474.600	46,19	(47,19)
20	110.750	471.600	46,39	(47,39)
21	115.875	468.125	43,62	(44,62)
22	111.800	467.525	43,96	(44,96)
23	109.500	468.025	45,79	(46,79)
24	106.000	471.050	46,10	(47,10)
25	100.475	472.525	48,76	(49,76)

C

Aan artikel 9 wordt de volzin toegevoegd:

De termijn van het verlengde experiment betreft het gebruiksjaar 2009.

### ARTIKEL III

De Regeling experiment microklimaat Rijsenhout wordt als volgt gewijzigd:

A

Aan artikel 1 wordt, onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel k door een puntkomma, een onderdeel toegevoegd, luidende:

- i. *gebruiksjaar 2009*: de periode van 1 november 2008 tot en met 31 oktober 2009.



## B

In artikel 2 wordt 'het gebruiksjaar 2008' vervangen door: de gebruiksjaren 2008 en 2009.

## C

Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst boven Tabel Grenswaarden handhavingspunten  $L_{den}$  [dB(A)] wordt de aanduiding '1' geplaatst.
2. Voor de tekst boven Tabel Grenswaarden handhavingspunten  $L_{night}$  [dB(A)] wordt de aanduiding '2' geplaatst.
3. Er worden twee leden toegevoegd, luidende:
  3. In plaats van de grenswaarden, genoemd in bijlage 2 van het LVB, gelden tijdens het verlengde experiment vanaf 1 november 2008 voor de in de onderstaande tabel genoemde handhavingspunten de volgende grenswaarden:

**Tabel Grenswaarden handhavingspunten  $L_{den}$  [dB(A)]**

Punt-nummer	X-coördinaat	Y-coördinaat	Grenswaarde	Maximum grenswaarde ingeval van buitengewone weersomstandigheden
1	97.325	470.400	56,00	(57,00)
2	100.475	472.525	57,68	(58,68)
3	104.150	474.925	58,72	(59,72)
4	106.325	477.125	58,26	(59,26)
5	108.875	478.725	57,92	(58,92)
6	109.675	481.125	57,38	(58,38)
7	107.625	486.025	57,61	(58,61)
8	107.725	489.075	58,63	(59,63)
9	107.725	492.100	57,15	(58,15)
10	108.525	495.350	59,40	(60,40)
11	109.175	498.100	59,05	(60,05)
12	109.550	500.725	58,68	(59,68)
13	110.250	503.025	57,72	(58,72)
14	110.775	500.550	57,00	(58,00)
15	110.575	496.725	58,10	(59,10)
16	111.750	491.425	56,80	(57,80)
17	111.825	487.425	57,14	(58,14)
18	111.950	485.275	61,25	(62,25)
19	113.625	482.275	53,87	(54,87)
20	116.175	481.925	57,78	(58,78)
21	119.050	481.900	57,44	(58,44)
22	122.025	481.450	57,54	(58,54)
23	118.800	481.050	56,72	(57,72)
24	114.525	476.925	57,54	(58,54)
25	116.100	474.050	57,87	(58,87)
26	113.575	472.550	55,36	(56,36)
27	112.500	468.500	56,11	(57,11)
28	112.600	472.325	55,43	(56,43)
29	112.525	475.400	57,00	(58,00)
30	110.475	475.250	57,84	(58,84)
31	108.600	475.075	58,79	(59,79)
32	110.150	471.075	57,09	(58,09)
33	106.800	471.150	56,74	(57,74)
34	103.400	472.225	57,30	(58,30)
35	98.400	470.300	57,10	(58,10)

4. In plaats van de grenswaarden, genoemd in bijlage 3 van het LVB, gelden tijdens het verlengde experiment vanaf 1 november 2008 voor de in de onderstaande tabel genoemde handhavingspunten de volgende grenswaarden:



Tabel Grenswaarden handhavingspunten  $L_{\text{night}}$  [dB(A)]

Punt-nummer	X-coördinaat	Y-coördinaat	Grenswaarde	Maximum grenswaarde ingeval van buitengewone weersomstandigheden
1	102.750	473.250	52,76	(53,76)
2	104.150	474.925	50,34	(51,34)
3	105.750	476.600	47,88	(48,88)
4	108.875	478.725	47,73	(48,73)
5	108.025	485.875	52,24	(53,24)
6	108.350	492.100	52,14	(53,14)
7	108.525	495.350	50,37	(51,37)
8	109.275	501.750	49,08	(50,08)
9	109.675	504.850	47,45	(48,45)
10	110.825	504.425	48,13	(49,13)
11	110.775	500.550	48,99	(49,99)
12	110.575	496.725	50,13	(51,13)
13	110.600	494.400	50,28	(51,28)
14	110.175	488.550	52,37	(53,37)
15	118.825	481.650	52,37	(53,37)
16	120.250	481.500	51,31	(52,31)
17	118.825	481.350	52,33	(53,33)
18	111.000	476.350	48,00	(49,00)
19	109.175	474.600	46,19	(47,19)
20	110.750	471.600	46,39	(47,39)
21	115.875	468.125	43,62	(44,62)
22	111.800	467.525	43,96	(44,96)
23	109.500	468.025	45,79	(46,79)
24	106.000	471.050	46,10	(47,10)
25	100.475	472.525	48,76	(49,76)

D

Aan artikel 8 wordt de volzin toegevoegd:

De termijn van het verlengde experiment betreft het gebruiksjaar 2009.

#### ARTIKEL IV

De Regeling experiment routewijzigingen wordt als volgt gewijzigd:

A

Aan artikel 1 wordt, onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel h door een puntkomma, een onderdeel toegevoegd, luidende:

i. *gebruiksjaar 2009*: de periode van 1 november 2008 tot en met 31 oktober 2009.

B

Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst Tabel Grenswaarden handhavingspunten  $L_{\text{den}}$  [dB(A)] wordt de aanduiding '1' geplaatst.
2. Voor de tekst boven Tabel Grenswaarden handhavingspunten  $L_{\text{night}}$  [dB(A)] wordt de aanduiding '2' geplaatst.
3. Er worden twee leden toegevoegd, luidende:
  3. In plaats van de grenswaarden, genoemd in bijlage 2 van het LVB, gelden tijdens het verlengde experiment vanaf 1 november 2008 voor de in de onderstaande tabel genoemde handhavingspunten de volgende grenswaarden:



**Tabel Grenswaarden handhavingpunten  $L_{den}$  [dB(A)]**

Punt-nummer	X-coördinaat	Y-coördinaat	Grenswaarde	Maximum grenswaarde ingeval van buitengewone weersomstandigheden
1	97.325	470.400	56,00	(57,00)
2	100.475	472.525	57,68	(58,68)
3	104.150	474.925	58,72	(59,72)
4	106.325	477.125	58,26	(59,26)
5	108.875	478.725	57,92	(58,92)
6	109.675	481.125	57,38	(58,38)
7	107.625	486.025	57,61	(58,61)
8	107.725	489.075	58,63	(59,63)
9	107.725	492.100	57,15	(58,15)
10	108.525	495.350	59,40	(60,40)
11	109.175	498.100	59,05	(60,05)
12	109.550	500.725	58,68	(59,68)
13	110.250	503.025	57,72	(58,72)
14	110.775	500.550	57,00	(58,00)
15	110.575	496.725	58,10	(59,10)
16	111.750	491.425	56,80	(57,80)
17	111.825	487.425	57,14	(58,14)
18	111.950	485.275	61,25	(62,25)
19	113.625	482.275	53,87	(54,87)
20	116.175	481.925	57,78	(58,78)
21	119.050	481.900	57,44	(58,44)
22	122.025	481.450	57,54	(58,54)
23	118.800	481.050	56,72	(57,72)
24	114.525	476.925	57,54	(58,54)
25	116.100	474.050	57,87	(58,87)
26	113.575	472.550	55,36	(56,36)
27	112.500	468.500	56,11	(57,11)
28	112.600	472.325	55,43	(56,43)
29	112.525	475.400	57,00	(58,00)
30	110.475	475.250	57,84	(58,84)
31	108.600	475.075	58,79	(59,79)
32	110.150	471.075	57,09	(58,09)
33	106.800	471.150	56,74	(57,74)
34	103.400	472.225	57,30	(58,30)
35	98.400	470.300	57,10	(58,10)

4. In plaats van de grenswaarden, genoemd in bijlage 3 van het LVB, gelden tijdens het verlengde experiment vanaf 1 november 2008 voor de in de onderstaande tabel genoemde handhavingpunten de volgende grenswaarden:

**Tabel Grenswaarden handhavingpunten  $L_{night}$  [dB(A)]**

Punt-nummer	X-coördinaat	Y-coördinaat	Grenswaarde	Maximum grenswaarde ingeval van buitengewone weersomstandigheden
1	102.750	473.250	52,76	(53,76)
2	104.150	474.925	50,34	(51,34)
3	105.750	476.600	47,88	(48,88)
4	108.875	478.725	47,73	(48,73)
5	108.025	485.875	52,24	(53,24)
6	108.350	492.100	52,14	(53,14)
7	108.525	495.350	50,37	(51,37)
8	109.275	501.750	49,08	(50,08)
9	109.675	504.850	47,45	(48,45)
10	110.825	504.425	48,13	(49,13)
11	110.775	500.550	48,99	(49,99)
12	110.575	496.725	50,13	(51,13)
13	110.600	494.400	50,28	(51,28)
14	110.175	488.550	52,37	(53,37)



Punt-nummer	X-coördinaat	Y-coördinaat	Grenswaarde	Maximum grenswaarde ingeval van buitengewone weersomstandigheden
15	118.825	481.650	52,37	(53,37)
16	120.250	481.500	51,31	(52,31)
17	118.825	481.350	52,33	(53,33)
18	111.000	476.350	48,00	(49,00)
19	109.175	474.600	46,19	(47,19)
20	110.750	471.600	46,39	(47,39)
21	115.875	468.125	43,62	(44,62)
22	111.800	467.525	43,96	(44,96)
23	109.500	468.025	45,79	(46,79)
24	106.000	471.050	46,10	(47,10)
25	100.475	472.525	48,76	(49,76)

C

Aan artikel 9 wordt de volzin toegevoegd:

De termijn van het verlengde experiment betreft het gebruiksjaar 2009.

#### **ARTIKEL V**

Deze regeling treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst en werkt terug tot en met 1 november 2008.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
C.M.P.S. Eurlings.*





## TOELICHTING

### Algemeen

Onderhavige wijzigingsregeling heeft betrekking op het voortzetten van een aantal experimenten rond Schiphol binnen het gebruiksjaar 2009.

In 2006 heeft het kabinet een evaluatie uitgevoerd naar het Schipholbeleid. Tijdens de evaluatie van het Schipholbeleid is een ieder in de gelegenheid gesteld om voorstellen voor verbetering van het Schipholbeleid in te dienen. De Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS) heeft tijdens de evaluatie een verbetervoorstel ingediend dat erop gericht was om mogelijke verbeteringen van beleid eerst voor een bepaalde periode in de praktijk uit te testen voordat deze in regelgeving worden vastgelegd.

Naar aanleiding van dit verbetervoorstel van de CROS is aan de Wet luchtvaart een artikel toegevoegd (artikel 8.23a) waarmee een experimenteermogelijkheid voor Schiphol is gecreëerd. Doel van deze experimenteermogelijkheid is om maatregelen die mogelijk tot minder geluidhinder voor omwonenden rond Schiphol leiden eerst in de praktijk uit te testen voordat deze in regelgeving worden vastgelegd. De essentie van dit wetsartikel is dat, onder een aantal randvoorwaarden, tijdelijk kan worden afgeweken van een aantal in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) gestelde voorschriften. Het kan daarbij gaan om afwijkingen van regels voor baan- en routegebruik of vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting. Wanneer uit een experiment blijkt dat een maatregel effectief is, kan besloten worden dat de betreffende maatregel definitief wordt door wijziging van het LVB.

Onderhavige wijzigingsregeling heeft tot doel een aantal van de in het gebruiksjaar 2008 gestarte experimenten te verlengen. Dit in de meeste gevallen met als doel om het experiment definitief vast te leggen in een volgend LVB en in specifieke gevallen om het experiment nader te onderzoeken of tot een alternatieve invulling van het experiment te kunnen komen. De CROS heeft de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer op 22 september 2008 over het vervolg van de experimenten geadviseerd.

De voornaamste wijzigingen betreffen de doorlooptijd van de huidige regelingen en de gewijzigde grenswaarden in de handhavingpunten van het LVB. De grenswaarden zijn onder meer gewijzigd ten opzichte van de huidige regeling omdat de experimenten in de loop van het afgelopen gebruiksjaar zijn ingegaan (en dus maar gedeeltelijk effect hebben gehad op de grenswaarden in het gebruiksjaar 2008) en in de verlenging het gehele gebruiksjaar 2009 van kracht zijn.

Deze wijzigingsregeling leidt niet tot wijziging in de administratieve last van bedrijven en is om die reden niet ter toetsing voorgelegd aan het Adviescollege toetsing administratieve lasten.

### Artikelsgewijs

#### Artikel I

Experiment concentreren uitvliegroute Spijkerboor (bocht Hoofddorp/Nieuw-Vennep): Dit experiment beoogt te onderzoeken of door het verkleinen van de horizontale spreiding van de Spijkerboor-uitvliegroute vanaf de Kaagbaan (baan 24) per saldo de geluidhinder voor bewoners van onder meer Hoofddorp en Nieuw-Vennep afneemt. Het experiment houdt in dat alle Boeing 737-vliegtuigen van KLM bij vertrekkende vluchten vanaf de Kaagbaan (baan 24) de eerste bocht van de vertrekkende route SID Spijkerboor tussen Nieuw-Vennep en Hoofddorp nauwkeuriger vliegen, doordat de bocht met een vaste bochtstraal wordt gecodeerd.

Het experiment is uitgevoerd in de periode van 22 november 2007 tot en met 31 oktober 2008. Uit de evaluatie blijkt dat sprake is van een afname van de geluidbelasting in Nieuw-Vennep en een toename in het noordwestelijke deel van Hoofddorp. Ten gevolge van de nieuwe geluidbelasting is de 48  $L_{den}$ -contour licht verschoven, wat leidt tot een stijging van het aantal ernstig gehinderden binnen deze contour. Uit het onderzoek van het bureau Motivaction is geen significant effect gebleken op de ervaren geluidhinder in het gehele onderzoeksgebied. In Nieuw-Vennep is de ervaren geluidhinder afgenomen.

Op de vliegoperatie heeft het geen effect gehad. Het is voor de B737's van KLM technisch goed mogelijk gebleken om met grotere precisie bochten te vliegen. Deze techniek is mogelijk ook toepasbaar op andere routes. Het experiment heeft volgens inschatting van experts van Schiphol geen effect op de ligging van de contouren voor externe veiligheid. Indien besloten wordt tot invoering van deze maatregel dan is nader onderzoek naar de eventuele gevolgen voor de ruimtelijke ordening noodzakelijk.



De CROS heeft geadviseerd dit experiment te verlengen, waarbij de eventuele effecten voor gebieden waar lokaal de geluidbelasting toeneemt zullen worden afgezet tegen de positieve effecten elders in Hoofddorp en in Nieuw-Vennep. Hierna zal de gemeente Haarlemmermeer een bestuurlijke afweging maken of deze effecten acceptabel zijn. Wanneer de effecten door de gemeente Haarlemmermeer acceptabel zijn bevonden, adviseert CROS deze maatregel zonder verdere voorwaarden definitief in te voeren.

De Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer hebben besloten het experiment met een jaar te verlengen en afhankelijk van de uitkomst van de te maken bestuurlijke afweging het experiment in de eerstvolgende wijziging van het LVB op te nemen.

Het afzonderlijke effect van dit experiment op de grenswaarden in de handhavingpunten wordt in het MER behorend bij de ontwerp-wijziging van het LVB weergegeven.

## Artikel II

Experiment verlenging gebruiksduur nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures:  
Dit experiment beoogt, teneinde een gunstig effect op de hinderbeleving te bewerkstelligen, te onderzoeken of door het langer gebruik maken van de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures per saldo het aantal slaapverstoorden en ernstig gehinderden wordt verminderd. Het experiment houdt in dat alle straalvliegtuigen de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures ook tussen 6:00 en 6:30 uur zullen gebruiken.

Dit experiment is met de inwerkingtreding van de ministeriële regeling terzake op 13 maart 2008 van start gegaan en is uitgevoerd tot en met 31 oktober 2008.

Uit de evaluatie van het experiment blijkt dat sprake is van een afname van het aantal ernstig gehinderden en ernstig slaaggestoorden. De KLM heeft aangegeven dat haar punctualiteit in de vroege ochtend als gevolg van het experiment is gedaald. De KLM heeft daarom maatregelen getroffen om de vertragingen tegen te gaan. Het experiment heeft volgens inschatting van experts van Schiphol geen effect op de ligging van de contouren voor externe veiligheid. Langdurige effecten op de ruimtelijke ordening zijn er niet vanwege het eindige karakter van deze maatregel.

De CROS heeft geadviseerd het experiment verlenging gebruiksduur nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures met een jaar te verlengen conform de geldende afspraak hierover dat de maatregel onvoorwaardelijk eindigt in 2010. In 2010 wordt het besluit genomen hoe verder wordt gegaan met een maatregel die recht doet aan het doel van het Convenant hinderbeperking Schiphol.

De Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer hebben op basis van de evaluatie, de adviezen van de CROS en afspraken aan de Alders-tafel besloten het experiment met een jaar te verlengen in afwachting van afspraken over een alternatieve maatregel die recht doet aan het Convenant hinderbeperking Schiphol.

Het afzonderlijke effect van dit experiment op de grenswaarden in de handhavingpunten wordt in het MER behorend bij de ontwerp-wijziging van het LVB weergegeven.

## Artikel III

Experiment microklimaat Rijsenhout:  
Dit experiment beoogt een gunstig effect op de hinderbeleving te bewerkstelligen door te onderzoeken of met het nauwkeuriger vliegen van de bocht bij Rijsenhout door startende vliegtuigen vanaf de Kaagbaan naar het zuidoosten (SID's LOPIK, LEKKO, ARNEM en ANDIK) de geluidhinder voor bewoners van Rijsenhout afneemt en te beoordelen of dit leidt tot toename van de geluidhinder elders.

Voor microklimaat Rijsenhout zijn de vertekroutes vanaf de Kaagbaan (baan 24) in zuidoostelijke richting aangepast. De routewijzigingen hebben geleid tot een meer geconcentreerd patroon van vluchtpaden, dat beter om de woonkern Rijsenhout loopt.

Sinds 13 maart 2008 zijn voor deze aanpak onder artikel 8.23a uit de Wet luchtvaart vervangende grenswaarden vastgesteld in een ministeriële regeling die een looptijd had tot en met 31 oktober 2008. Uit de evaluatie blijkt dat sprake is van een afname van de geluidbelasting in Rijsenhout en een toename in Leimuiden. Het experiment heeft volgens berekeningen geleid tot een stijging van het aantal ernstig gehinderden binnen de 48 L<sub>den</sub> contour, waarbij het NLR heeft aangetekend dat deze stijging niet volledig aan het experiment is toe te wijzen (zie voor verdere toelichting paragraaf 11.3 uit



het evaluatierapport). De operationele werkbaarheid is voor de luchtverkeersleiding voldoende. Het experiment heeft volgens inschatting van experts van Schiphol geen effect op de ligging van de contouren voor externe veiligheid en ruimtelijke ordening.

De CROS heeft in haar brief van 22 september 2008 geadviseerd deze maatregel definitief in te voeren. De Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer hebben besloten het experiment te verlengen en in de eerstvolgende wijziging van het LVB definitief vast te leggen.

Het afzonderlijke effect van dit experiment op de grenswaarden in de handhavingpunten wordt in het MER behorend bij de ontwerp-wijziging van het LVB weergegeven.

#### **Artikel IV**

Experiment routewijzigingen:

Het experiment beoogt, teneinde een gunstig effect op de hinderbeleving te bewerkstelligen, te onderzoeken of door routewijzigingen per saldo het aantal slaapverstoorden en ernstig gehinderden wordt verminderd.

Het experiment is uitgevoerd in de periode van 13 maart 2008 tot en met 31 oktober 2008. Uit de evaluatie blijkt dat voor drie van de vijf routemaatregelen (a, b en c) nauwelijks sprake is van een effect op het aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapgestoorden. Voor de routewijzigingen d en e zijn wel effecten geconstateerd.

Routewijziging a Uitvliegroutes ter hoogte van IJmuiden, GORLO en BERGI route vanaf de Schiphol-Oostbaan (04), de Kaagbaan (06) en de Buitenveldertbaan (09) heeft niet geleid tot een afname in het aantal gehinderden. Het experiment heeft volgens inschatting van experts van Schiphol geen effect op de ligging van de contouren voor externe veiligheid. Evenmin is er een effect op de ligging van de ruimtelijke contouren. De operationele wijzigingen zijn ingevoerd en worden operationeel gebruikt. De nieuwe SID is gevlogen en de route is verlegd van IJmuiden tot boven het Noordzeekanaal.

Maatregel b Uitvliegroute ter hoogte van IJmeer, ANDIK routes vanaf de Schiphol-Oostbaan (04) en de Kaagbaan (06) heeft niet geleid tot significante wijzigingen in de geluidbelasting en het aantal ernstig gehinderden, doordat tijdens de experimentperiode het aantal vliegtuigbewegingen over deze route laag was. Het experiment heeft volgens inschatting van experts van Schiphol geen effect op de ligging van de contouren voor externe veiligheid. Evenmin is er een effect op de ligging van de ruimtelijke contouren. De operationele wijzigingen zijn ingevoerd en worden operationeel gebruikt. Deze maatregel heeft naar verwachting geen meetbaar effect op de geluidbelasting in de handhavingpunten.

Maatregel c Uitvliegroutes ter hoogte van Abcoude, ANDIK en ARNHEM route vanaf de Schiphol-Oostbaan (22) heeft niet geleid tot significante wijzigingen in de geluidbelasting en het aantal ernstig gehinderden doordat tijdens de experimentperiode het aantal vliegtuigbewegingen over deze route laag was. Het experiment heeft volgens inschatting van experts van Schiphol geen effect op de ligging van de contouren voor externe veiligheid. Evenmin is er een effect op de ligging van de ruimtelijke contouren. De operationele wijzigingen zijn ingevoerd en worden operationeel gebruikt. Deze maatregel heeft naar verwachting geen meetbaar effect op de geluidbelasting in de handhavingpunten.

Maatregel d Uitvliegroute ter hoogte van IJmond, BERGI en GORLO route vanaf de Polderbaan (36L) heeft geleid tot een afname van het aantal ernstig gehinderden binnen de 48  $L_{den}$  contour en een afname van het aantal woningen binnen de 58  $L_{den}$  contour. Het experiment heeft volgens inschatting van experts van Schiphol geen effect op de ligging van de contouren voor externe veiligheid. Evenmin is er een effect op de ligging van de ruimtelijke contouren. De operationele wijzigingen zijn ingevoerd en worden operationeel gebruikt.

Maatregel e Uitvliegroutes ter hoogte van Amsterdam, LEKKO en LOPIK routes vanaf de Polderbaan (36L) heeft geleid tot een verschuiving van de geluidbelasting. De geluidbelasting is in Amsterdam afgenomen. Binnen de berekende 48  $L_{den}$  contour is het aantal gehinderden toegenomen. Het positieve effect in Amsterdam valt in deze berekening buiten de genoemde contour en telt daarom niet mee voor het effect op het aantal ernstig gehinderden. Het experiment heeft volgens inschatting van experts van Schiphol geen effect op de ligging van de contouren voor externe veiligheid. Indien besloten wordt tot invoering van deze maatregel dan is nader onderzoek naar de eventuele gevolgen voor de ruimtelijke ordening noodzakelijk. Uit het geluidvervalsingsonderzoek van Motivaction blijkt een licht positief effect als gevolg van dit experiment.



---

Het afzonderlijke effect van deze experimenten op de grenswaarden in de handhavingspunten worden in het MER behorend bij de ontwerp-wijziging van het LVB weergegeven.

De CROS adviseert in haar brief van 22 september 2008 de maatregelen a, b, c en d definitief in te voeren.

Met betrekking tot maatregel e, 'Vanaf de Polderbaan SID aanpassing LEKKO/LOPIK', adviseert de CROS deze maatregel met een jaar te verlengen.

Hiervoor zijn drie redenen. Ten eerste werden er grote positieve effecten verwacht die nog niet uit de evaluatie blijken. Ten tweede geeft de evaluatie geen eenduidig beeld. En ten derde heeft het gebied waarvoor deze maatregel is bedacht, met name Amsterdam en omgeving, veel last ondervonden als gevolg van de maatregel parallel starten, waardoor de effecten naar alle waarschijnlijkheid negatief zijn beïnvloed.

De Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer hebben op basis van de evaluatie, het advies van de CROS en de afspraken aan de Alders-tafel besloten de experimenten a tot en met d te verlengen en de wijzigingen in de eerstvolgende wijziging van het LVB op te nemen. Met betrekking tot experiment e 'Vanaf de Polderbaan SID aanpassing LEKKO/LOPIK', hebben de Ministers besloten dit experiment een jaar te verlengen voor nader onderzoek.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
C.M.P.S. Eurlings.*