

Regeling experiment concentreren uitvliegroute Spijkerboor

20 november 2007/Nr. HDJZ/
LUV/2007-1540

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 uitvliegroute Spijkerboor;

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.

Artikel 2. Doel

Het experiment beoogt gedurende het gebruiksjaar 2008 te onderzoeken of door het verkleinen van de horizontale

spreading van de uitvliegroute Spijkerboor vanaf de Kaagbaan (baan 24) per saldo de geluidhinder voor bewoners van 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 handhavingspunten 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 uitvliegroute 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 wordt omgezet in een wijziging van het LVB zijn:

- het effect op de hinderbeleving 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 Luchthavenindecingsbesluit 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 begeleidingscommissie 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

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

Artikel 9. Inwerkingtreding

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, 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 Commissie regionaal overleg luchthaven Schiphol (CROS) heeft tijdens de evaluatie een verbetervoorstel ingediend dat erop gericht is mogelijke verbeteringen van beleid eerst voor een bepaalde periode in de praktijk 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 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 definitief wordt ingevoerd door 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, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (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). Hiermee wordt een groei mogelijk gemaakt tot 480.000 vliegtuigbewegingen en uitvoering van de afspraken die in het convenant hinderbeperkende maatregelen Schiphol 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 bovengenoemde 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 de ministeries 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 in

het LVB vastgelegde luchtverkeerwegen. 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 baan- en luchtruimgebruik 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 uur tot 06.45 uur;
- Optimalisatie van de uitvliegroute vanaf 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 vanaf de Polderbaan en de Zwanenburgbaan.

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 in verband met technisch-operationele redenen 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 handhavingspunten 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. De CROS heeft in zijn advies van 1 november 2007 aangegeven, dat het experiment een gunstig effect kan hebben op de hinderbeleving. De ter inzage legging van de regeling

overeenkomstig artikel 8.23a, achtste lid, van de Wet luchtvaart heeft niet tot aanpassing van de regeling geleid.

Artikelsgewijs

Artikel 1. Definities

Ten behoeve van de leesbaarheid is een aantal begripsomschrijvingen opgenomen.

Artikel 2. Doel

Bij vertrekkende vluchten vanaf de Kaagbaan maken vliegtuigen een bocht tussen Nieuw-Vennep en Hoofddorp. In

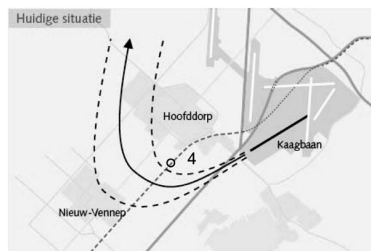
de huidige situatie snijden sommige vliegtuigen de bocht af terwijl andere vliegtuigen de bocht te ruim nemen. Er wordt dan onder andere over Nieuw-Vennep of Hoofddorp gevlogen, hetgeen bijdraagt aan de geluidhinder op deze plaatsen.

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.

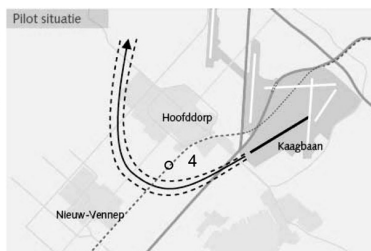
Dit experiment heeft betrekking op alle Boeing 737 vliegtuigen van de KLM omdat deze uitgerust zijn met de

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 handhavingspunt 4 op dit kaartje aangegeven. Beide figuren zijn indicatief en ter illustratie.



Figuur 1 Schets huidige situatie



Figuur 2 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 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.

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 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, 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. Monitoring van de effecten van het experiment zal onder andere plaatsvinden door hinderbelevingsonderzoek en het berekenen van de daadwerkelijk opgetreden geluidbelasting. Naar verwachting neemt dichtbij de luchthaven ($58 \text{ dB(A)-}L_{den}$ 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 ($48 \text{ dB(A)-}L_{den}$ contour) neemt naar verwachting (enigszins, ± 45 gehinderden) toe als gevolg van een smallere spreiding voor de gehele vliegeroute. Voor woongebieden recht onder de route neemt dan de geluidbelasting toe.

Naar verwachting zal het aantal gehinderde woningen dat binnen de $48 \text{ dB(A)-}L_{night}$ ligt (enigszins, ± 100 woningen) afnemen. Ook het aantal ernstig gehinderden binnen de $40 \text{ dB(A)-}L_{night}$ contour zal (enigszins, ± 80) naar verwachting afnemen. De toe- en afnames van gehinderde woningen, gehinderden en slaapverstoorden zijn beperkt ($\pm 1\%$).

Eventuele nadelige gevolgen zijn zoveel mogelijk beperkt.

Artikel 6. 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. 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, bijvoorbeeld bij problemen in de uitvoering, het experiment kan worden bijgestuurd, opgeschort of stopgezet. Voor zaken met betrekking tot veiligheid gelden de bestaande procedures.

Omdat dit experiment door de CROS is aangevraagd zal de CROS bij onvoorziene gevallen de beide ministers hierover adviseren.

Artikel 8. Termijn

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. Indien er sprake is van verlenging of omzetting van het experiment in een definitieve aanpassing van het LVB, kan in overeenstemming met artikel 8.23a, zesde lid, van de Wet luchtvaart 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, C.M.P.S. Eurlings.