

## Regeling experiment parallel starten

9 maart 2008/Nr. HDJZ/LUV/2008-325  
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 Luchthavenverkeersbesluit Schiphol;
- b. het experiment: parallel starten;
- 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 experiment beoogt gedurende het gebruiksjaar 2008, te onderzoeken of de nieuwe SID's vanaf de Zwanenburgbaan, zoals deze zijn opgenomen in het ontwerp-LVB, onder alle condities (baan- en weersonafhankelijk) veilig kunnen worden gevlogen teneinde gelijktijdig starten vanaf de Polderbaan en de

Zwanenburgbaan op basis van SID's mogelijk te maken. Hiervan wordt een gunstig effect op de hinderbeleving verwacht.

### 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 kaart 1/21 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 Grenswaarden handhavingpunten etmaal ( $L_{den}$ ) [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)
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)

Punt-nummer	X-coördinaat	Y-coördinaat	Grenswaarde	Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden
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 Grenswaarden handhavingspunten nachtperiode ( $L_{\text{night}}$ ) [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**

Het experiment houdt in dat minimaal 10.000 vertrekkende vluchten vanaf de Zwanenburgbaan via SID's naar het noorden en het oosten vliegen. Op het moment dat deze vluchten plaatsvinden wordt er niet van de Polderbaan gevlogen. In deze tijdsperiode zullen daarom de vertrekkende vluchten naar het westen ook vanaf de Zwanenburgbaan plaatsvinden.

**Artikel 6. Gevolgen**

Als gevolg van het experiment zal het aantal gehinderden in eerste instantie tijdelijk toenemen, maar het uiteindelijke resultaat van het vliegen op basis van SID's van de Zwanenburgbaan bij gelijktijdig starten van de Polderbaan zal naar verwachting per saldo afname van de hinder opleveren. Dit mede doordat minder vaak zal hoeven worden uitgeweken naar de Buitenveldertbaan. 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 het beoogde doel:

- De mate waarin de vaste uitvliegroute vanaf de Zwanenburgbaan (36C) gevlogen kan worden onafhankelijk van het weer of van gelijktijdig gebruik van de Polderbaan;
- het zoveel mogelijk voorkomen van tijdelijke hinder gedurende het implementatietraject;
- het effect op de vliegoperatie (betrouwbaarheid en capaciteit);
- het effect op de veiligheid zowel intern als extern;
- het effect op de ruimtelijke contouren zoals vastgelegd in het Luchthavenindeflingbesluit Schiphol en op bestaande verstedelijking en nieuwbouwplannen.

**Artikel 8. Onvoorziene gevallen**

In onvoorziene gevallen kunnen op advies van de belanghebbenden de Minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over-

gaan tot het bijsturen, opschorten of vroegtijdig stopzetten van het experiment.

**Artikel 9. Termijn experiment**

De startdatum van dit experiment is 13 maart 2008 en het eindigt aan het einde van het gebruiksjaar, op 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 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 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, 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 de 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.

Deze ministeriële regeling heeft betrekking op het project parallel starten. Hieronder wordt de oorsprong kort toegelicht.

Na de aanleg van de Polderbaan was het de bedoeling om parallel vanaf de Polderbaan en Zwanenburgbaan richting het noorden te starten. Vanwege onverwachte negatieve veiligheidseffecten is kort na de ingebruikname van de Polderbaan door de LVNL besloten dat parallel starten alleen mogelijk was onder bepaalde zichtcondities, waarbij de startende vliegtuigen vanaf de Zwanenburgbaan een koersinstructie naar het oosten krijgen.

Momenteel geldt dat in de praktijk, bij gelijktijdige starts vanaf de Polderbaan en de Zwanenburgbaan, voor starts vanaf de Zwanenburgbaan een koersinstructie naar het oosten wordt gegeven na het bereiken van een hoogte van 500ft, om de vertrekkende vliegtuigen voldoende uit elkaar te houden.

De bovenstaande situatie is niet wenselijk omdat deze manier van uitvliegen veel spreiding met zich mee brengt, waardoor een groter gebied gehinderd wordt. De voorspelbaarheid van het vliegverkeer is hierbij laag. Ook moet er bij slecht zicht worden uitgeweken naar de Buitenveldertbaan (09), waardoor in die regio extra hinder wordt veroorzaakt.

In het ontwerp-LVB zijn op basis van nieuwe SID's nieuwe luchtverkeerswegen vastgesteld en zijn nieuwe grenswaarden bepaald. Om te kunnen nagaan of deze luchtverkeersweg op basis van de nieuwe SID's onder alle omstandigheden (baan- en weeronafhankelijk) veilig kan worden gevlogen moet dit door de piloten en luchtverkeersleiders getest worden.

Hierna zal de ligging van de SID's geoptimaliseerd worden om de hinder verder te beperken.

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 ontwerpministeriële regeling gehonoreerd.

Het concept van de ministeriële regeling is reeds eerder voor advies is voor advies voorgelegd aan de CROS en gepubliceerd in de Staatscourant en diverse regionale huis- aan huisbladen.

De CROS heeft aangegeven dat de aanvraag geen hinderbeperkende maatregel betreft, maar een noodzakelijke testperiode ten behoeve van hinderbeperking in een latere fase. Deze testperiode wordt gezien als een noodzakelijk kwaad om te komen tot een uiteindelijk betere situatie. De CROS adviseert onder voorwaarden positief ten aanzien van het experiment. De uitkomst van de inspraak en het advies van de CROS hebben geleid tot de afspraak dat het benodigde aantal vluchten voor de testperiode tussentijds wordt geëvalueerd en tot een intensief communicatietraject waarbij aan de gemeenten die effect ondervinden van het experiment een nadere toelichting wordt gegeven over de noodzaak. De Inspectie Verkeer en Waterstaat houdt toezicht op het experiment vanuit het oogpunt van veiligheid.

#### *Artikelsgewijs*

##### *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 omschreven.

In vergelijking met de huidige operatie zal het vliegen op basis van SID's vanaf de Zwanenburgbaan naar verwachting op termijn de hinder verminderen. Dit omdat het voor minder spreiding van het vliegverkeer zorgt dan nu het geval is. Hierdoor wordt een minder groot gebied gehinderd en zal bovendien de voorspelbaarheid van het vliegverkeer toenemen. Ook zullen er uiteindelijk minder starts van de Buitenveldertbaan nodig zijn bij slechte zichtcondities.

##### *Artikel 3 Luchtverkeerswegen*

In dit artikel wordt de vrijstelling geregeld, om af te wijken van de luchtverkeerswegen in verband met het testen van de nieuwe SID's.

##### *Artikel 4 Grenswaarden*

Naast het experiment parallel starten 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 routewijzigingen. 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 (Stort. 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.

Het afzonderlijke indicatieve effect van deze maatregel op de grenswaarden geluidbelasting in de handhavingspunten voor het etmaal in  $L_{den}$  dB(A) is in onderstaande tabel weergegeven.

Handhavingspunt	Vershil
4	+0,04
5	+0,04
6	+0,16
7	-0,17
8	-0,07
9	-0,08
10	-0,15
11	-0,07
12	-0,04
13	-0,03
14	-0,05
15	-0,11
16	-0,13
17	+0,53
18	+1,45
19	+0,21
20	+0,27
21	+0,16
22	+0,07
23	+0,2
24	+0,08
25	+0,07
26	+0,01
27	-0,01
28	-0,01
29	+0,06
30	+0,01
31	+0,03
32	+0,01
33	+0,02
34	+0,01
35	-0,01

De vervangende grenswaarden zijn nodig omdat gedurende het experiment:

1) voor minimaal 10.000 vluchten de SID's vanaf de Zwanenburgbaan naar het noorden en oosten wordt getest en daarbij de vluchten naar het westen die normaal gesproken van de Polderbaan zouden vertrekken naar ook vanaf de Zwanenburgbaan plaatsvinden.

2) gedwongen moet worden uitgeweken naar de Buitenveldertbaan als gevolg van strikte zichtcondities.

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

Het project parallel starten bestaat uit 2 fasen:

1) Implementatie van nieuwe SID's vanaf de Zwanenburgbaan, die baan- en weersonafhankelijk gevlogen kan worden.

2) Verder optimaliseren van de ligging van de SID's vanuit geluidhinderroepunt.

Het experiment dat in deze regeling beschreven wordt gaat uitsluitend over fase 1: de implementatie van de nieuwe SID's.

Fase 1 (implementatietraject) bestaat uit verschillende stappen:

1. Het testen van de SID's op de momenten dat er slechts 1 startbaan naar het noorden in gebruik is. Zie afbeeldingen onderaan document om deze 2 baanconfiguraties evt te visualiseren. Minimaal 10.000 vluchten dienen op de nieuwe SID's getest te worden. Alle vluchten vanaf de Polderbaan worden in deze tijdsperiode verplaatst naar de Zwanenburgbaan.

2. Gelijktijdig starten vanaf de Polderbaan en de Zwanenburgbaan, beide op basis van SID's. Hiervoor gelden in eerste instantie strikte zichtcondities.

3. In het gebruiksjaar 2009 worden de zichtcondities steeds minder strikt, om uiteindelijk de SID's vanaf beide banen onder alle zichtcondities te kunnen vliegen. Deze stap wordt niet in de aanvraag voor het experiment opgenomen omdat dit niet in het lopende gebruiksjaar zal plaatsvinden.

De eerste twee stappen uit fase 1 worden hieronder toegelicht. Dit zijn de stappen die het aangevraagde experiment betreffen. Stap 3 betreft een ander gebruiksjaar dan onderhavige regeling.

#### STAP 1:

Het doel van stap 1 is het testen van de nieuwe SID's vanaf de Zwanenburgbaan. Dit wordt getest gedurende de momenten dat normaal gesproken alleen de Polderbaan in gebruik zou zijn voor starts. De Zwanenburgbaan wordt nu als alternatieve startbaan ingezet, terwijl er niet gelijktijdig vanaf de Polderbaan gestart wordt.

De inschatting is dat de LVNL met minimaal 10.000 vluchten of in minimaal drie maanden de desbetreffende oostelijke SID's zal moeten testen voordat deze eerste stap is voltooid. Het streven is om de testperiode zo kort mogelijk te houden om geen onnodige hinder in de omgeving van Schiphol te veroorzaken. Dit is echter weersafhankelijk.

Niet alle vertrekkende vluchten van de Zwanenburgbaan zullen tijdens de test de nieuwe oostelijke, noordelijke of zuidelijke SID's volgen. Er zullen ook vluchten met een westelijke bestemming vanaf de Zwanenburgbaan vertrekken. Dit betreft ongeveer één derde van de vluchten die vanaf de Zwanenburgbaan vertrekken. Normaliter starten deze

vluchten van de Polderbaan, maar dat is tijdens stap 1 van het implementatietraject niet mogelijk.

Op de momenten dat de weersomstandigheden en het verkeersaanbod vragen om een parallelle startoperatie naar het noorden (gelijktijdige starts van zowel de Polderbaan als de Zwanenburgbaan), zal worden teruggevallen op de huidige operatie, waarbij de vluchten bij parallel starten naar het noorden vanaf de Zwanenburgbaan een koersinstructie krijgen, zoals is beschreven in de algemene toelichting. Wanneer in deze situatie de zichtcondities onder het minimum komen, worden er starts naar de Buitenveldertbaan verplaatst, net zoals dat nu het geval is.

#### STAP 2:

Het doel van de tweede stap is om het parallel starten op basis van SID's gelijktijdig vanaf zowel de Polderbaan als de Zwanenburgbaan te testen. Hiervoor gelden in eerste instantie strikte zichtcondities. Als hier niet aan voldaan wordt, dan wordt teruggevallen op de parallelle startoperatie van voor het experiment, zoals beschreven in de algemene toelichting.

#### Artikel 6 Gevolgen

Het testen van de nieuwe SID's vanaf de Zwanenburgbaan heeft tot gevolg dat er een tijdelijke geografische verschuiving van de geluidhinder plaatsvindt. In het ene gebied zal, naar verwachting, het aantal ernstig gehinderden en het aantal slaapverstoorden toenemen en in het andere gebied afnemen.

Per saldo is het gevolg van dit experiment dat er naar verwachting tijdelijk, ten behoeve van de eerste stap, 5500 meer ernstig gehinderden zullen zijn. In stap 2 zal een hinderbeperking worden gerealiseerd door een verminderde spreiding en een verminderde inzet van de Buitenveldertbaan bij slecht zicht condities. In Fase 2 kan verdere hinderbeperking gerealiseerd worden door het optimaliseren van de routes.

Het aantal ernstig gehinderden in met name Zaandam (5690), Oostzaan (500), Driehuis NH(190), Velsbroek (520), Santpoort-Noord (80), Abcoude (90), IJmuiden (160) en Nigtevegt (60) toenemen. Het aantal gehinderden in Koog aan de Zaan (420) zal naar verwachting afnemen.

#### Ruimtelijke ordening

Het aantal woningen binnen de  $58 L_{den}$  contour zal als gevolg van het experiment tijdelijk toenemen met 500 woningen.

#### Externe veiligheid

In de eerste stap van het implementatietraject parallel starten zullen de externe veiligheidscontouren wijzigen. Bij de

---

noordelijke kop van de Zwanenburgbaan zullen deze een groter gebied bestrijken.

Het experiment heeft naar verwachting geen gevolgen voor het Totaal Risico Gewicht omdat er sprake is van een verschuiving van het vliegverkeer.

#### *Artikel 7 Criteria*

Op basis van de in dit artikel opgenomen criteria wordt een evaluatie van het experiment uitgevoerd. Dit om te kunnen bepalen of het beoogde doel is bereikt en de volgende stap in het project parallel starten kan worden gezet.

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 is aangevraagd door de eerdergenoemde luchtvaartpartijen (de LVNL, AAS en KLM) 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 omstandigheden de ministers hierover adviseren.

#### *Artikel 9 Termijn experiment*

De startdatum van dit experiment is 13 maart 2008 en eindigt aan het einde van het gebruiksjaar, op 31 oktober 2008.

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