

Ontwerp

Regeling experiment bocht Hoofddorp/Nieuw-Vennep
Concentreren uitvliegroute Spijkerboor

Ontwerp

**Regeling experiment tijdelijke aanpassing
gebruik nachtelijke vertrekroutes vanaf Polderbaan**



Ontwerp

Regeling experiment bocht Hoofddorp/Nieuw-Vennep

Concentreren uitvliegroute Spijkerboor



De Minister van Verkeer en Waterstaat, handelende in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,

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

Besluit:

Artikel 1

definities

In deze regeling wordt verstaan onder:

- a. LVB: het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol;
- b. het experiment: het experiment concentreren Spijkerboor uitvliegroute vanaf de Kaagbaan (baan 24);
- c. gebruiksjaar 2008: de periode van 1 november 2007 tot en met 31 oktober 2008;
- d. CROS: Commissie regionaal overleg luchthaven Schiphol;
- e. KLM: Koninklijke Luchtvaart Maatschappij;
- f. LVNL: Luchtverkeersleiding Nederland;
- g. Schiphol: N.V. Luchthaven Schiphol.

Artikel 2

doel

Het experiment beoogt gedurende het gebruiksjaar 2008 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.

Artikel 3

grenswaarden

1. In plaats van de grenswaarden, genoemd in bijlage 2 van het LVB, gelden voor het gebruiksjaar 2008 voor de in de onderstaande tabel genoemde handhavingpunten de volgende grenswaarden:

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

Puntnummer	X-coördinaat	Y-coördinaat	Grenswaarde	Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden
3	104.150	474.925	58,64	(59,64)
4	106.325	477.125	58,10	(59,10)
5	108.875	478.725	57,91	(58,91)
7	107.625	486.025	57,62	(58,62)
8	107.725	489.075	58,48	(59,48)
9	107.725	492.100	56,98	(57,98)
13	110.250	503.025	57,48	(58,48)
14	110.775	500.550	56,81	(57,81)
16	111.750	491.425	57,35	(58,35)
17	111.825	487.425	57,16	(58,16)
31	108.600	475.075	58,90	(59,90)
34	103.400	472.225	57,27	(58,27)

2. In plaats van de grenswaarden, genoemd in bijlage 3 van het LVB, gelden voor het gebruiksjaar 2008 voor de in de onderstaande tabel genoemde handhavingspunten de volgende grenswaarden:

Grenswaarden handhavingspunten L_{night} [dB(A)]

Puntnummer	X-coördinaat	Y-coördinaat	Grenswaarde	Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden
2	104.150	474.925	50,27	(51,27)
3	105.750	476.600	47,50	(48,50)
4	108.875	478.725	47,64	(48,64)
18	111.000	476.350	47,49	(48,49)
19	109.175	474.600	46,15	(47,15)

Artikel 4

uitvoering

Het experiment houdt in dat alle Boeing 737 vliegtuigen van KLM bij vertrekkende vluchten vanaf de Kaagbaan (baan 24) de eerste bocht van de vertrekroute SID Spijkerboor tussen Nieuw-Vennep en Hoofddorp nauwkeuriger vliegen, doordat de bocht met een vaste bochtstraal wordt gecodeerd.

Artikel 5

gevolgen

Als gevolg van het experiment zal naar verwachting per saldo minder hinder worden gecreëerd. Gedurende het experiment zullen de effecten regelmatig worden gemonitord.

Artikel 6

criteria

De criteria die onderdeel vormen van de afweging en de beoordeling of het experiment leidt tot aanpassing van het LVB zijn:

- het effect op de hinder in Hoofddorp, Nieuw-Vennep en omliggende gebieden;
- het effect op de berekende geluidbelasting in de betreffende handhavingspunten en de geluidbelasting in het binnen- en buitengebied;
- het effect op de interne en externe veiligheid;
- het effect op de vliegoperatie (betrouwbaarheid en capaciteit);
- het effect op ruimtelijke contouren zoals vastgelegd in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol, alsmede op de 20Ke contour uit de Nota Ruimte.

Artikel 7

onvoorziene gevallen

In onvoorziene gevallen overleggen partijen in de begeleidingscommissie Pilots van de CROS. De commissie brengt hierover verslag uit aan de CROS, die vervolgens advies tot bijsturen, tijdelijk opschorten of stopzetten van het experiment uitbrengt aan de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Artikel 8

termijn experiment

De termijn van het experiment betreft de periode vanaf 22 november 2007 tot en met 31 oktober 2008.

Artikel 9

inwerkingtreding regeling

Deze regeling treedt in werking met ingang van 22 november 2007.

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

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

Camiel Eurlings

Toelichting

Ontwerp

Regeling experiment bocht Hoofddorp/Nieuw-Vennep

Concentreren uitvliegroute Spijkerboor



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 nieuw 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 (experimenteren) 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 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 alsnog in de regelgeving wordt vastgelegd.

In december 2006 is het zogenoemde 'Alders-overleg' ingesteld, het overleg over Schiphol en de regio, door de toenmalige Staatssecretarissen van Verkeer en Waterstaat (VenW) en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM). De deelnemers aan dit overleg zijn Schiphol, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), KLM, betrokken bestuurders van gemeenten en provincies verenigd in de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), bewonersvertegenwoordigers, het Ministerie van VenW en het Ministerie van VROM.

Dit overleg heeft advies uitgebracht over de mogelijkheden om in de periode tot 2010 de milieuruimte van de luchthaven beter te benutten in combinatie met hinderbeperkende maatregelen en maatregelen die de leefbaarheid bevorderen. Het Alders-overleg heeft geadviseerd tot aanpassing van (Kamerstukken II 2006/07, 29 665, nr. 48) van het LVB. Hiermee wordt een groei mogelijk gemaakt tot 480.000 vliegtuigbewegingen en uitvoering van de afspraken die in het convenant hinderbeperking en het convenant leefbaarheid zijn gemaakt. De aanpassing van het LVB (Kamerstukken II 2006/07, 29 665, nr. 67) wordt naar verwachting begin 2008 van kracht.

In het convenant hinderbeperking zijn maatregelen vastgelegd die als doel hebben de geluidhinder van het vliegverkeer voor omwonenden te beperken. Partijen die het convenant hebben ondertekend zijn VenW, VROM, LVNL, KLM, Provincie Noord-Holland, Schiphol en de gemeenten Haarlemmermeer, Amsterdam en Amstelveen.

Op basis van de te verwachten effecten van de verschillende maatregelen hebben de BRS en CROS een prioritering van de maatregelen vastgesteld. De maatregelen waarvan het verwachte effect het grootst is zullen als eerste worden uitgevoerd. Voor een aantal van deze maatregelen geldt dat een tijdelijke afwijking verwacht wordt van de in het LVB vastgelegde grenswaarden voor geluid in de handhavingspunten of de hierin vastgelegde luchtverkeerswegen. Deze maatregelen worden gezien als experiment zoals bedoeld in artikel 8.23a

van de Wet luchtvaart. Voor deze experimenten kunnen door middel van een ministeriële regeling vervangende grenswaarden vastgesteld worden of kan een vrijstelling met betrekking tot het routegebruik worden verleend.

Het gaat hierbij om de volgende experimenten:

- Het concentreren van de uitvliegroute vanaf de Kaagbaan ter hoogte van Hoofddorp/Nieuw-Vennep (Spijkerboor).
- Het gebruik van de nachtelijke vertrekroutes vanaf de Polderbaan van 06:00 tot 06:45.
- Optimalisatie van de uitvliegroute van de Polderbaan ter hoogte van IJmond (BERGI)
- Aanpassing van de uitvliegroute vanaf de Polderbaan ter hoogte van Amsterdam West (LEKKO/LOPIK).
- Periodiek wisselend baangebruik in Noordelijke en Zuidelijke richting.
- Optimalisatie van de uitvliegroutes van de Buitenveldertbaan ter hoogte van IJmuiden (GORLO route).
- Optimalisatie van de uitvliegroutes van de Kaagbaan ter hoogte van IJmeer (ANDIK route).
- Optimalisatie van de uitvliegroutes van de Oostbaan ter hoogte van Abcoude (ANDIK en ARNHEM).
- Optimalisatie divergent parallel starten.

Deze ministeriële regeling heeft betrekking op het eerst genoemde experiment waarbij de uitvliegroute vanaf de Kaagbaan ter hoogte van Hoofddorp/Nieuw-Vennep geconcentreerd wordt. Deze regeling en dit experiment zijn de eerste sinds het van kracht worden van het wetsartikel. De uitvoering van het experiment start op 22 november 2007 en heeft een looptijd tot en met 31 oktober 2008, het einde van het gebruiksjaar 2008.

Uit de onderbouwing van de aanvraag van de CROS blijkt dat voor een aantal handhavingpunten voor L_{den} en L_{night} een vervangende grenswaarde nodig is. De regels voor baan- en luchtruimgebruik in hoofdstuk 3 van het LVB behoeven geen aanpassing. Dit experiment is uitvoerbaar binnen de luchtverkeerwegen zoals opgenomen in bijlage 1 van het LVB.

Het verzoek van de CROS om een experiment op basis van artikel 8.23a van de Wet luchtvaart uit te voeren wordt met deze ministeriële regeling gehonoreerd.

Artikelen

Artikel 1

definities

Ten behoeve van de leesbaarheid is een aantal begripsomschrijvingen opgenomen.

Artikel 2

doel

Bij vertrekkende vluchten die gebruik maken van de Spijkerboor uitvliegroute vanaf de Kaagbaan (baan 24) maken vliegtuigen een bocht tussen Nieuw-Vennep en Hoofddorp. In de huidige situatie snijden sommige vliegtuigen de bocht af terwijl andere vliegtuigen de bocht te ruim nemen. Er wordt dan o.a. over Nieuw-Vennep, Zwaanshoek en/of Hoofddorp gevlogen, hetgeen bijdraagt aan de geluidhinder op deze plaatsen.

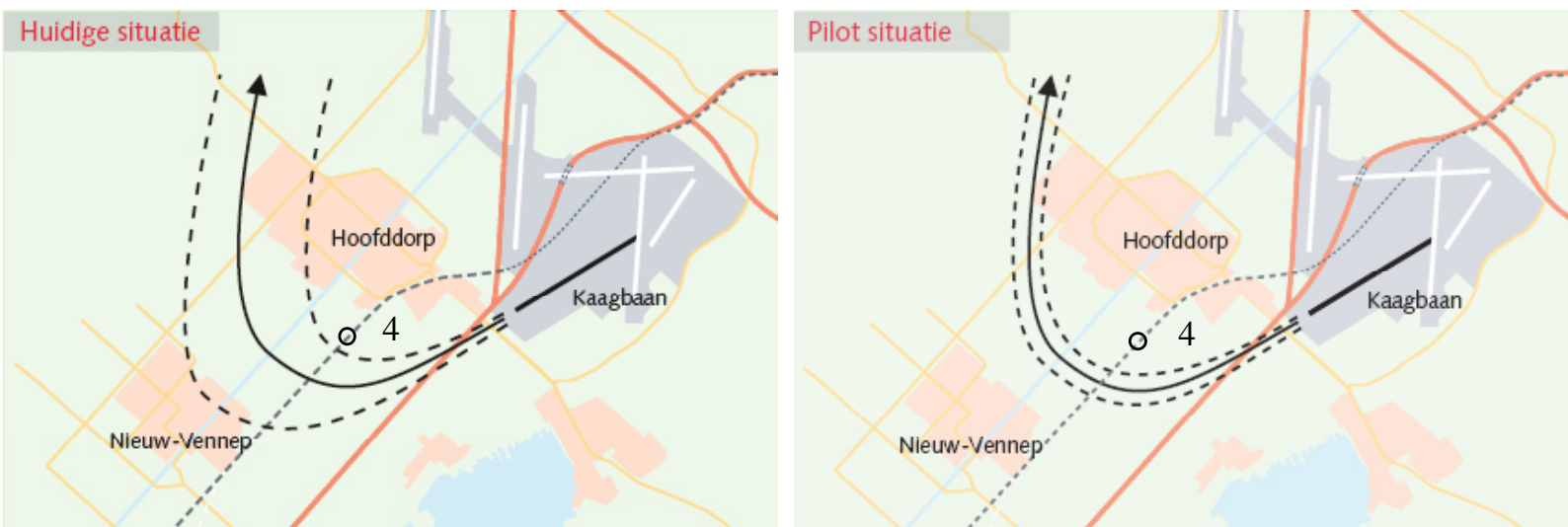
Met het experiment wordt onderzocht of de hinder in deze gebieden per saldo afneemt als vliegtuigen de bocht preciezer vliegen. De bocht wordt daarmee

namelijk meer geconcentreerd boven het dunbevolkte gebied tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep in.

Dit experiment heeft betrekking op alle Boeing 737 vliegtuigen van de KLM omdat deze uitgerust zijn met de apparatuur die nodig is om de bocht nauwkeuriger te vliegen. Dit is circa 35% van het totaal van de vertrekkende vluchten vanaf de Kaagbaan die de Spijkerboorroute volgen.

Onderstaande figuren maken dit inzichtelijk. Figuur 1 geeft de huidige situatie weer. Figuur 2 geeft de situatie tijdens het experiment weer. Ook is handhavingpunt 4 op dit kaartje (indicatief) aangegeven. Beide figuren zijn indicatief en ter illustratie.

Figuur 1 Schets huidige situatie en pilot situatie



Artikel 3

grenswaarden

In dit artikel worden de vervangende grenswaarden vanwege het experiment voor de etmaalperiode (L_{den}) en de nacht (L_{night}) vastgesteld.

Deze vervangende grenswaarden zijn nodig om het experiment uit te kunnen voeren. De verwachting is dat de totale hinderbeleving van geluid echter afneemt doordat vliegtuigen over dunbevolkt gebied vliegen. De vervangende grenswaarden hebben alleen tot doel de uitvoering van het experiment te accommoderen en beogen niet de capaciteit van de luchthaven te doen toe- of afnemen.

Ook de grenswaarden voor het Totale Volume van de Geluidbelasting (TVG) blijven ongewijzigd van kracht. Dit geldt ook voor de grenswaarden in het LVB die betrekking hebben op het externe veiligheidsrisico.

Artikel 4

uitvoering

De vliegtuigen die deelnemen aan dit experiment zijn uitgerust met apparatuur die geschikt is voor het precies vliegen van bochten. Er is onderzoek gedaan naar een aantal mogelijke bochten die speciaal voor dit experiment zijn ontworpen. Hieruit is één bocht (alternatief 3) gekozen om in het experiment uit te voeren. De reden hiervoor is dat deze bocht veilig is en goed vliegbaar is waardoor naar

verwachting de hinderbeleving ten opzichte van de huidige situatie afneemt. De aan het experiment deelnemende vliegtuigen die in zuidwestelijke richting vanaf de Kaagbaan vertrekken via de Spijkerboor uitvliegroute zullen van deze bocht tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep gebruik maken.

Artikel 5

gevolgen

Een gevolg van een hogere concentratie van vluchten over een bepaald gebied is dat in dat gebied meer geluidhinder kan ontstaan binnen een smallere bandbreedte. De bedoeling van het experiment is dat de toename van geluidhinder met name optreedt in dunbevolkt gebied, zodat uiteindelijk minder mensen hinder ondervinden.

Naar verwachting neemt dichtbij de luchthaven (58 dB(A)-L_{den} contour) het aantal gehinderde woningen (enigszins, ± 35 woningen) af als gevolg van het experiment. Het aantal ernstig gehinderden in een groter gebied rond de luchthaven (48 dB(A)-L_{den} contour) neemt naar verwachting (enigszins, ± 45 gehinderden) toe als gevolg van een smallere spreiding voor de gehele vliegroute. Voor woongebieden recht onder de route neemt dan de geluidbelasting toe. Naar verwachting zal het aantal gehinderde woningen dat binnen de 48 dB(A)-L_{night} ligt (enigszins, ±100 woningen) afnemen. Ook het aantal ernstig gehinderden binnen de 40 dB(A)-L_{night} contour zal (enigszins, ±80) naar verwachting afnemen. De toe- en afnames van gehinderde woningen, gehinderden en slaapverstoorden zijn beperkt (+/- 1%).

De eventuele ruimtelijke gevolgen van het experiment zijn niet onderzocht.

Artikel 6

evaluatie

Op basis van de evaluatie van het experiment wordt besloten of het experiment zal leiden tot een aanpassing van het LVB. In dit artikel wordt aangegeven welke criteria hiervoor van belang zijn. Deze evaluatie wordt, inclusief het standpunt van de Minister van VenW en de Minister van VROM, vóór het aflopen van het experiment aan de Tweede Kamer verzonden.

Artikel 7

onvoorziene gevallen

In dit artikel wordt aangegeven hoe in onvoorziene gevallen, met uitzondering van veiligheid, het experiment kan worden bijgestuurd, opgeschort of stopgezet. Omdat dit experiment door CROS is aangevraagd zal de CROS bij onvoorziene gevallen de beide ministers hierover adviseren.

Artikel 8

termijn experiment

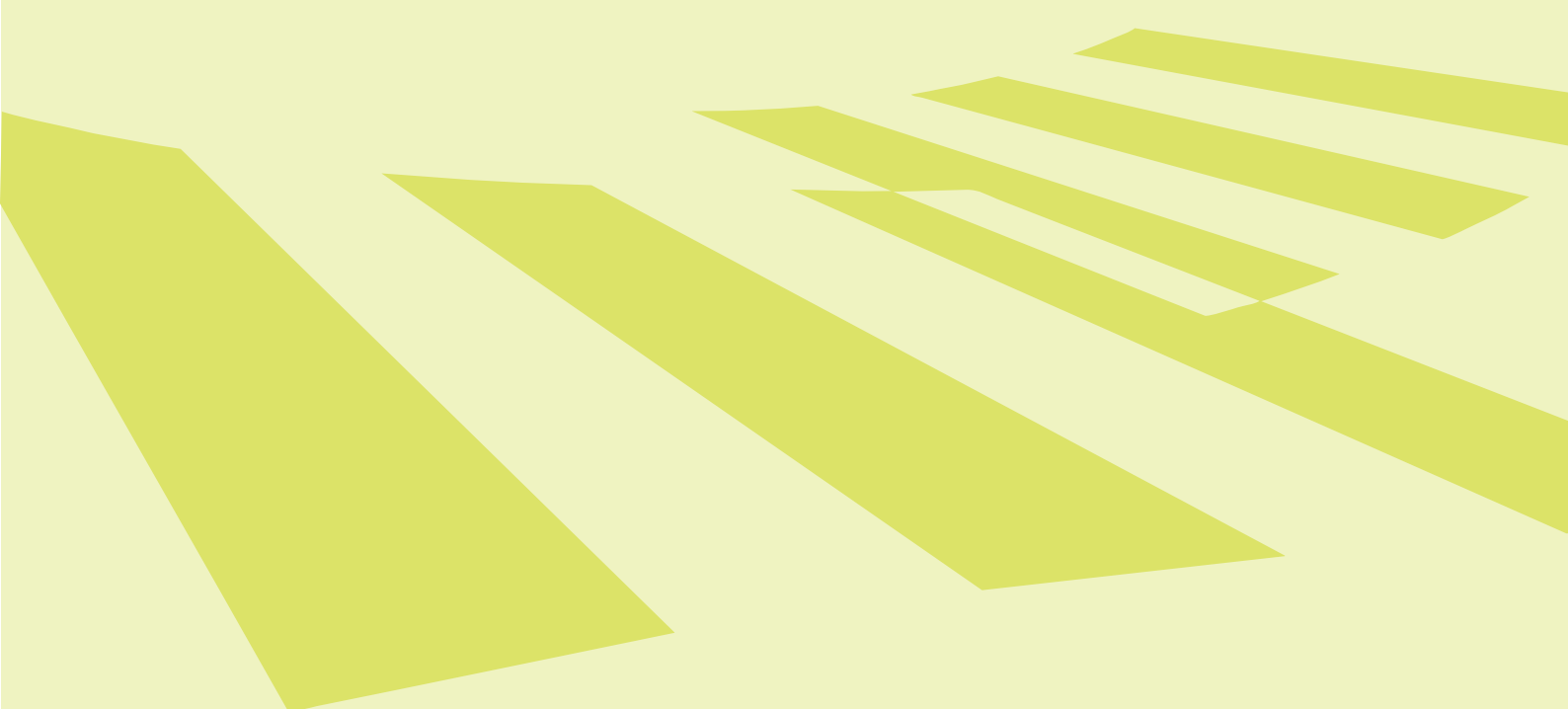
De termijn voor het experiment betreft de periode vanaf 22 november 2007 tot en met 31 oktober 2008. Met ingang van 1 november 2008 zijn de grenswaarden zoals vermeld in bijlage 2 van het dan geldende LVB weer van kracht. Dit behalve indien er sprake is van verlenging of omzetting van het experiment in een definitieve aanpassing van het LVB. In dat geval kan bij ministeriële regeling de termijn van het experiment worden verlengd tot de aanpassing van het LVB in werking treedt.

De Minister van Verkeer en Waterstaat

Camiel Eurlings

Ontwerp

**Regeling experiment tijdelijke aanpassing
gebruik nachtelijke vertrekroutes vanaf Polderbaan**



De Minister van Verkeer en Waterstaat, handelende in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Gelet op artikel 8.23a, eerste lid, van de Wet luchtvaart;

Besluit:

Artikel 1

definities

In deze regeling wordt verstaan onder:

- a. LVB: het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol;
- b. het experiment: het experiment tijdelijke aanpassing gebruik nachtelijke vertrek-routes vanaf Polderbaan;
- c. gebruiksjaar 2008: de periode van 1 november 2007 tot en met 31 oktober 2008;
- d. CROS: Commissie regionaal overleg luchthaven Schiphol;
- e. KLM: Koninklijke Luchtvaart Maatschappij;
- f. LVNL: Luchtverkeersleiding Nederland;
- g. Schiphol: N.V. Luchthaven Schiphol.

Artikel 2

doel

Het experiment beoogt gedurende het gebruiksjaar 2008 te onderzoeken of door de nachtelijke vertekroutes vanaf de Polderbaan ook tussen 6:00 uur en 6:45 uur te vliegen, het aantal ernstig slaapverstoorden en het aantal ernstig gehinderden tussen 6:00 uur en 6:45 uur per saldo afneemt.

Artikel 3

luchtverkeerswegen

1. In plaats van de tijdaanduiding van 06.00 uur tot 23.00 uur in bijlage 1, kaart 19/21 van het LVB geldt voor de duur van het experiment de tijdaanduiding van 06.45 uur tot 23.00 uur.
2. In plaats van de tijdaanduiding van 23.00 uur tot 6.00 uur in bijlage 1, kaart 20/21 van het LVB geldt voor de duur van het experiment de tijdaanduiding van 23.00 uur tot 06.45 uur.

Artikel 4

grenswaarden

1. In plaats van de grenswaarden, genoemd in bijlage 2 van het LVB, gelden voor het gebruiksjaar voor de in de onderstaande tabel genoemde handhavingspunten, de volgende grenswaarden:

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

Puntnummer	X-coördinaat	Y-coördinaat	Grenswaarde	Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden
6	109.675	481.125	57,39	(58,39)
7	107.625	486.025	57,62	(58,62)
8	107.725	489.075	58,55	(59,55)
9	107.725	492.100	57,13	(58,13)
10	108.525	495.350	59,17	(60,17)
11	109.175	498.100	59,00	(60,00)
12	109.550	500.725	58,70	(59,70)
13	110.250	503.025	57,75	(58,75)
14	110.775	500.550	57,10	(58,10)
15	110.575	496.725	58,06	(59,06)
16	111.750	491.425	56,98	(57,98)
17	111.825	487.425	57,11	(58,11)
18	111.950	485.275	61,21	(62,21)
19	113.625	482.275	53,83	(54,83)
20	116.175	481.925	57,68	(58,68)
21	119.050	481.900	57,52	(58,52)
22	122.025	481.450	57,57	(58,57)
23	118.800	481.050	56,76	(57,76)
24	114.525	476.925	57,57	(58,57)
25	116.100	474.050	57,92	(58,92)
26	113.575	472.550	55,40	(56,40)
27	112.500	468.500	56,44	(57,44)
28	112.600	472.325	55,48	(56,48)
29	112.525	475.400	57,04	(58,04)
33	106.800	471.150	56,27	(57,27)

2. In plaats van de grenswaarden, genoemd in bijlage 3 van het LVB, gelden voor het gebruiksjaar voor de in de onderstaande tabel genoemde handhavingspunten, de volgende grenswaarden:

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

Puntnummer	X-coördinaat	Y-coördinaat	Grenswaarde	Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden
2	104.150	474.925	50,28	(51,28)
3	105.750	476.600	47,52	(48,52)
4	108.875	478.725	47,66	(48,66)
6	108.350	492.100	52,03	(53,03)
7	108.525	495.350	50,38	(51,38)
8	109.275	501.750	49,05	(50,05)
9	109.675	504.850	47,32	(48,32)
10	110.825	504.425	48,04	(49,04)
11	110.775	500.550	49,09	(50,09)
12	110.575	496.725	50,17	(51,17)
13	110.600	494.400	50,27	(51,27)
14	110.175	488.550	52,43	(53,43)
15	118.825	481.650	52,41	(53,41)
16	120.250	481.500	51,33	(52,33)
17	118.825	481.350	52,38	(53,38)
18	111.000	476.350	47,48	(48,48)
20	110.750	471.600	45,97	(46,97)
21	115.875	468.125	43,40	(44,40)
22	111.800	467.525	44,51	(45,51)
23	109.500	468.025	46,07	(47,07)

Artikel 5

uitvoering

Het experiment houdt in dat straalvliegtuigen die vanaf de Polderbaan vertrekken de luchtverkeerwegen zoals voor de periode van 23.00 uur tot 06.00 uur vastgelegd in het LVB ook tussen 6:00 uur en 6:45 uur gebruiken.

Artikel 6

gevolgen

Als gevolg van het experiment vindt er een geografische verschuiving plaats van geluidbelasting. Naar verwachting zal het aantal ernstig slaapverstoorden en het aantal ernstig gehinderden in het onderzoeksgebied per saldo afnemen.

Gedurende het experiment zullen de effecten regelmatig worden gemonitord.

Artikel 7**criteria**

De criteria die onderdeel vormen van de afweging en de beoordeling of het experiment leidt tot aanpassing van het LVB zijn:

- het effect op de hinder in het onderzoeksgebied, het effect op de berekende geluidbelasting in de betreffende handhavingspunten en de geluidbelasting in het binnen- en buitengebied;
- het effect op de interne en externe veiligheid;
- het effect op de vliegoperatie (betrouwbaarheid en capaciteit);
- het effect op ruimtelijke contouren zoals vastgelegd in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol.

Artikel 8**onvoorziene gevallen**

In onvoorziene gevallen kunnen op advies van belanghebbenden de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke ordening en Milieubeheer overgaan tot bijsturen, opschorten of vroegtijdig stopzetten van het experiment.

Artikel 9**termijn experiment**

De termijn van het experiment betreft de periode vanaf 21 december 2007 tot en met 31 oktober 2008.

Artikel 10**inwerkingtreding regeling**

Deze regeling treedt in werking met ingang van 21 december 2007.

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

De Minister van Verkeer en Waterstaat.

Camiel Eurlings

Toelichting

Ontwerp

Regeling experiment tijdelijke aanpassing
gebruik nachtelijke vertekroutes vanaf Polderbaan



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 nieuw 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 (experimenteren) 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 baan- en routegebruik of vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting. Wanneer uit een experiment blijkt dat een maatregel effectief is, dan kan besloten worden dat de betreffende maatregel alsnog in de regelgeving wordt vastgelegd.

In december 2006 is het zogenoemde 'Alders-overleg' ingesteld, het overleg over Schiphol en de regio, door de toenmalige Staatssecretarissen van Verkeer en Waterstaat (VenW) en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM). De deelnemers aan dit overleg zijn Schiphol, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), KLM, betrokken bestuurders van gemeenten en provincies verenigd in de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), bewonersvertegenwoordigers, het Ministerie van VenW en het Ministerie van VROM.

Dit overleg heeft advies uitgebracht over de mogelijkheden om in de periode tot 2010 de milieuruimte van de luchthaven beter te benutten in combinatie met hinderbeperkende maatregelen en maatregelen die de leefbaarheid bevorderen. Het Alders-overleg heeft geadviseerd tot aanpassing van (Kamerstukken II 2006/07, 29 665, nr. 48) van het LVB. Hiermee wordt een groei mogelijk gemaakt tot 480.000 vliegtuigbewegingen en uitvoering van de afspraken die in het convenant hinderbeperking en het convenant leefbaarheid zijn gemaakt. De aanpassing van het LVB (Kamerstukken II 2006/07, 29 665, nr. 67) wordt naar verwachting begin 2008 van kracht.

In het convenant hinderbeperking zijn maatregelen vastgelegd die als doel hebben de geluidhinder van het vliegverkeer voor omwonenden te beperken. Partijen die het convenant hebben ondertekend zijn VenW, VROM, LVNL, KLM, Provincie Noord-Holland, Schiphol en de gemeenten Haarlemmermeer, Amsterdam en Amstelveen.

Op basis van de te verwachten effecten van de verschillende maatregelen hebben de BRS en CROS een prioritering van de maatregelen vastgesteld. De maatregelen waarvan het verwachte effect het grootst is zullen als eerste worden uitgevoerd. Voor een aantal van deze maatregelen geldt dat een tijdelijke afwijking verwacht wordt van de in het LVB vastgelegde grenswaarden voor geluid in de handhavingspunten of de hierin vastgelegde luchtverkeerswegen. Deze maatregelen worden gezien als experiment zoals bedoeld in artikel 8.23a

van de Wet luchtvaart. Voor deze experimenten kunnen door middel van een ministeriële regeling vervangende grenswaarden vastgesteld worden of kan een vrijstelling met betrekking tot het routegebruik worden verleend.

Het gaat hierbij om de volgende experimenten:

- Het concentreren van de uitvliegroute vanaf de Kaagbaan ter hoogte van Hoofddorp/Nieuw-Vennep (Spijkerboor).
- Het gebruik van de nachtelijke vertekroutes vanaf de Polderbaan van 06:00 tot 06:45.
- Optimalisatie van de uitvliegroute van de Polderbaan ter hoogte van IJmond (BERGI)
- Aanpassing van de uitvliegroute vanaf de Polderbaan ter hoogte van Amsterdam West (LEKKO/LOPIK).
- Periodiek wisselend baangebruik in Noordelijke en Zuidelijke richting.
- Optimalisatie van de uitvliegroutes van de Buitenveldertbaan ter hoogte van IJmuiden (GORLO route).
- Optimalisatie van de uitvliegroutes van de Kaagbaan ter hoogte van IJmeer (ANDIK route).
- Optimalisatie van de uitvliegroutes van de Oostbaan ter hoogte van Abcoude (ANDIK en ARNHEM).
- Optimalisatie divergent parallel starten.

Deze ministeriële regeling heeft betrekking op het tweede genoemde experiment waarbij de nachtelijke vertekroutes vanaf de Polderbaan worden verlengd van 06.00 uur tot 06.45 uur.

Dit experiment en het experiment Concentreren uitvliegroute Spijkerboor (vanaf de Kaagbaan) zijn de eerste experimenten die gestart worden en deze vinden voor het grootste deel gelijktijdig plaats. Er vindt naar verwachting geen interferentie tussen deze experimenten plaats.

Uit de aanvraag van de sectorpartijen (Schiphol, KLM en LVNL) en de onderbouwing bij deze aanvraag blijkt dat, om dit experiment te kunnen uitvoeren, vervangende grenswaarden nodig zijn in diverse handhavingpunten voor L_{den} en L_{night} (zie artikel 4 van deze regeling) en dat de luchtverkeerwegen van de Polderbaan zoals in het LVB vastgelegd voor de nacht tot 06.45 gevlogen moeten kunnen worden. Dit brengt tevens een verschuiving van de periode voor de dag mee.

Het verzoek van de luchtvaartpartijen om een experiment op basis van artikel 8.23a van de Wet luchtvaart uit te voeren wordt met deze ministeriële regeling gehonoreerd.

Artikelen

Artikel 1

definities

Ten behoeve van de leesbaarheid is een aantal begripsomschrijvingen opgenomen.

Artikel 2

doel

In dit artikel is het doel van het experiment vastgelegd. Het experiment heeft tot doel te onderzoeken of door het langer in de ochtend gebruikmaken van de nachtelijke vertekroutes het aantal ernstig slaapverstoorden en ernstig gehinderden afneemt (zie toelichting op artikel 5 voor de verwachte gevolgen).

Artikel 3

luchtverkeerwegen

In dit artikel wordt de tijdaanduiding op de kaarten 19/20 en 20/21 van bijlage 1 van het LVB aangepast in verband met de tijdelijke verlenging van de nachtperiode.

Artikel 4

grenswaarden

In dit artikel worden de vervangende grenswaarden vanwege het experiment voor de etmaalperiode (L_{den}) en de nachtperiode (L_{night}) vastgesteld. Deze vervangende grenswaarden zijn nodig om het experiment uit te kunnen voeren. Doordat de nachtelijke vertekroutes vanaf de Polderbaan verschillen van de dagroutes zal er een geografische verschuiving plaatsvinden van de geluidbelasting. Dit betekent dat in een aantal handhavingpunten de geluidsbelasting zal toenemen en hoger zal liggen dan de grenswaarden uit het LVB en in andere handhavingpunten de geluidsbelasting zal afnemen.

De vervangende grenswaarden hebben alleen tot doel de uitvoering van het experiment te accommoderen en beogen niet de capaciteit van de luchthaven te doen toe- of afnemen.

De grenswaarden in de laatst in werking getreden ministeriële regeling zijn het meest actueel.

De grenswaarden voor het Totale Volume van de Geluidbelasting (TVG) blijven ongewijzigd van kracht. Dit geldt ook voor de grenswaarden in het LVB die betrekking hebben op het externe veiligheidsrisico.

In het artikel worden in twee tabellen de vervangende grenswaarden van de handhavingpunten weergegeven.

Artikel 5

uitvoering

Het experiment houdt in dat de nachtelijke vertekroutes vanaf de Polderbaan ook tussen 6:00 uur en 6:45 uur worden gevlogen. Dit geldt voor alle vertrekkende straalvliegtuigen vanaf de Polderbaan tussen 6:00 uur en 6:45 uur.

De nachtelijke vertekroutes zijn vastgelegd in het LVB. Hierna worden de luchtverkeerwegen voor de dag en de nacht weergegeven.

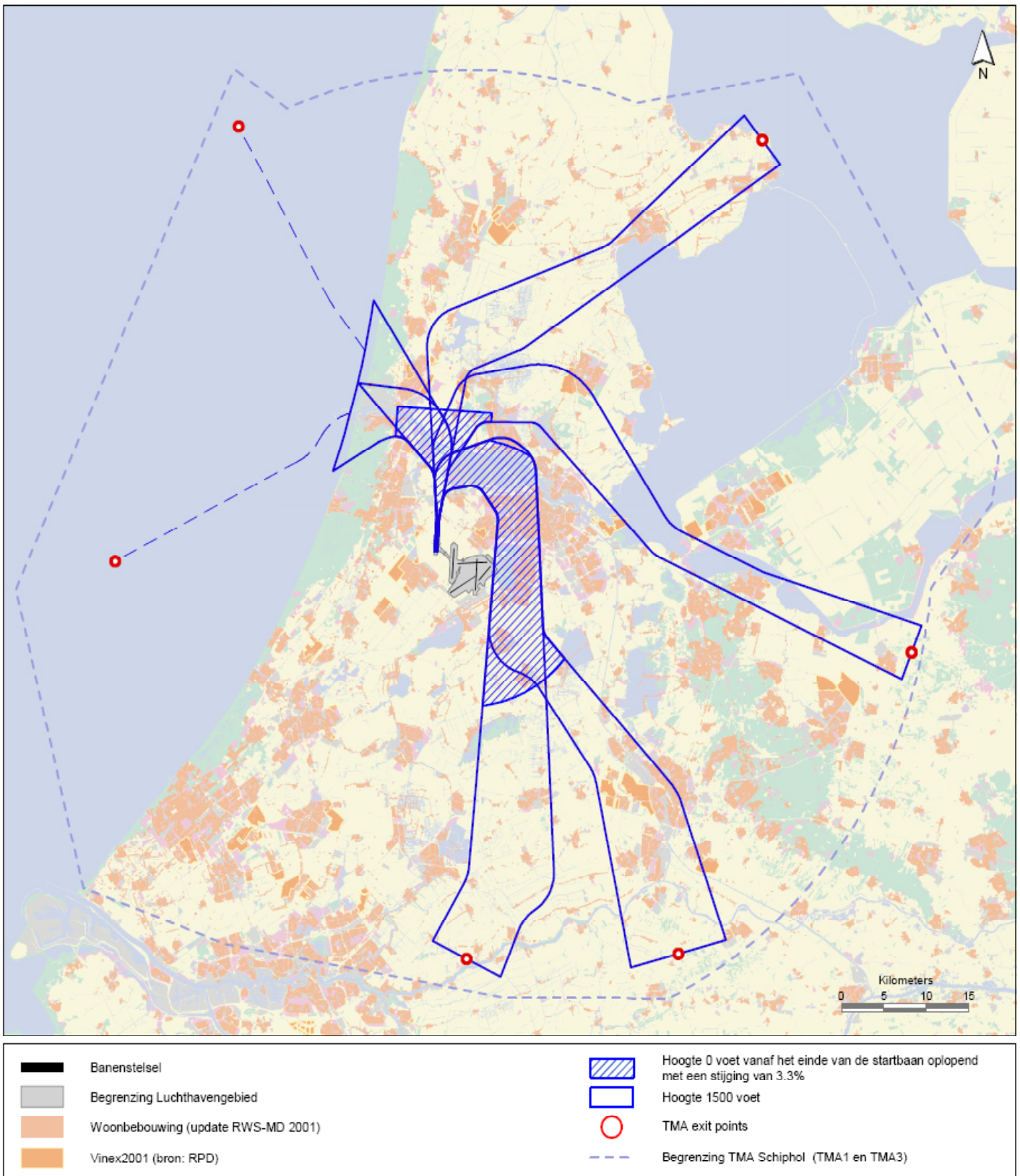
Figuur 1 Luchtverkeerwegen voor de dag zoals opgenomen in het LVB

Luchtverkeerwegen

Vertrekkend verkeer baan 36L (periode van 06.00 tot 23.00 uur)

Luchthavenverkeerbesluit Schiphol

Bijlage 1 kaart 19/21



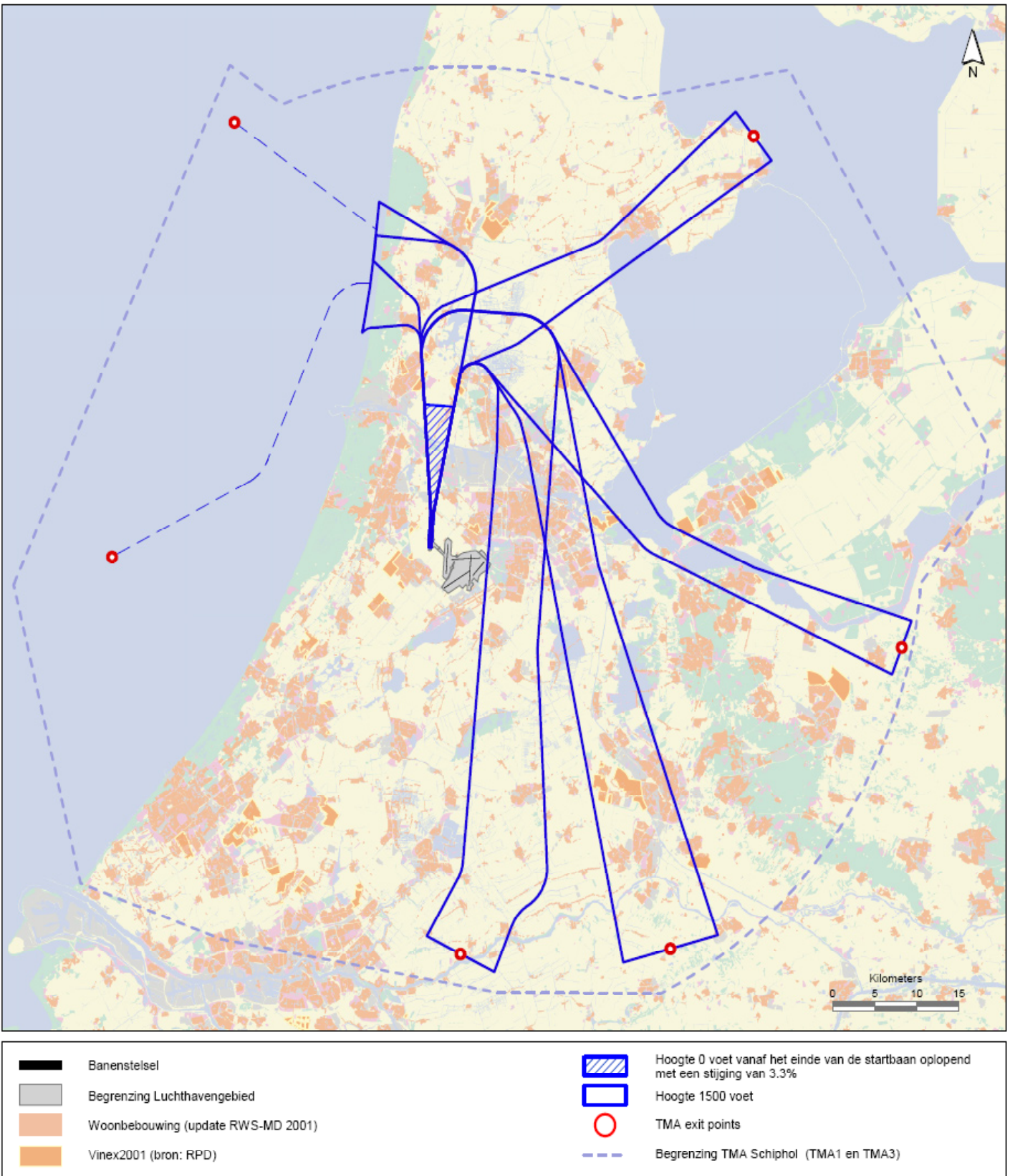
Figuur 2 Luchtverkeerwegen voor de nacht zoals opgenomen in het LVB

Luchtverkeerwegen

Vertrekkend verkeer baan 36L (periode van 23.00 tot 06.00 uur)

Luchthavenverkeerbesluit Schiphol

Bijlage 1 kaart 20/21



Artikel 6

gevolgen

Langer gebruiken van de nachtelijke vertekroutes vanaf de Polderbaan heeft tot gevolg dat er een geografische verschuiving van de geluidshinder plaatsvindt. In het ene gebied zal, naar verwachting, het aantal ernstig gehinderden en het aantal slaapverstoorden toenemen en in het andere gebied afnemen. De bedoeling van het experiment is dat het aantal ernstig gehinderden en het aantal ernstig slaapverstoorden per saldo afneemt, zodat uiteindelijk minder mensen hinder ondervinden.

Per saldo betekent dit dat er, naar verwachting, als gevolg van het experiment ongeveer 8.000 minder ernstig gehinderden en 2.400 minder ernstig slaapverstoorden zullen zijn.

Het aantal ernstig slaapverstoorden in met name Amsterdam-West zal naar verwachting afnemen. Het aantal ernstig gehinderden in met name Amsterdam, Amsterdam Zuid-Oost, Amstelveen, Mijdrecht, Ouderkerk a/d Amstel, IJmuiden, Uithoorn, Weesp, Wormer, Koog a/d Zaan, Wormerveer, Westzaan, Wijk aan Zee, Zaandam en Zaandijk zal naar verwachting eveneens afnemen.

Het aantal ernstig slaapverstoorden en ernstig gehinderden in met name Akersloot, De Rijp, Graft, Heemskerk, Uitgeest, Velsbroek en Krommenie zal daarentegen naar verwachting toenemen.

De eventuele ruimtelijke gevolgen van het experiment zijn niet onderzocht.

Artikel 7

criteria

Op basis van de evaluatie van het experiment wordt besloten of het experiment in zal leiden tot een aanpassing van het LVB. In dit artikel wordt aangegeven welke criteria hiervoor van belang zijn. Deze evaluatie wordt, inclusief het standpunt van de Minister van VenW en de Minister van VROM, vóór het aflopen van het experiment aan de Tweede Kamer verzonden.

Artikel 8

onvoorziene gevallen

In dit artikel wordt aangegeven hoe bij onvoorziene gevallen, met uitzondering van veiligheid, het experiment kan worden bijgestuurd, opgeschort of stopgezet. Omdat dit experiment door de luchtvaartpartijen is aangevraagd als onderdeel van de uitvoering van het convenant hinderbeperkende maatregelen korte termijn dat in het Aldersoverleg tot stand is gekomen zal het Aldersoverleg bij onvoorziene gevallen de ministers hierover adviseren.

Artikel 9

termijn experiment

De termijn voor het experiment betreft de periode vanaf 21 december 2007 tot en met 31 oktober 2008. Vanaf 1 november 2008 zijn de grenswaarden zoals vermeld in bijlage 2 van het dan geldende LVB weer van kracht. Dit behalve indien er sprake is van verlenging of omzetting van het experiment in een definitieve aanpassing van het LVB. In dat geval kan bij ministeriële regeling de termijn van het experiment worden verlengd tot de aanpassing van het LVB in werking treedt.

De Minister van Verkeer en Waterstaat

Camiel Eurlings

Colofon

oktober 2007

De ontwerp regeling experimenten uitvliegroutes Polderbaan is een uitgave van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart.

Vormgeving	Mijs Cartografie en Vormgeving, Rotterdam
Drukwerk	Repro SSO, Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Bestellen	Ministerie van Verkeer en Waterstaat, afdeling Publieksvoorlichting telefoon: 070 - 351 7086