

Regeling experiment routewijzigingen

9 maart 2008/Nr. HDJZ/LUV/2008-328
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, 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 waarbij vijf routewijzigingen worden doorgevoerd;
- c. gebruiksjaar 2008: de periode van 1 november 2007 tot en met 31 oktober 2008;
- d. CROS: Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol, bedoeld in artikel 8.34 van de Wet luchtvaart;

- e. KLM: Koninklijke Luchtvaart Maatschappij;
- f. LVNL: Luchtverkeersleiding Nederland;
- g. Schiphol: N.V. Luchthaven Schiphol;
- h. SID: Standard Instrument Departure, vertrekprocedure die de piloot middels een code in de boordcomputer invoert waardoor het vliegtuig die procedure volgt vanaf de startbaan, ook wel: uitvliegroute.

Artikel 2. Doel

Het doel van dit experiment is het optimaliseren van vijf routes van vertrekend vliegverkeer teneinde een gunstig effect op de hinderbeleving te bewerkstelligen. Het betreft de volgende routes:

- a. De uitvliegroutes van de Buitenveldertbaan (09), de Kaagbaan (06) en de Schiphol-Oostbaan (04) ter hoogte van IJmuiden (GORLO en BERGI route);
- b. de uitvliegroute van de Kaagbaan (06) en Schiphol-Oostbaan (04) ter hoogte van IJmeer (ANDIK route);
- c. de uitvliegroutes van de Oostbaan (22) ter hoogte van Abcoude (ANDIK en ARNHEM route);

- d. de uitvliegroute van de Polderbaan (36L) ter hoogte van IJmond (BERGI en GORLO route);
- e. de uitvliegroutes van de Polderbaan (36L) ter hoogte van Amsterdam West (LEKKO/LOPIK route).

Artikel 3. Luchtverkeerswegen

Voor de duur van het experiment wordt vrijstelling verleend van de artikelen 3.1.1, eerste lid en 3.1.3, eerste lid, van het LVB met betrekking tot de luchtverkeerswegen die zijn aangewezen op de kaarten 3/21, 5/21, 7/21, 13/21 en 19/21 van bijlage 1 van het LVB.

Artikel 4. Grenswaarden

In plaats van de grenswaarden, genoemd in bijlage 2 van het LVB gelden tijdens dit experiment voor het gedeelte van het gebruiksjaar 2008 vanaf 13 maart 2008 voor de in de onderstaande tabel genoemde handhavingpunten de volgende grenswaarden:

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

Punt-nummer	X-coördinaat	Y-coördinaat	Grenswaarde	Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden
1	97.325	470.400	55,99	(56,99)
2	100.475	472.525	57,69	(58,69)
3	104.150	474.925	58,87	(59,87)
4	106.325	477.125	58,31	(59,31)
5	108.875	478.725	58,13	(59,13)
6	109.675	481.125	57,53	(58,53)
7	107.625	486.025	57,48	(58,48)
8	107.725	489.075	58,53	(59,53)
9	107.725	492.100	56,96	(57,96)
10	108.525	495.350	59,22	(60,22)
11	109.175	498.100	58,97	(59,97)
12	109.550	500.725	58,64	(59,64)
13	110.250	503.025	57,68	(58,68)
14	110.775	500.550	56,99	(57,99)
15	110.575	496.725	58,01	(59,01)
16	111.750	491.425	56,95	(57,95)
17	111.825	487.425	57,67	(58,67)
18	111.950	485.275	62,70	(63,70)
19	113.625	482.275	54,09	(55,09)
20	116.175	481.925	58,02	(59,02)
21	119.050	481.900	57,64	(58,64)
22	122.025	481.450	57,62	(58,62)
23	118.800	481.050	56,94	(57,94)
24	114.525	476.925	57,63	(58,63)
25	116.100	474.050	57,96	(58,96)
26	113.575	472.550	55,41	(56,41)
27	112.500	468.500	56,08	(57,08)
28	112.600	472.325	55,54	(56,54)
29	112.525	475.400	57,03	(58,03)

Punt-nummer	X-coördinaat	Y-coördinaat	Grenswaarde	Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden
30	110.475	475.250	57,74	(58,74)
31	108.600	475.075	59,31	(60,31)
32	110.150	471.075	56,74	(57,74)
33	106.800	471.150	56,23	(57,23)
34	103.400	472.225	57,51	(58,51)
35	98.400	470.300	57,10	(58,10)

In plaats van de grenswaarden, genoemd in bijlage 3 van het LVB gelden tijdens dit experiment voor het gedeelte van het

gebruiksjaar 2008 vanaf 13 maart 2008 voor de in de onderstaande tabel genoemde handhavingspunten de volgende grenswaarden:

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

Nr.	X-coördinaat	Y-coördinaat	Grenswaarde	Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden
1	102.750	473.250	52,85	(53,85)
2	104.150	474.925	50,47	(51,47)
3	105.750	476.600	47,92	(48,92)
4	108.875	478.725	47,91	(48,91)
5	108.025	485.875	52,27	(53,27)
6	108.350	492.100	52,11	(53,11)
7	108.525	495.350	50,38	(51,38)
8	109.275	501.750	49,03	(50,03)
9	109.675	504.850	47,34	(48,34)
10	110.825	504.425	48,04	(49,04)
11	110.775	500.550	49,01	(50,01)
12	110.575	496.725	50,14	(51,14)
13	110.600	494.400	50,32	(51,32)
14	110.175	488.550	52,42	(53,42)
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	47,90	(48,90)
19	109.175	474.600	46,52	(47,52)
20	110.750	471.600	46,39	(47,39)
21	115.875	468.125	43,19	(44,19)
22	111.800	467.525	44,39	(45,39)
23	109.500	468.025	45,87	(46,87)
24	106.000	471.050	46,18	(46,18)
25	100.475	472.525	48,81	(49,81)

Artikel 5. Uitvoering

De routewijzigingen gelden voor al het straalverkeer op de betreffende routes. Hierdoor zullen alle straalvliegtuigen de aangepaste routes vliegen.

Artikel 6. Gevolgen

Als gevolg van het experiment zal naar verwachting per saldo minder hinder worden ervaren in de omgeving. De hinderbeperking komt tot stand
 – doordat woonkernen vermeden worden,
 – doordat de voorspelbaarheid van het vliegverkeer vergroot wordt, of
 – door het vermijden van het maken van bochten boven bewoond gebied.
 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 wordt omgezet in een wijziging van het LVB zijn:
 – het effect op de hinder in de gebieden waar de routewijzigingen betrekking op hebben;
 – het effect op de berekende geluidbelasting in de betreffende handhavingspunten;
 – de berekende geluidbelasting in de gebieden waar de routewijzigingen betrekking op hebben;
 – 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 en bestaande verstedelijking en nieuwbouwplannen.

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 de experimenten betreft de periode vanaf 13 maart 2008 tot en met 31 oktober 2008.

Artikel 10. Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking met ingang van 13 maart 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

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 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 experimentmogelijkheid voor Schiphol is gecreëerd. Doel van deze experimentmogelijkheid 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 LVB gestelde voorschriften. Het kan daarbij gaan om de regels voor 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 definitief wordt ingevoerd door middel van wijziging van het LVB.

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, 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, onder voorzitterschap van de heer J.G.M. Alders.

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 het LVB (Kamerstukken II 2006/07, 29 665, nr. 48). De aanpassing van het LVB (Kamerstukken II 2006/07, 29 665, nr. 67) wordt naar verwachting in de eerste helft van 2008 van kracht. Hiermee wordt een groei mogelijk gemaakt tot 480.000 vliegtuigbewegingen. Tevens zijn ten aanzien van hinderbeperkende maatregelen en leefbaarheid afspraken gemaakt, die zijn neergelegd in convenanten (het Convenant hinderbeperkende maatregelen Schiphol en het Convenant leefbaarheid).

In het Convenant hinderbeperkende maatregelen Schiphol zijn maatregelen vastgelegd die als doel hebben de geluidhinder van het vliegverkeer voor omwonenden te beperken. Partijen die het convenant hebben ondertekend zijn de ministers van VenW en 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 luchtverkeerwegen. Deze maatregelen worden gezien als experiment zoals bedoeld in artikel 8.23a van de Wet luchtvaart.

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

Een concept van de ministeriële regeling is eerder voor advies voorgelegd aan de CROS en gepubliceerd in de Staatscourant en diverse regionale huis-aan-huisbladen. De uitkomst van de inspraak heeft niet geleid tot aanpassing van onderhavige regeling. De CROS heeft in haar advies kenbaar gemaakt dat de verwachting omtrent de hinderbeperking van de vijf voorgenomen route-maatregelen positief is.

Artikelgewijs

Artikel 1 Definities

Ten behoeve van de leesbaarheid is een aantal begripsomschrijvingen opgenomen.

Artikel 2 Doel

In dit artikel wordt het beoogde doel omschreven.

Hierna wordt per maatregel het beoogde doel toegelicht.

Maatregel a Uitvliegroutes ter hoogte van IJmuiden, GORLO en BERGI route vanaf de Schiphol-Oostbaan (04), de Kaagbaan (06) en de Buitenveldertbaan (09)

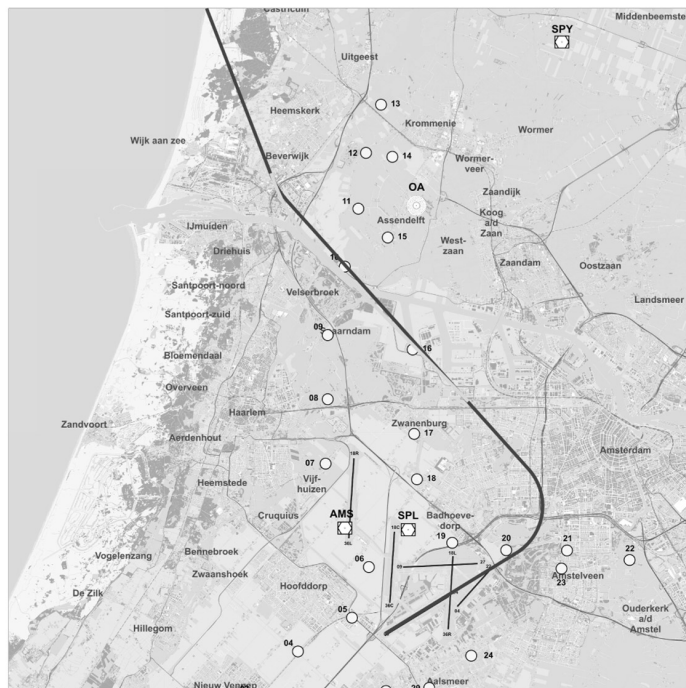
De huidige vertekroute GORLO loopt over IJmuiden. De grondlijn van de nieuwe vertekroute GORLO volgt het Noordzeekanaal. Dit vergroot de afstand van deze routes ten opzichte van dicht bebouwde gebieden. Het wijzigen van de GORLO route heeft effect op de BERGI routes vanaf de Kaagbaan (06) en de Buitenveldertbaan (09). Aangezien de GORLO en BERGI routes een gemeenschappelijk segment hebben tot het draaipunt ten oosten van IJmuiden, zijn deze twee routes op het eerste stuk aan elkaar gekoppeld. Tevens heeft deze routewijziging tot doel de voorspelbaarheid van het verkeer te vergroten: de GORLO route komt nu samen te vallen met uitvliegroutes van andere banen in deze regio.

Ook zal met de routewijziging voorkomen worden dat boven bebouwd gebied een extra bocht gemaakt wordt. Vliegtuigen in een bocht produceren relatief meer geluid.

Figuur 1: Schets van oude (zwart) en nieuwe (groen) GORLO routes voor baan 04, 06 en 09.



Figuur 2: Schets van de oude (zwart) en nieuwe (groen) BERGI route voor baan 06 en 09.



Maatregel b Uitvliegroute ter hoogte van IJmeer, ANDIK routes vanaf de Schiphol-Oostbaan (04) en de Kaagbaan (06)

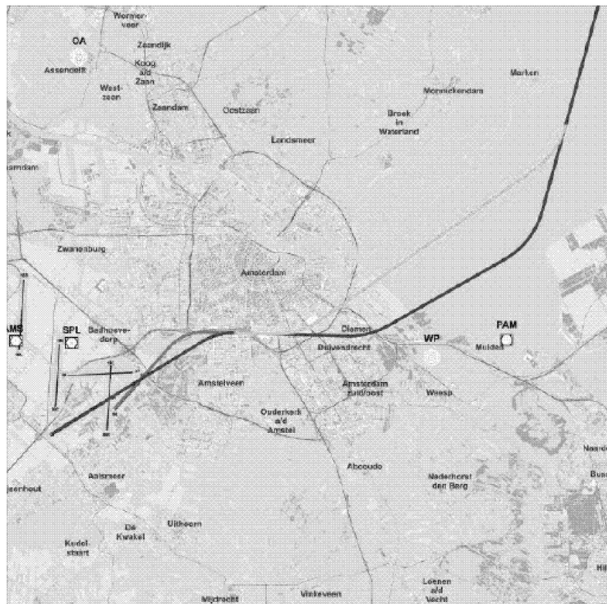
Maatregel b betreft de ANDIK routes vanaf de Schiphol-Oostbaan (04) en de Kaagbaan (06) die worden verlegd om

samen te vallen met de huidige ANDIK route vanaf de Buitenveldertbaan. Dit samenvallen zal naar verwachting de voorspelbaarheid van het vliegverkeer doen toenemen.

Deze routewijziging heeft tot doel om de hinder in Diemen, Duivendrecht en IJburg te verminderen door de bocht

naar links over het IJmeer eerder te maken om zo deze plaatsen te vermijden. De nieuwe route loopt over een complex van sportvelden en daarom valt minder overlast te verwachten.

Figuur 3: Indicatie van de routewijziging van de ANDIK routes voor baan 04 en baan 06. De oude route is weergegeven in het zwart. De nieuwe route is weergegeven in het groen.



Maatregel c Uitvliegroutes ter hoogte van Abcoude, ANDIK en ARNHEM route vanaf de Schiphol-Oostbaan (22)

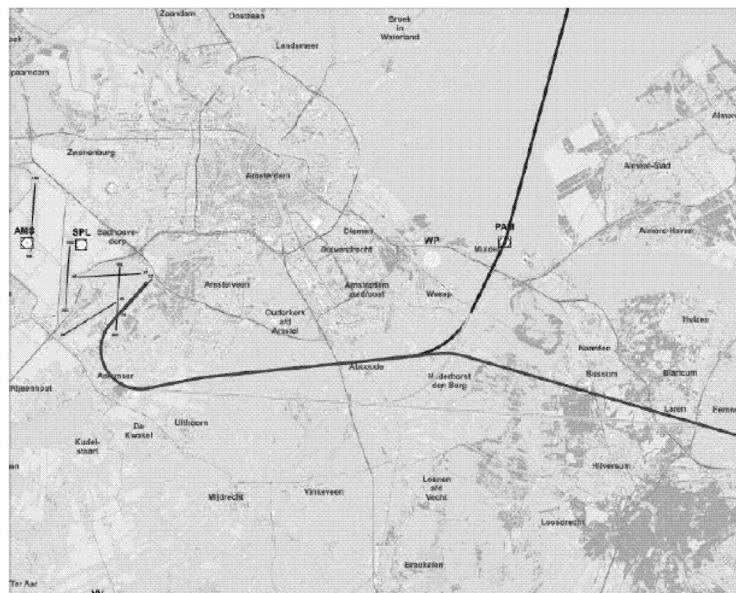
Bij deze maatregel gaat het om het optimaliseren van het vertrekkend vliegverkeer langs de vertrekkoutes ter hoog-

te van Abcoude. De nieuwe uitvliegroutes ANDIK en ARNHEM vanaf de Schiphol-Oostbaan (22) zullen zuidelijk van Abcoude lopen in plaats van over Abcoude heen.

Daarnaast zorgt de aanpassing van de route voor een betere voorspelbaarheid van het verkeer, aangezien de routes nu

samenvallen met de ANDIK en ARNEM routes vanaf de Aalsmeerbaan (18L).

Figuur 4: Indicatie van de routewijziging van de ANDIK routes voor baan 22. De oude route is weergegeven in het zwart. De nieuwe route is weergegeven in het groen.



Maatregel d Uitvliegroute ter hoogte van IJmond, BERGI en GORLO route vanaf de Polderbaan (36L)

Het doel van deze maatregel is het ontlasten van Beverwijk en Velsbroek door de vertrekkoute van de Polderbaan

langer rechtdoor te vliegen alvorens naar het westen wordt afgebogen. Bij Beverwijk wordt de route iets naar het zuidwesten verlegd. Hierdoor zullen de grootste woonkernen van Beverwijk en Velsbroek naar verwachting worden

ontlast en zal naar verwachting het aantal ernstig gehinderden per saldo afnemen.

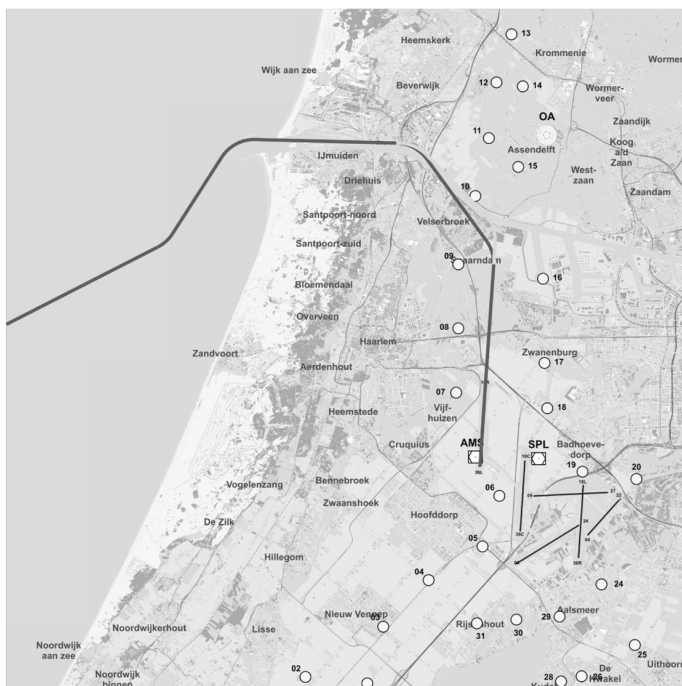
Daarnaast worden de BERGI en GORLO routes aan elkaar gekoppeld tot het draaipunt ten oosten van IJmuiden.

Naar verwachting zal daardoor de voor-
spelbaarheid van het vliegverkeer toe-
nemen.

Figuur 5: Schets van de oude route (zwarte lijn) en de nieuwe route (groene lijn) van de BERGI IV route.



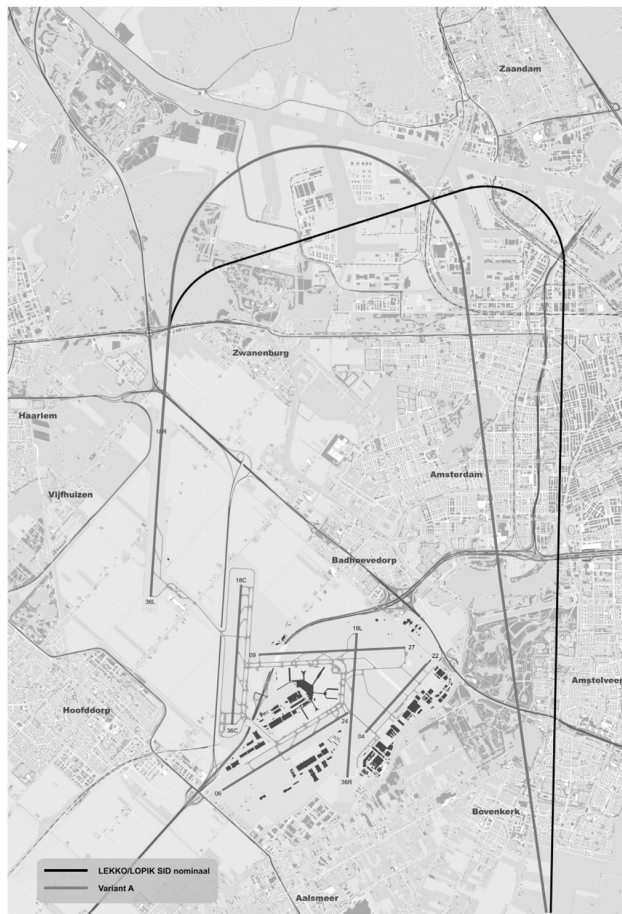
Figuur 6: Schets van de oude (zwart) en nieuwe (groen) GORLO route voor 36L.



Maatregel e Uitvliegroutes ter hoogte
van Amsterdam, LEKKO en LOPIK
routes vanaf de Polderbaan (36L)

Het doel van deze maatregel is het
verminderen van de geluidsbelasting in
Amsterdam en Amstelveen door de ver-
trekroute naar het zuiden vanaf de
Polderbaan te optimaliseren.

Figuur 7: De oude SID is weergegeven in het zwart, de nieuwe SID is weergegeven in het rood.



Artikel 3 Luchtverkeerwegen

In dit artikel wordt de vrijstelling verleend voor het mogen afwijken van de luchtverkeerwegen, in verband met de wijziging van de vertrekroutes.

Artikel 4 Grenswaarden

Naast het experiment routeaanpassingen gaan op 13 maart 2008 nog drie andere experimenten van start: de Regeling experiment verlenging gebruiksduur nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures, de Regeling experiment microklimaat Rijsenhout en de Regeling experiment parallel starten. Al deze experimenten hebben effect op de grenswaarden in handhavingspunten. Vandaar dat in dit artikel de vervangende grenswaarden als gevolg van alle experimenten tezamen voor het etmaal (L_{den}) en de nachtperiode (L_{night}) zijn vastgelegd. Hierin is tevens het effect van het lopende experiment bocht Hoofddorp / Nieuw-Vennep meegenomen (Strct. 2007, 225).

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.

Hieronder is per maatregel het indicatieve effect op de grenswaarden weergegeven.

Maatregel a

Effect op de grenswaarden geluidbelasting in de handhavingspunten voor het etmaal in L_{den} dB(A)

Handhavingspunt	Vershil
19	-0,01

Maatregel b

Deze maatregel heeft naar verwachting geen meetbaar effect op de geluidbelasting in de handhavingspunten.

Maatregel c

Deze maatregel heeft naar verwachting geen meetbaar effect op de geluidbelasting in de handhavingspunten.

Maatregel d

Effect op de grenswaarden geluidbelasting in de handhavingspunten voor het etmaal in L_{den} dB(A)

Handhavingspunt	Vershil
7	-0,02
8	-0,02
9	-0,19
10	+0,23
11	+0,05
14	+0,01
15	+0,07
16	+0,02

Effect op de grenswaarden geluidbelasting in de handhavingspunten voor de nachtperiode in (L_{night}) dB(A)

Handhavingspunt	Vershil
5	-0,01
6	-0,02
7	+0,04
12	+0,01
13	+0,03

Maatregel e Effect op de grenswaarden geluidbelasting in de handhavingspunten voor het etmaal in L_{den} dB(A)

Handhavingspunt	Vershil
7	-0,02
8	+0,12
9	+0,12
10	+0,01
16	-0,11
17	-0,05
18	+0,01
19	+0,06
20	+0,02
21	-0,05
22	-0,01
23	-0,04
28	+0,01
29	+0,01

Effect op de grenswaarden geluidbelasting in de handhavingspunten voor de nachtperiode in L_{night} dB(A)

Handhavingspunt	Vershil
5	-0,03
6	+0,16
7	+0,02
12	+0,01
13	+0,12
14	-0,35
15	-0,03
16	-0,02
17	-0,03
21	-0,01

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.

Artikel 5 Uitvoering

De beschreven routewijzigingen gelden voor al het straalverkeer op de betreffende routes. Het experiment houdt in dat alle straalvliegtuigen de aangepaste routes vliegen.

Artikel 6 Gevolgen

In dit artikel worden de verwachte gevolgen omschreven.

Hieronder volgt een toelichting per maatregel.

Maatregel a Uitvliegroutes ter hoogte van IJmuiden, GORLO en BERGI route vanaf de Schiphol-Oostbaan (04), de Kaagbaan (06) en de Buitenveldertbaan (09)

De verwachting is dat het experiment een positief effect heeft op het aantal ernstig gehinderden en het aantal slaapverstoorden.

Maatregel b Uitvliegroute ter hoogte van IJmeer, ANDIK route vanaf de Schiphol-Oostbaan (04) en de Kaagbaan (06)

De verwachting is dat het experiment een positief effect heeft op het aantal ernstig gehinderden en het aantal slaapverstoorden.

Maatregel c Uitvliegroutes ter hoogte van Abcoude, ANDIK en ARNEM route vanaf de Schiphol-Oostbaan

De verwachting is dat het experiment een positief effect heeft op het aantal ernstig gehinderden en het aantal slaapverstoorden.

Maatregel d Uitvliegroute ter hoogte van IJmond, BERGI en GORLO route vanaf de Polderbaan (36L)

Als gevolg van deze maatregel is per saldo een verwachte afname van het berekend aantal ernstig gehinderden met ongeveer 1500. De grootste afname wordt verwacht in Driehuis (160), IJmuiden (230) en Velsbroek (680). In Wijk aan Zee is een toename van het aantal ernstig gehinderden voorzien (120).

Maatregel e Uitvliegroutes ter hoogte van Amsterdam, LEKKO en LOPIK routes vanaf de Polderbaan (36L)

Als gevolg van het optimaliseren van de vertekroutes Lekko en Lopik van de Polderbaan zal het aantal gehinderden in Amsterdam naar verwachting met ongeveer 10.000 ernstig gehinderden afnemen en zal het aantal slaapverstoorden met name in Amsterdam afnemen (1.640). In Westzaan is een toename van het aantal slaapverstoorden voorzien (110).

Ruimtelijke ordening

Als gevolg van maatregel e zal naar verwachting het aantal woningen binnen de 58 L_{den} contour afnemen met 100 woningen.

Voor de overige maatregelen geldt dat die geen effect hebben op het aantal woningen dat binnen de 58 L_{den} contour valt.

Wel zal als gevolg van deze maatregelen beter bij de stedelijke structuur worden aangesloten, doordat minder over (dichtbevolkt) gebied wordt gevlogen. Dit blijkt uit de afname van het aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden.

Externe veiligheid

De maatregelen hebben naar verwachting geen gevolgen voor de ligging van de risicocontouren voor externe veiligheid en grenswaarde voor het Totaal Risico Gewicht (TRG).

Artikel 7 Criteria

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. De 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 gezonden.

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 eerdergenoemde luchtvaartpartijen (LVNL, Schiphol en KLM) is aangevraagd als onderdeel van de uitvoering van het convenant hinderbeperkende maatregelen korte termijn dat in het Alders-overleg tot stand is gekomen zal het Alders-overleg bij onvoorziene gevallen de ministers hierover adviseren.

Artikel 9 Termijn experiment

Genoemde maatregelen zullen als experiment worden uitgevoerd vanaf 13 maart 2008 tot en met 31 oktober 2008.

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