



## Herplaatsing Regeling experiment uitbreiding toepassing vaste bochtstraal tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep (CROS pilot 3b plus)

13 oktober 2010

Nr. CEND/HDJZ-2010/3 sector LUV

In de Staatscourant van 21 oktober 2010, nr. 16510, is deze regeling gepubliceerd, echter abusievelijk de onjuiste versie. Met deze herplaatsing wordt de juiste versie gepubliceerd.

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:

- LVB: het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol;
- het experiment: het experiment 'uitbreiding toepassing vaste bochtstraal technologie tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep (CROS pilot 3b plus)';
- gebruiksjaar 2011: de periode van 1 november 2010 tot en met 31 oktober 2011;
- CROS: Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol;
- KLM: Koninklijke Luchtvaart Maatschappij.

### Artikel 2 Doel

Het experiment beoogt, teneinde een gunstig effect op de hinderbeleving in met name Nieuw-Vennep, Zwaanshoek, Cruquius en Hoofddorp te bewerkstelligen, gedurende het gebruiksjaar 2011 te onderzoeken of door de uitbreiding van de deelname van het aantal vliegtuigtypen en luchtvaartmaatschappijen dat gebruikt maakt van de vaste bochtstraal technologie op de Spijkerboor uitvliegroute vanaf de Kaagbaan de geluidsbelasting en het aantal ernstig gehinderden vermindert.

### Artikel 3 Grenswaarden

- In plaats van de grenswaarden, genoemd in bijlage 2 van het LVB gelden tijdens dit experiment voor het gebruiksjaar 2011 vanaf 1 november 2010 voor de in de onderstaande tabel genoemde handhavingspunten de volgende grenswaarden:

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

Nr	X-coördinaat	Y-coördinaat	Grenswaarde	Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden
1	97.325	470.400	55,98	(56,98)
2	100.475	472.525	57,69	(58,69)
3	104.150	474.925	58,73	(59,73)
4	106.325	477.125	58,75	(59,75)
5	108.875	478.725	57,92	(58,92)
6	109.675	481.125	57,40	(58,40)
7	107.625	486.025	57,65	(58,65)
8	107.725	489.075	58,64	(59,64)
9	107.725	492.100	57,08	(58,08)
10	108.525	495.350	59,26	(60,26)
11	109.175	498.100	58,84	(59,84)
12	109.550	500.725	58,50	(59,50)
13	110.250	503.025	57,54	(58,54)



Nr	X-coördinaat	Y-coördinaat	Grenswaarde	Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden
14	110.775	500.550	56,82	(57,82)
15	110.575	496.725	58,01	(59,01)
16	111.750	491.425	56,93	(57,93)
17	111.825	487.425	57,15	(58,15)
18	111.950	485.275	62,25	(63,25)
19	113.625	482.275	53,88	(54,88)
20	116.175	481.925	57,80	(58,80)
21	119.050	481.900	57,50	(58,50)
22	122.025	481.450	57,58	(58,58)
23	118.800	481.050	56,77	(57,77)
24	114.525	476.925	57,55	(58,55)
25	116.100	474.050	57,88	(58,88)
26	113.575	472.550	55,40	(56,40)
27	112.500	468.500	56,18	(57,18)
28	112.600	472.325	55,49	(56,49)
29	112.525	475.400	57,02	(58,02)
30	110.475	475.250	57,68	(58,68)
31	108.600	475.075	58,80	(59,80)
32	110.150	471.075	57,04	(58,04)
33	106.800	471.150	56,77	(57,77)
34	103.400	472.225	57,32	(58,32)
35	98.400	470.300	57,14	(58,14)

2. In plaats van de grenswaarden, genoemd in bijlage 3 van het LVB gelden tijdens dit experiment voor gebruiksjaar 2011 vanaf 1 november 2010 voor de in de onderstaande tabel genoemde handhavingspunten de volgende grenswaarden:

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

Nr	X-coördinaat	Y-coördinaat	Grenswaarde	Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden
1	102.750	473.250	52,90	(53,90)
2	104.150	474.925	50,39	(51,39)
3	105.750	476.600	48,38	(48,38)
4	108.875	478.725	47,76	(48,76)
5	108.025	485.875	52,19	(53,19)
6	108.350	492.100	51,96	(52,96)
7	108.525	495.350	50,03	(51,03)
8	109.275	501.750	48,61	(49,61)
9	109.675	504.850	46,95	(47,95)
10	110.825	504.425	47,61	(48,61)
11	110.775	500.550	48,59	(49,59)
12	110.575	496.725	49,92	(50,92)
13	110.600	494.400	50,44	(51,44)
14	110.175	488.550	52,41	(53,41)
15	118.825	481.650	52,46	(53,46)
16	120.250	481.500	51,34	(52,34)
17	118.825	481.350	52,43	(53,43)
18	111.000	476.350	47,85	(48,85)
19	109.175	474.600	46,17	(47,17)
20	110.750	471.600	46,35	(47,35)
21	115.875	468.125	43,75	(44,75)
22	111.800	467.525	44,13	(45,13)
23	109.500	468.025	45,86	(46,86)
24	106.000	471.050	46,15	(47,15)
25	100.475	472.525	48,80	(49,80)



#### **Artikel 4 Uitvoering**

Het experiment houdt in dat alle straalvliegtuigen van KLM, met uitzondering van de Boeing 747, de Fokker toestellen en de McDonnell Douglas MD-11, de vaste bochtstraal technologie gebruiken. Zodra de publicatie van de vaste bochtstraal in het AIP (de luchtvaartgids) mogelijk is, zal deze voor de Spijkerboor uitvliegroute op de Kaagbaan worden gepubliceerd. Vanaf dat moment zal de KLM McDonnell Douglas MD-11 wel de vaste bochtstraal technologie toepassen en zal aan andere luchtvaartmaatschappijen gevraagd worden de vaste bochtstraal technologie zoveel mogelijk toe te passen.

#### **Artikel 5 Gevolgen**

De toepassing van de vaste bochtstraal technologie heeft tot gevolg dat de spreiding rond het grondpad van de uitvliegroute zal afnemen. Als gevolg van het experiment zal naar verwachting de geluidsbelasting en het aantal ernstig gehinderden in het onderzoeksgebied Nieuw-Vennep, Zwaanshoek, Cruquius en Hoofddorp per saldo met maximaal 400 personen afnemen. Het aantal geluidsbelaste woningen binnen de 58 Lden contour zal naar verwachting beperkt afnemen.

#### **Artikel 6 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 en slaapverstoring in het betrokken gebied;
- het effect op de berekende geluidbelasting in de betreffende handhavingspunten;
- de berekende geluidbelasting in het betrokken gebied;
- het effect op de interne en externe veiligheid;
- het effect op de vliegoperatie (betrouwbaarheid, efficiency, netwerkqualiteit en capaciteit);
- het effect op ruimtelijke contouren zoals vastgelegd in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol en op bestaande verstedelijking en nieuwbouwplannen.

#### **Artikel 7 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 gezamenlijk overgaan tot bijsturen, opschorten of vroegtijdig stopzetten van het experiment.

#### **Artikel 8 Termijn experiment**

De termijn van het experiment betreft de periode vanaf 21 oktober 2010 voor de periode van één jaar.

#### **Artikel 9 Inwerkingtreding**

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

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 van het Schipholbeleid. Tijdens deze evaluatie 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 voorstel ingediend dat erop gericht is 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 voorstel 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. Daarbij kan op basis van dit wetsartikel, onder een aantal randvoorwaarden, tijdelijk 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 de betreffende maatregel definitief in te voeren door wijziging van het LVB.

In december 2006 is de 'Tafel van Alders' ingesteld, het overleg over Schiphol en de regio. De deelnemers aan dit overleg zijn Amsterdam Airport Schiphol, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM), betrokken bestuurders van gemeenten en provincies verenigd in de Bestuurlijke Regiegroep Schiphol (BRS), bewonersvertegenwoordigers, het ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW) en het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM), onder voorzitterschap van de heer J.G.M. Alders.

De Alderstafel heeft in juni 2007 advies uitgebracht over de mogelijkheden om voor de korte termijn tot 2010 de milieuruimte van de luchthaven beter te benutten in combinatie met hinderbeperkende maatregelen en maatregelen die de leefbaarheid bevorderen. De Alderstafel heeft geadviseerd het LVB aan te passen waarmee een groei tot 480.000 vliegtuigbewegingen mogelijk wordt gemaakt (Kamerstukken II 2006/07, 29 665, nr. 48). Tevens zijn ten aanzien van hinderbeperkende maatregelen en leefbaarheid afspraken gemaakt, die zijn neergelegd in het Convenant hinderbeperkende maatregelen Schiphol korte termijn en het Convenant leefbaarheid.

In navolging van deze afspraken voor de korte termijn, hebben de ministers van VenW en VROM de heer Alders gevraagd een advies uit te brengen over de ontwikkeling van de luchthaven Schiphol voor de middellange termijn tot 2020. Op 1 oktober 2008 heeft de heer Alders zijn advies uitgebracht aan beide ministers. Het advies omvat een één en ondeelbaar geheel van gezamenlijke afspraken van de partijen aan de Alderstafel. Deze afspraken maken de groei mogelijk tot 510.000 vliegtuigbewegingen tot 2020. Daarbij zijn afspraken gemaakt over hinderbeperkende maatregelen en leefbaarheid voor de omgeving Schiphol. Deze afspraken zijn wederom vastgelegd in convenanten.

Het Convenant hinderbeperkende maatregelen Schiphol voor de korte termijn (2010) is beëindigd met de inwerkingtreding van het Convenant hinderbeperking en ontwikkeling van Schiphol middellange termijn (2020). Maatregelen uit het eerstgenoemde convenant die nog niet zijn gerealiseerd zijn, al dan niet geactualiseerd, opgenomen in dit laatste convenant.

In het Convenant hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn zijn o.a. 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.

Voor een aantal van deze hinderbeperkende 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 afwijkingen worden gezien als experiment zoals bedoeld in artikel 8.23a van de Wet luchtvaart.

Op 22 november 2007 is een ministeriële regeling in werking getreden die betrekking heeft op het concentreren van een deel van het verkeer (KLM Boeing 737) op de uitvliegroute Spijkerboor vanaf de Kaagbaan tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep (Stcrt. 2008, nr. 50). Dit experiment is op 19 november 2008 voor de periode van een jaar verlengd tot 31 oktober 2009 (Stcrt. 2008, nr. 639).

Op basis van de evaluatie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft de CROS op 6 juli 2009 de Ministers van VenW en VROM positief geadviseerd om de huidige maatregel 3 (CROS pilot 3b) om te zetten in definitieve regelgeving in het LVB. Daaraan heeft de CROS onlosmakelijk verbonden de



uitbreiding van de toepassing van de vaste bochtstraal tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep door zoveel mogelijk vliegtuigen en luchtvaartmaatschappijen de vaste bochtstraal te laten toepassen. Dit is in lijn met de aan de Alderstafel gemaakte afspraken in artikel 17 van het Convenant hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn.

Daarnaast heeft CROS gevraagd om tegelijkertijd met de hiervoor genoemde uitbreiding een veilig en vliegbaar ontwerp gereed te hebben met een ruimere vaste bochtstraal op de Spijkerboor uitvlieg-route waarbij het grondpad van de route de wijk Floriande zoveel mogelijk ontziet

Daartoe hebben de Ministers van VenW en VROM de procedure gestart tot een wijziging van het LVB ten behoeve van de definitieve invoering van het experiment. De procedure is inmiddels afgerond. Eind maart 2010 is het gewijzigde LVB in werking getreden.

In het CROS-advies van 6 juli 2009 wordt betrokken partijen verzocht om een 'ruimere bochtstraal' te onderzoeken. Hiertoe is het proces tot optimalisatie van de vaste bochtstraal op de bestaande Spijkerboor uitvliegroute vanaf de Kaagbaan gestart en hebben de luchtvaartpartijen een tweetal varianten uitgewerkt en onderzocht. De resultaten van dit proces zijn met de betrokken vertegenwoordigers van bewoners en bestuurders in de gemeente Haarlemmermeer gedeeld en besproken. Op basis van de resultaten en verschillende standpunten heeft de gemeente Haarlemmermeer in de vergadering van de CROS van november 2009 kenbaar gemaakt geen optimalisatie van de hierboven genoemde vaste bochtstraal te vragen.

Hiertoe hebben betrokken partijen de voorbereidingen gestart voor een experiment met de uitbreiding van de toepassing van de vaste bochtstraal technologie op de huidige Spijkerboor vertrekroute tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep (CROS pilot 3b plus). Op 23 april 2010 heeft de CROS een positief advies uitgebracht aan de ministers van VenW en VROM over de effecten op de hinderbeleving van dit experiment.

Van 26 tot en met 22 september 2010 heeft de ontwerpregeling ter inzage gelegen. In deze inspraakperiode zijn in totaal 154 reacties ontvangen, waarvan 142 unieke. De belangrijkste vragen uit de inspraak waren:

1. waarom niet gekozen is voor een wijdere bochtstraal en
2. waarom de nieuwe bewoners van de wijk Floriande niet zijn geïnformeerd over de mogelijke geluidhinder toen zij hun huis kochten.

Ad 1. Een wijdere vaste bochtstraal om de wijk Floriande zoveel mogelijk te vermijden is onderzocht in het CROS 3b plus experiment. De resultaten van dit optimalisatieproces zijn met de betrokken vertegenwoordigers van bewoners en bestuurders in de gemeente Haarlemmermeer gedeeld en besproken. De gemeente Haarlemmermeer heeft vervolgens besloten af te zien van een ruimere vaste bochtstraal. Deze zou namelijk met name een verschuiving van hinder tot gevolg hebben. De gemeente Haarlemmermeer zet voor de lange termijn in op het verleggen van de Spijkerboorroute. Ook de CROS heeft aangegeven dat gezocht moet worden naar een structurele oplossing: Een zodanige verlegging van de Spijkerboorroute dat het aantal gehinderden per saldo een grote vermindering zal ondergaan.

Ad 2. Het is spijtig dat veel insprekers hebben aangegeven niet voldoende geïnformeerd te zijn over de mogelijke hinder door vliegtuiglawaai toen zij hun woning kochten. Aan de Alderstafel is in het Convenant omgevingskwaliteit middellange termijn daarom afgesproken dat de provincie Noord-Holland en de betrokken gemeenten ervoor zullen zorgen dat huidige en nieuwe inwoners hierover voortaan in een zo vroeg mogelijk stadium deugdelijk en objectief worden geïnformeerd.

De afspraken aan de Alderstafel, het bovengenoemde standpunt van de gemeente Haarlemmermeer met betrekking tot optimalisatie van de huidige vaste bochtstraal en de advisering van CROS leiden tot het uitvoeren van deze maatregel als nieuw experiment in de onderhavige regeling. De inspraak heeft geen aanleiding gegeven van dit nieuwe experiment af te zien dan wel dit inhoudelijk bij te stellen.

## **Artikelgewijs**

### **Artikel 1 Definities**

Ten behoeve van de leesbaarheid is een aantal begripsomschrijvingen opgenomen.

### **Artikel 2 Doel**

Het technische doel van dit experiment is het uitbreiden van het gebruik van een vaste bochtstraal op de Spijkerboor vertrekroute vanaf de Kaagbaan. De uitbreiding zal in eerste instantie KLM straalvlieg-



tuigen betreffen (met uitzondering van de Boeing 747, Fokker toestellen en McDonnell Douglas MD-11). daarna zal gestreefd worden met een publicatie in de luchtvaartgids (AIP) ook andere luchtvaartmaatschappijen te laten participeren.

Het doel van deze hinderbeperkende maatregel is het in totaal terugdringen van het aantal ernstig gehinderden in met name Nieuw-Vennep, Zwaanshoek, Cruquius en Hoofddorp.

### Artikel 3 Grenswaarden

Naast het experiment uitbreiding toepassing vaste bochtstraal technologie tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep in een gedeelte van hetgebruiksjaar 2011 het experiment voortzetting verlenging nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures van kracht. Dat betekent een wijziging van de grenswaarden in de handhavingpunten en de luchtverkeerswegen ten opzichte van de huidige grenswaarden en luchtverkeerswegen. Vandaar dat in dit artikel de vervangende grenswaarden voor bovengenoemde experimenten tezamen voor het etmaal ( $L_{den}$ ) en de nachtperiode ( $L_{night}$ ) zijn vastgelegd.

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

Handhavingpunt	Vershil
1	0,00
2	0,00
3	-0,01
4	0,48
5	-0,01
6	-0,01
7	0,06
8	0,07
9	0,03
10	0,01
11	0,01
12	0,01
13	0,01
14	0,01
15	0,04
16	0,01
17	0,00
18	0,00
19	-0,01
20	0,00
21	0,00
22	0,00
23	0,00
24	0,00
25	0,00
26	0,00
27	0,00
28	0,00
29	0,00
30	0,00
31	0,00
32	0,00
33	0,00
34	0,00
35	0,00

Het indicatieve afzonderlijke effect van deze maatregel op de grenswaarden geluidbelasting in de handhavingpunten voor de nachtperiode in  $L_{night}$  dB(A) is in onderstaande tabel weergegeven.



Handhavingspunt	Vershil
1	0,00
2	-0,01
3	+0,47
4	-0,01
5	0,00
6	0,00
7	0,00
8	0,00
9	0,00
10	0,00
11	0,00
12	0,00
13	0,00
14	0,00
15	0,00
16	0,00
17	0,00
18	-0,01
19	0,00
20	0,00
21	0,00
22	0,00
23	0,00
24	0,00
25	0,00

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 4 Uitvoering

Met de ingangsdatum van de experimenteerregeling zullen KLM-straalvliegtuigen, met uitzondering van de Boeing 747, de Fokker toestellen en de McDonnell Douglas MD-11, de vaste bochtstraal technologie toepassen. De ligging van de vertrekroute zal niet veranderen.

Zodra de publicatie van de vaste bochtstraal definitie in het AIP mogelijk is, zal deze voor de SPIJKERBOOR uitvliegroute vanaf de Kaagbaan worden gepubliceerd. Daarbij zal andere luchtvaartmaatschappijen gevraagd worden de techniek zoveel mogelijk te gebruiken. De AIP publicatie is een voorwaarde om tot verdere uitbreiding van het gebruik te komen. Naar verwachting zal dit in het eerste kwartaal van 2011 plaatsvinden.

De mogelijkheid van publicatie hangt nog af van het succesvol afronden van nationaal en internationaal lopende onderzoeken naar de mogelijke negatieve consequenties van het gebruik en internationale acceptatie van de technologie voor geluidhinderbeperking.

De uitbreiding van het gebruik zal stapsgewijs plaatsvinden. Het werkelijke aandeel van het gebruik van de 'vaste bochtstraal' zal in evaluaties moeten blijken. De verwachting is dat het aandeel als volgt zal groeien:

1. 'Alle KLM vliegtuigen' vanaf de start van het experiment: ca. 50%
2. 'Alle vliegtuigen' de komende jaren na AIP publicatie: ca. 55-70%
3. 'Alle vliegtuigen' vanaf 2018/2020: ca. 100%

Met '*alle vliegtuigen*' wordt bedoeld: alle vliegtuigen die technisch-operationeel in staat zijn de vaste bochtstraal te vliegen. Voor KLM zijn dat op dit moment de straalvliegtuigen van het type Boeing 777, McDonnell Douglas MD-11, Airbus A330, Boeing 737 en Embraer 190. De types Boeing 747 en Fokker 100/70 zijn hiertoe niet in staat. De Fokker vliegtuigen worden echter vervangen door de Embraer 190. Met dit vervangingsproces is reeds een begin gemaakt.

#### Artikel 5 Gevolgen

Het gebruik van de vaste bochtstraal heeft tot gevolg dat de spreiding rond de nominale route af zal nemen. De verwachting is dat deze spreiding zal afnemen van enkele honderden meters tot ca. 100



meter links en ca. 100 meter rechts van de route. Deze concentratie leidt in gebieden op enige afstand van de route tot een lagere geluidbelasting, en in het gebied onder de route tot een hogere geluidbelasting. De mate waarin de verandering waarneembaar is en de mate waarin dit tot meer of minder geluidhinder kan leiden, varieert sterk.

De spreiding van vliegverkeer in de bocht is zeer goed bekend, maar het effect van vliegtuigen die als gevolg van aanvullende instructies van de luchtverkeersleiding van de route worden gehaald is niet goed bekend. Dat betekent dat de effecten na de bocht tot op heden minder bekend zijn. De monitoring en evaluatie van het experiment kan hierin meer inzicht geven.

Verwacht wordt dat met name in Nieuw-Vennep, Zwaanshoek, Cruquius en grote delen van Hoofddorp het aantal ernstig gehinderden in totaal zal afnemen. Uit indicatieve berekeningen blijkt een netto afname in bovengenoemde van het aantal ernstig gehinderden met circa 30 personen als alle KLM straal vliegtuigen (ex B747) participeert tot een afname van 400 personen als alle vliegtuigen participeren.

### ***Ruimtelijke ordening***

Als gevolg van het experiment zal naar verwachting het aantal woningen binnen de 58 L<sub>den</sub> contour beperkt afnemen.

### ***Externe veiligheid***

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

### **Artikel 6 Criteria**

In dit artikel wordt aangegeven welke criteria voor de evaluatie van het experiment 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 verzonden.

### **Artikel 7 Onvoorziene gevallen**

In dit artikel wordt aangegeven hoe bij onvoorziene gevallen 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 hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn dat in het Alders-overleg tot stand is gekomen, zal de Alderstafel bij onvoorziene gevallen de Ministers hierover adviseren.

### **Artikel 8 Termijn experiment**

Genoemde maatregelen zullen als experiment worden uitgevoerd vanaf 21 oktober 2010 voor de periode van één jaar. Indien er sprake is van verlenging van het experiment kan in overeenstemming met artikel 8.23a, vijfde lid van de Wet luchtvaart bij ministeriële regeling de termijn van het experiment worden verlengd met een jaar.

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