

# Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Datum

9 maart 2008

Nummer

HDJZ/LUV/2008-327

Onderwerp

Regeling experiment microklimaat Rijsenhout

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 microklimaat Rijsenhout;
- 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. RNAV: area navigation, methode van navigatie die het vliegtuigen mogelijk maakt een willekeurige route te vliegen binnen een netwerk van navigatiebakens;
- i. FMS: Flight Management System, boordcomputer in cockpit ter ondersteuning van piloten op het gebied van navigatie, vluchtplanning en besturingsfuncties;
- j. 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;
- k. straalvliegtuigen: vliegtuigen met straalaandrijving, met uitzondering van General Aviation.

## *Artikel 2 Doel*

Het experiment beoogt een gunstig effect op de hinderbeleving te bewerkstelligen door gedurende het gebruiksjaar 2008 te onderzoeken of met het nauwkeuriger vliegen van de bocht bij Rijsenhout door startende vliegtuigen van de Kaagbaan de geluidhinder voor bewoners van Rijsenhout afneemt en te beoordelen of dit leidt tot toename van de geluidhinder elders.

*Artikel 3 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 handhavingspunten de volgende grenswaarden:

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

<b>Puntnummer</b>	<b>X-coördinaat</b>	<b>Y-coördinaat</b>	<b>Grenswaarde</b>	<b>Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden</b>
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)
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  $L_{night}$  [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 4 Uitvoering*

Het experiment houdt in dat alle straalvliegtuigen die starten vanaf de Kaagbaan (naar het zuidwesten) op de vertekroutes naar het zuiden en het oosten (SID's LOPIK, LEKKO, ARNEM en ANDIK) nauwkeuriger zullen vliegen door gebruik te maken van een andere codering van deze routes in het FMS.

*Artikel 5 Gevolgen*

Als gevolg van het experiment zal naar verwachting het aantal slaapverstoorden en het aantal ernstig gehinderden in het onderzoeksgebied afnemen. 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 hinder in Rijsenhout en omgeving;
- het effect op de berekende geluidsbelasting in de betreffende handhavingspunten;
- de geluidsbelasting in Rijsenhout en omgeving;
- het effect op de interne en externe veiligheid;
- het effect op de vliegoperatie (betrouwbaarheid en capaciteit);
- het effect op de 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 de belanghebbenden de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer overgaan tot het bijsturen, opschorten of vroegtijdig stopzetten van het experiment.

*Artikel 8 Termijn experiment*

De termijn van het experiment betreft de periode van 13 maart 2008 tot en met 31 oktober 2008.

*Artikel 9 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,

Camiel 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, 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 handhavingpunten of de hierin vastgelegde luchtverkeerwegen. Deze maatregelen worden gezien als experiment zoals bedoeld in artikel 8.23a van de Wet luchtvaart.

Voor de maatregel microklimaat Rijsenhout, waar deze ministeriële regeling betrekking op heeft, was in eerste instantie geen effect op de grenswaarden voorzien. Deze maatregel is om deze reden medio 2007 reeds geïmplementeerd. De effecten op de hinderbeleving in Rijsenhout werden positief ervaren. Echter, vanwege het effect op de grenswaarden moest door de sectorpartijen op grond van de wettelijke zorgplicht de wijze van vliegen zo worden aangepast dat binnen de grenswaarden gevlogen kon worden. Hierdoor kreeg de maatregel een ongewenst bijeffect. Omdat het vanwege de positieve effecten die het microklimaat experiment heeft opgeleverd in Rijsenhout onwenselijk is deze maatregel terug te draaien is in overleg met de Alderstafel besloten om alsnog een aanvraag in te dienen voor een experiment.

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.

Het 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 zij de aanvraag voor het experiment Rijsenhout ondersteunt.

## **Artikelgewijs**

### *Artikel 1 Definities*

Ten behoeve van de leesbaarheid is een aantal begripsomschrijvingen opgenomen.

### *Artikel 2 Doel*

In dit artikel is het beoogde doel omschreven.

### *Artikel 3 Grenswaarden*

Naast het experiment microklimaat Rijsenhout gaan op 13 maart 2008 nog drie andere experimenten van start: de Regeling experiment verlenging gebruiksduur nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures, de Regeling experiment routewijzigingen en de Regeling experiment parallel starten. Al deze experimenten hebben effect op de grenswaarden in handhavingpunten. 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.

Het afzonderlijke 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	-0,03
5	-0,02
26	-0,04
27	-0,01
28	-0,07
30	-0,02
31	-0,23
32	-0,11
33	+0,14
34	+0,03

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

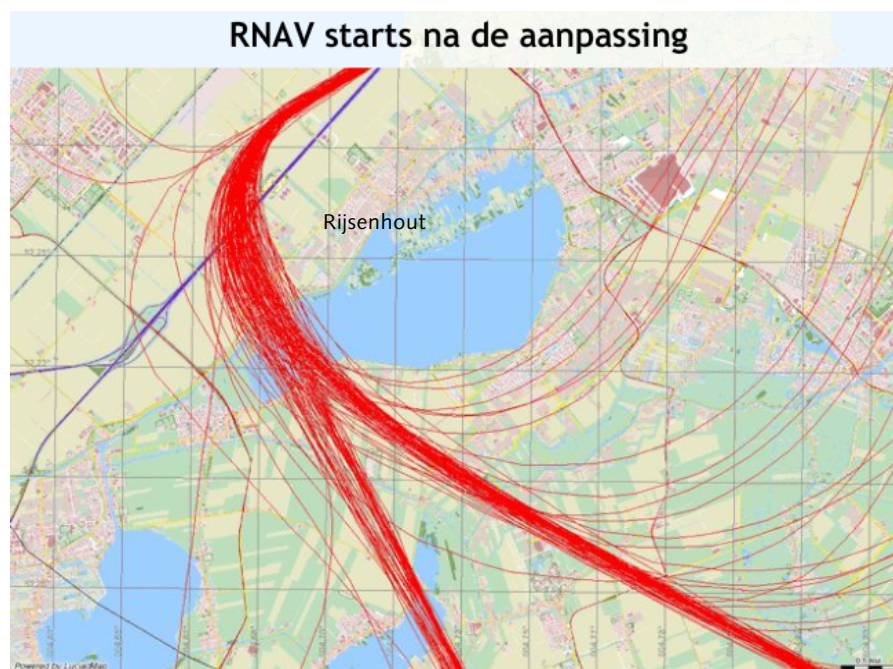
Handhavingspunt	Vershil
3	-0,04
4	-0,04
18	-0,02
19	-0,35
20	-0,2
21	-0,08
22	+0,02
23	+0,04
24	+0,21
25	+0,01

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 4 Uitvoering*

Deze maatregel maakt onderdeel uit van het programma "Verbetering microklimaat" van de LVNL. Dit programma is gericht op het ontwikkelen en realiseren van gerichte hinderbeperkende maatregelen op het niveau van de individuele woonkernen. In het kader daarvan zijn in overleg met bewoners en de luchtvaartsector voor de vertrekroute van de Kaagbaan (24) twee nieuwe procedures ontwikkeld. Het betreft een aanpassing van de vertrekroutes LEKKO, ARNEM, LOPIK en ANDIK.

*Figuur 1 en Figuur 2: Starts voor en na de aanpassing*





*Artikel 5 Gevolgen*

Op basis van de berekeningen blijken geen significante veranderingen toename noch afname in het aantal ernstig gehinderden en het aantal ernstig slaapverstoorden. Op basis van het overleg met de bewoners van Rijsenhout wordt wel een positief effect op de hinderbeleving verwacht. Dit zal moeten blijken bij de evaluatie.

*Ruimtelijke ordening*

Als gevolg van het experiment zal het aantal woningen binnen de 58 Lden contour naar verwachting afnemen met 200 woningen.

*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*

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 gezonden.

*Artikel 7 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 luchtvaartpartijen 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 8 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

Camiel Eurlings