

Datum 22 februari 2008  
Onderwerp CROS advies t.b.v. experimenten Schiphol

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
De heer Ir. C.M.P.S. Eurlings  
Postbus 20904  
2500 EX DEN HAAG

In afschrift aan de Minister van Volkshuisvesting,  
Ruimtelijke Ordening en Milieu

Uw kenmerk  
Uw kenmerk CROS08.077  
Bijlage(n)

Geachte Minister,

De CROS heeft kennis genomen van de ontwerp-Ministeriële Regelingen voor de vier experimenten die per 13 maart 2008 van start zullen gaan. Het betreft het experiment routewijzigingen, het experiment verlenging gebruiksduur nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures, het experiment microklimaat Rijnsenhout en het experiment parallel starten. In deze brief wordt eerst kort ingegaan op de inspanningen van de CROS met betrekking tot succescriteria, waarna per experiment het CROS advies zal worden toegelicht.

Om de besluitvorming over deze experimenten te faciliteren, zowel voorafgaand aan de start van de hinderbeperkende maatregelen als bij de evaluatie, heeft de CROS in een drietal bijeenkomsten samen met de omgeving (bestuurders, bewoners en de sector) succescriteria verzameld en opgesteld. Deze succescriteria vormen een aanvulling op de in de ontwerp-Ministeriële Regelingen reeds opgenomen succescriteria.

Deze betreffen:

1. het effect op de hinderbeleving en slaapverstoring in het onderzoeksgebied;
2. het effect op de berekende geluidbelasting in de betreffende handhavingspunten;
3. de berekende geluidbelasting in het onderzoeksgebied;
4. het effect op de interne en externe veiligheid;
5. het effect op de vliegoperatie (betrouwbaarheid en capaciteit);
6. het effect op de ruimtelijke contouren.

De aanvullende door de CROS geformuleerde succescriteria fungeren als het ware als aanvullend beoordelingskader en geven aan hoe partijen het succes van een maatregel zullen beoordelen. Ten behoeve van haar advies heeft de CROS vervolgens de voorliggende experimenten getoetst aan deze succescriteria.

### **CROS Succescriteria**

De belangrijkste en gedeelde succescriteria van bewoners, bestuurders en/of sector zijn:

Aanvullende criteria met betrekking tot een afname van de hinder:

- Een daling van de berekende geluidsbelasting;

- Indien mogelijk een afname in de gemeten geluidsniveaus;
- Een afname van het aantal ernstig gehinderden;
- Een afname van de slaapverstoring;
- Een vermindering van het aantal vliegbewegingen over woonkernen;
- Minder spreiding van vliegtuigen;
- Een vermindering van het aantal bochten boven (dicht) bewoond gebied.

Aanvullende criteria met betrekking tot de operationele aspecten:

- Is het technisch mogelijk het experiment uit te voeren?
- De operationele acceptatie van een experiment (effecten op punctualiteit, efficiëntie, capaciteit, veiligheid, netwerk);
- Neemt de voorspelbaarheid van het verkeer toe?
- Maatregelen leiden niet tot stuurmaatregelen elders;
- Onnodige hinder wordt vermeden.

De CROS heeft de voorstellen getoetst aan bovenstaande succescriteria en constateert dat de voorgestelde maatregelen voor het grootste deel de toets kunnen doorstaan. Deze criteria worden gekoppeld aan de beschikbare monitoringsinstrumenten zodat vanuit de monitoring de benodigde informatie wordt verzameld om de maatregelen straks op deze aspecten te kunnen beoordelen.

Tot slot zijn er nog criteria die vanuit één of meerdere partijen zijn ingebracht, maar niet door alle partijen worden gedeeld. Deze criteria worden niet verder geoperationaliseerd in de monitoring en evaluatie:

- In gebieden met het hoogste niveau van hinder dienen de grootste effecten met betrekking tot de hinderbeperking te worden bereikt;
- Er is een afname in het aantal klachten;
- 8 uur nachtrust;
- Ten noorden van de Polderbaan mag er geen enkele gehinderde bijkomen.

Aan dit laatste criterium, kan niet worden voldaan. Het convenant bevat in zijn totaliteit immers meerdere maatregelen, waar voor het noorden zowel positieve als negatieve effecten uitkomen. Per saldo acht de CROS deze effecten voldoende in balans, samen met de grote positieve effecten elders, om de experimenten van start te laten gaan.

### **Experiment routewijzigingen**

De verwachting omtrent de hinderbeperking van de vijf voorgenomen routemaatregelen is positief. Als de evaluatie van dit experiment eveneens positief is, dan ziet de CROS voor de middellange termijn mogelijkheden voor nieuwe routemaatregelen die in het convenant voor de korte termijn niet zijn meegenomen, bijvoorbeeld pilot 5b.

### **Experiment verlenging gebruiksduur nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures**

De CROS is verheugd dat er dankzij de inspanningen van KLM, AAS en LVNL een oplossing is gevonden voor deze maatregel met grote positieve effecten in onder andere Amsterdam en Zaanstad, zodat de maatregel in gewijzigde vorm toch doorgang kan vinden. De verlenging van de gebruiksduur van nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures (maatregel 17 uit het convenant) heeft echter niet alleen positieve effecten, maar leidt ook tot een verslechtering van de geluidsbelasting in bijvoorbeeld Noordwijk/Katwijk, Heemskerk en in Castricum. Voor Castricum zal CROS pilot 5a echter weer een positief effect hebben.

Een zorgvuldige monitoring is in beide gevallen belangrijk, zowel voor de positieve als voor de negatieve effecten. Het netto positieve effect is echter dusdanig omvangrijk dat het experiment maatregel 17 in de ogen van de CROS doorgang moet vinden.

Maatregel 17 in de gewijzigde vorm eindigt onvoorwaardelijk in 2010. Voor 2010 zal vervolgens een besluit worden genomen over hoe verder gegaan zal worden met een maatregel die recht doet aan het doel van het Convenant Hinderbeperking.

### **Rijsenhout**

De CROS ondersteunt de aanvraag voor het experiment Rijsenhout (maatregel 20 uit het convenant) aangezien daarmee naar verwachting voorkomen wordt dat stuurmaatregelen zoals in het afgelopen gebruiksjaar opnieuw nodig zullen zijn. De verwachting is dat de positieve effecten in Rijsenhout blijven, zonder dat daar negatieve effecten in de omgeving tegenover staan. Middels dit experiment wordt aan een wens van een groot aantal omwonenden en aan een van de aanbevelingen van de 'commissie 33' gevolg gegeven.

### **Parallel starten**

De CROS is van mening dat de aanvraag voor de eerste fase van parallel starten 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.

Er is op een aantal manieren geprobeerd de test aan te passen om het voor de omgeving minder belastend te maken, onder andere bijvoorbeeld door het tijdstip op de dag aan te passen. Echter in overweging nemende:

- dat het belang van een testperiode door zowel DGTL als de Inspectie van Verkeer en Waterstaat wordt onderschreven,
- dat verschuiving naar de winter niet zinvol is vanwege te weinig startend verkeer naar het noorden,
- dat een kortere testperiode met een minder aantal vluchten op voorhand onvoldoende zekerheid biedt ten aanzien van succesvolle afsluiting van de testfase en daarom als te risicovol moet worden aangemerkt,
- dat compensatie van de extra hinder door minder landingen op de Zwanenburgbaan uit te voeren niet mogelijk is, aangezien dan de Buitenveldertbaan dat verkeer zou moeten afhandelen hetgeen nog meer extra gehinderden geeft,
- en dat uiteindelijk de bewoners van Amsterdam(-West), Amstelveen, Zwanenburg, Badhoevedorp en Spaarndam zullen profiteren van de uitkomst parallel starten, waar zij van de huidige situatie grote hinder ondervinden,

adviseert de CROS toch positief ten aanzien van het aangevraagde experiment parallel starten. Deze medewerking geldt alleen het huidige experiment parallel starten en betekent niet dat daarmee ruimte wordt geboden aan ontwikkelingen die hiermee samenhangen op de langere termijn.

De CROS verbindt aan haar medewerking de voorwaarden dat Luchtverkeersleiding zich tot het uiterste zal inspannen om de testperiode zo kort mogelijk te houden en/of het aantal vluchten zo laag mogelijk. Het lijkt de CROS zinvol als de LVNL minimaal elke maand over het verloop van de test rapporteert aan de CROS. Na een vastgesteld aantal starts zal een tussenevaluatie worden gedaan. Hierover worden afspraken gemaakt in de begeleidingscommissie Uitvoering convenant.

Ook zal er aandacht moeten zijn voor een effectieve voorlichting en uitleg aan de omgeving. LVNL heeft de toezegging gedaan hieraan haar medewerking te verlenen.

De werkelijke hinderbeperking vindt plaats na afloop van het experiment, wanneer naar verwachting sprake zal zijn van een vaste uitvliegroute die onder alle weersomstandigheden kan worden gevlogen, hetgeen naar verwachting gunstig zal zijn voor Zwanenburg, Badhoevedorp, Spaarndam, Buitenveldert, Amstelveen en Amsterdam(-West). Door de CROS wordt aangedrongen op het zo snel mogelijk optimaliseren van de uiteindelijke SID.

## **Conclusie**

Met inachtneming van het vorenstaande brengt de CROS een positief advies uit ten aanzien van de vier voorgestelde Ministeriële Regelingen, zodat de experimenten per 13 maart 2008 van start kunnen gaan.

Daarbij dient opgemerkt te worden dat het niet eenvoudig is geweest om een advies uit te brengen over maatregelen die voor de ene regio of kern leiden tot hinderbeperking en voor de andere tot een (soms tijdelijke) verzwaring. Ondanks het feit dat het uiteindelijke netto-effect van het totale convenant Hinderbeperking positief is, is het voor de CROS-vertegenwoordigers vaak lastig uit te leggen naar hun achterbannen en de individuele maatregelen steeds in het licht van een evenwichtig totaalpakket te blijven bezien. Dat betekent dat zeer zorgvuldig over de experimenten en de verwachte effecten gecommuniceerd dient te worden.

Ondanks de inspanning om bij de samenstelling van het convenant de plussen en de minnen evenwichtig te verdelen, wordt door de bewonersvertegenwoordigers van het cluster Noord specifiek aandacht gevraagd voor het effect van het verplaatsen van hinder naar gebieden die niet het aller dichtst bevolkt zijn, maar waar toch nog altijd veel mensen wonen. Zij menen dat dit, gekoppeld aan de hoge gebruiksprefereentie van Polder- en Kaagbaan, leidt tot een opstapeling van geluidsbelasting in deze regio's en vragen hier een oplossing voor.

Het in CROS-verband doorlopen proces richting advisering was zeer intensief, met veel bijeenkomsten om vertegenwoordigers en betrokkenen uit de regio te informeren over de inhoud, de effecten van en de communicatie omtrent de maatregelen. Ook naar de toekomst toe, bij het convenant voor de middellange termijn (tot 2020) dat nu wordt opgesteld aan de Alderstafel, is het belangrijk rekening te houden met de noodzaak van een dergelijke intensieve inzet en betrokkenheid van alle partners.

Hoogachtend,



Dr. M.J. Bezuijen  
Vice-voorzitter CROS