



## Voordwoord



Met ingang van 1 januari 2005 ben ik aangetreden als voorzitter van de CROS. In de periode vanaf mijn voordracht (4 november 2004) heb ik niet alleen gesprekken gevoerd met vertegenwoordigers van de verschillende geledingen binnen de CROS, maar ook met andere voor de CROS belangrijke partijen als het Ministerie van Verkeer & Waterstaat, Directoraat-Generaal Luchtvaart, met Drs G.J. Cerfontaine van de luchthaven Schiphol, en met de voorzitter en secretaris van de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid.

Uit deze gesprekken is mij gebleken dat grote waarde werd gehecht aan de instandhouding en verdere ontwikkeling van de CROS. Dit werd ook onderschreven door het Ministerie van Verkeer & Waterstaat. Het functioneren van de CROS in 2004 behoeft echter, naar de mening van mijn gesprekspartners, twee jaar na oprichting, substantiële verbetering. Het evaluatieproces van de CROS in 2004 bood de mogelijkheid deze verbeteringen op termijn door te voeren. Inmiddels zijn veel conclusies, aanbevelingen en actiepunten voor de CROS, op zowel de korte als lange termijn, opgepakt en uitgewerkt. Daarnaast werd in 2004 ook veel geïnvesteerd in een goede samenwerking tussen de drie CROS-geledingen: bewoner, bestuurders en luchtvaartsector.

In de zomer van 2004, na afronding van de evaluatie van het functioneren van de CROS over de periode 2003 – 2004, heeft CROS van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat de opdracht gekregen om mee te werken aan de evaluatie van de Wet luchtvaart. Eén van de punten die in deze evaluatie meegenomen wordt is de positie van de CROS binnen het gehele beleidsregime van de wet Luchtvaart. De evaluatie van het Schipholbeleid staat door het grote aantal ingediende verbetervoorstellen in belangrijke mate in het teken van die verbetervoorstellen: pilots gewijzigd route- en baangebruik, een moderne klachtenbehandeling, het operationaliseren van de door omwonenden beleefde hinder, de wens tot nieuwe institutionele kaders, een systeem van compenserende maatregelen, een hanteerbare ruimtelijke vertaling van het Schipholbeleid. Waar bij de instelling van de CROS (2003) het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zich 'op afstand' van de regio leek te willen zetten, is de huidige realiteit dat er sprake is van een toenemende vervlechting tussen het beleidscentrum (Den Haag), regionale besturen, de luchtvaartsector en de CROS. Ik juich die ontwikkeling toe.

**Drs. H.G. Ouwerkerk**  
**Voorzitter van de CROS**

# Inhoudsopgave

Voorwoord Drs H.G. Ouwerkerk	5
● 1: Inleiding	9
●● 2: Verslag werkzaamheden 2004	17
●●● 3: Interne evaluatie CROS	21
●●●● 4: Evaluatie Schipholbeleid	29
●●●●● 5: Informatie- en Klachtenbureau	33
●●●●●● 6: Financiën	41
●●●●●●● 7: Deelnemerslijst CROS	45
●●●●●●●● 8: Bijlagen	53
Colofon	60



## 1 Inleiding

**2004 was het tweede bestaansjaar van de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS). Ook dit jaar bleef de CROS zich ontwikkelen om de belangen van omwonenden en luchtvaart beter te dienen. Dit hoofdstuk licht kort ontstaan, functie en samenstelling van de CROS toe.**

De Wet luchtvaart trad in werking op 1 januari 2003. Deze wet veranderde de regelgeving voor de luchthaven en legde meer verantwoordelijkheid voor het gebruik van Schiphol bij de luchtvaartsector zelf. Bij deze wet horen het Luchthavenverkeerbesluit en het Luchthavenindelingbesluit, waarin normen en regels staan over geluid, milieu, luchtverontreiniging en geur, externe veiligheid, gebruik van het luchtruim en de ruimtelijke ordening van de omgeving van Schiphol. Deze wet (zie kader) vormde de basis voor oprichting van de CROS, op 20 februari 2003.

### **Wat doet de CROS?**

De kerntaak van de CROS is het fungeren als structureel platform voor overleg tussen sector en omgeving over milieu- en veiligheidsaspecten van het luchtverkeer. De commissie bestaat uit vertegenwoordigers van bewoners, gemeenten en provincies rondom Schiphol en vertegenwoordigers van de luchtvaartsector.

### **Uitvoering**

De taken van de CROS zijn uitgewerkt in een Bestuursreglement en een Klachtenreglement. In het Bestuursreglement zijn zowel de doelstellingen als de werkwijze van de CROS vastgelegd. Ook beschrijft het reglement de relatie met het Informatie- en Klachtenbureau en met de bewonersvertegenwoordiging. De CROS betreft nadrukkelijk bewoners van de omliggende gemeenten bij het overleg. De CROS is van mening dat de bijdrage van bewoners onontbeerlijk is. Juist zij kunnen verwoorden hoe omwonenden hinder ervaren. In het Klachtenreglement staat de registratie van klachten beschreven en de afhandeling van verzoeken om informatie en onderzoek.

## Wet luchtvaart

Het bestaansrecht, de taak en de samenstelling van de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol zijn vastgelegd in de Wet luchtvaart. Daarin zijn onder meer de volgende artikelen opgenomen:

### Artikel 8.34

1. Er is een commissie regionaal overleg luchthaven Schiphol.
2. De commissie bestaat uit een onafhankelijke voorzitter en vertegenwoordigers van:
  - a. de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht;
  - b. gemeenten in de in onderdeel a genoemde provincies;
  - c. de exploitant van de luchthaven;
  - d. de verlener van luchtverkeersdienstverlening;
  - e. luchtvaartmaatschappijen die geregeld van de luchthaven gebruik maken.

### Artikel 8.35

De commissie heeft tot taak om door overleg tussen de in artikel 8.34 bedoelde betrokkenen een gebruik van de luchthaven te bevorderen dat zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van die betrokkenen.

## Organisatie

De CROS bestond uit de volgende onderdelen:

- CROS-overleg (plenaire vergadering),
- Agendaoverleg (voorbereiding van het CROS-overleg),
- Dagelijks bestuur (voorzitter en secretaris),
- Bureau CROS (het secretariaat),
- CROS Informatie en Klachtenbureau (IKB)
- Drie werkgroepen:
  - Hinderbeperking
  - Klachten
  - Communicatie
- 1 projectgroep:
  - Meten en Rekenen

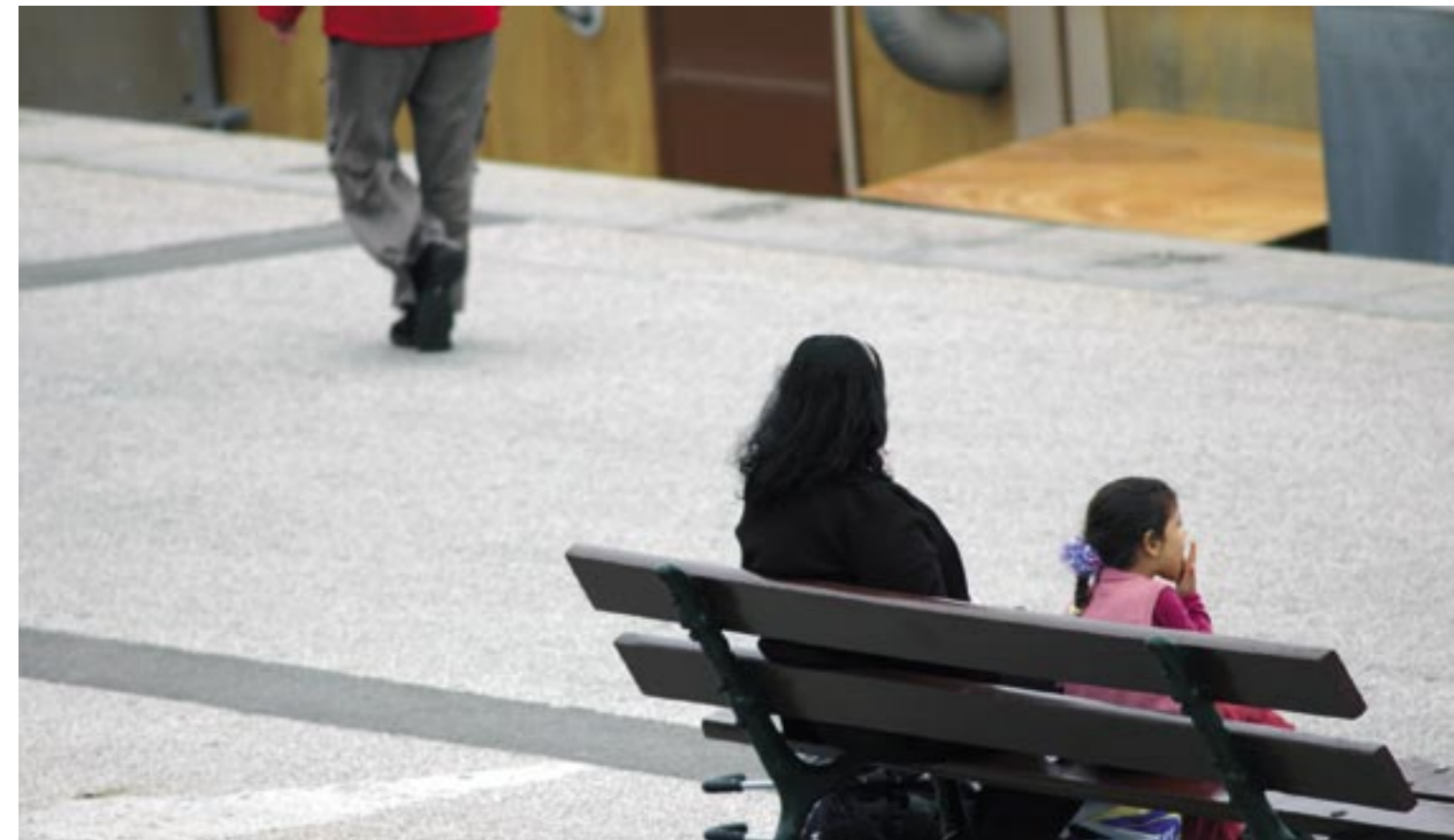
## Voorzitter en secretaris

Halverwege 2004 was er een wisseling van het dagelijks bestuur. De eerste helft van het jaar was mevr. Ada Wildekamp voorzitter en mevr. Jannie van der Pluijm secretaris. Vanaf augustus 2004 was mevr. Ellen van Hoogdalem – Arkema, burgemeester van Haarlemmerliede en Spaarnwoude als voorzitter actief. Dhr. Giap Tan trad aan als interim-secretaris.

## Leden

De CROS bestond in 2004 uit 66 leden. Dit waren vertegenwoordigers van de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht, bestuurders en bewonersvertegenwoordigers van de gemeenten in deze drie provincies en vertegenwoordiging van de luchtvaartsector door Amsterdam Airport Schiphol, Luchtverkeersleiding Nederland, KLM, Martinair en Transavia.

De gemeenten, zowel bestuurders als bewoners, zijn opgedeeld in negen geografische clusters. Deze clustering zorgt ervoor dat de CROS slagvaardiger te werk kan gaan. De vertegenwoordiging van gemeentelijke bestuurders en bewoners overleggen onderling, voorafgaand aan het CROS-overleg. In het overleg spreekt namens de gemeenten van een cluster één bestuurder en één bewonersvertegenwoordiger.



### De negen geografische clusters van de CROS:

- Noord: Velsen, Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest, Castricum
- Noord-Midden: Wormerland, Zaanstad, Oostzaan
- Noordwest: Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Haarlem
- Noordoost: Amsterdam
- Oost: Amstelveen, Ouder-Amstel, Diemen, Muiden, Weesp
- Zuidoost: Uithoorn, de Ronde Venen, Liemeer, Ter Aar, Alphen aan de Rijn
- Zuid: Aalsmeer, Jacobswoude, Alkemade
- Zuidwest: Warmond, Leiden, Oegstgeest, Sassenheim, Lisse, Noordwijkerhout
- Centrum: Haarlemmermeer





## 2e Verslag

### werkzaamheden 2004

De CROS doet haar werk in plenaire vergaderingen (het CROS-overleg), in drie werkgroepen en 1 projectgroep. In 2004 zijn veel onderwerpen besproken die de basis vormen voor het functioneren van de CROS in de toekomst. Daarnaast hebben de leden meegewerkt aan concrete resultaten op het gebied van geluidhinderbeperking en baan- en routegebruik. Dit hoofdstuk belicht kort de belangrijkste werkzaamheden van het jaar.

#### CROS-overleg

De CROS is in 2004 achtmaal plenair bijeengewest: op 27 januari, 4 maart, 25 maart, 13 mei, 8 juli, 9 september, 4 november en 10 december. Een studiedag op 16 december sloot het jaar af. De eerste bijeenkomst betrof een presentatie van Luchtverkeersleiding Nederland over parallel starten op de Polderbaan en de Zwanenburgbaan. Op de eerste besluitvormende plenaire vergadering van het jaar, in maart, werd het jaarplan 2004 vastgesteld. De belangrijkste taken die de CROS op dat moment voorzag, waren de interne evaluatie en de start van de evaluatie van het Schipholbeleid. In de loop van het jaar kwam daar de routewijziging langs Spaarndam bij.

#### Interne evaluatie

De CROS heeft kritisch gekeken naar haar interne processen en naar haar positie en doelstellingen op lange termijn. In het evaluatieproces kwamen drie aandachtspunten naar voren. Als eerste kwam naar voren dat de belangen van de partijen in de CROS uiteenlopen. Dit beperkt de mogelijkheden om gezamenlijk tastbare resultaten te boeken. Ten tweede was het CROS-overleg niet openbaar en dat stond een goede dialoog met de omwonenden in de weg. Tot slot is gesproken over de positie van het Informatie- en Klachtenbureau. In hoofdstuk 3 van dit jaarverslag staan de conclusies en aanbevelingen van deze interne evaluatie. Een aantal actiepunten zijn al in 2004 uitgevoerd, zoals het openbaar maken van de beknopte besluitenlijst van het CROS-overleg. Andere aanbevelingen hadden betrekking op de langetermijnplanning van de CROS, die deels bepaald wordt door de evaluatie Wet luchtvaart. Daarom lag het voor de hand de uitvoering van deze plannen uit te stellen tot na de evaluatie van deze wet.

#### Start evaluatie Schipholbeleid

Bij de inwerkingtreding van de Wet luchtvaart heeft de Tweede Kamer besloten om deze wet na drie jaar te evalueren. De CROS heeft als geen ander zicht op de consequenties van deze wet en speelt daarom een belangrijke rol in de evaluatie. Tijdens haar interne evaluatie heeft de CROS geconstateerd dat gesignaleerde knelpunten samenhangen met de doelstellingen die de Wet luchtvaart formuleert voor het overlegplatform.







De CROS greep de evaluatie van het Schipholbeleid aan om te beoordelen of de organisatie in de huidige opzet de doelstellingen van de wet wel kan halen. De uitvoering van deze evaluatie zal heel 2005 in beslag nemen. De conclusies worden begin 2006 aangeboden aan de Tweede Kamer. De aanleiding voor de evaluatie van de Wet luchtvaart staan in hoofdstuk 4.

### **Routewijziging Spaarndam**

Naast alle interne aangelegenheden, heeft de CROS ook hard gewerkt aan hinderbeperking voor omwonenden. Een belangrijke verandering in 2004 was de wijziging van de Spaarndamroute, de route voor vertrekkend verkeer vanaf de Polderbaan langs Spaarndam. Schiphol Group en de Luchtverkeersleiding Nederland namen het initiatief voor de routewijziging. De werkgroep hinderbeperking heeft de ontwikkelde varianten voor de westelijke uitvliegroutes beoordeeld, en twee varianten ter keuze voorgelegd aan de leden van CROS plenair.

De leden van de CROS hebben uiteindelijk in maart 2004 gekozen voor variant A, die de zwaar belaste woningen in Spaarndam ontziet. Variant A had een aantal voordelen op het gebied van vliegbaarheid, veiligheid, capaciteit en brandstofgebruik. Ook zou de situatie in Velsen en Haarlemmerliede verbeteren. Wanneer gekeken werd naar de absolute aantallen belaste woningen in de omgeving zou variant B beter zijn geweest. De CROS heeft ervoor gekozen de overlast te spreiden. De gemeenten Beverwijk en Velsen-Noord werden hierdoor zwaarder belast. Zowel de bestuurders als bewoners van Cluster Noord (waar Velsen en Beverwijk deel van uitmaken) onthielden zich van stemming, omdat de situatie voor dit gebied in beide varianten slechter werd. Ondanks de negatieve gevolgen voor Assendelft (gemeente Zaanstad) stemde Cluster Noord-midden (Wormerland, Zaanstad en Oostzaan) in met het ontzien van Spaarndam, zonder voorkeur uit te spreken voor een van de varianten.



## 3: Interne evaluatie CROS

Bij de oprichting van de CROS is afgesproken na één jaar het eigen functioneren te evalueren. Door deze evaluatie kon de waarde van de CROS snel worden vastgesteld en, waar nodig, bijgestuurd. Hierdoor kon de CROS beter en sneller aan de verwachtingen van alle betrokkenen voldoen. De interne evaluatie is in het voorjaar en de zomer van 2004 uitgevoerd, onder leiding van de heer R. Voigt. Per geleding (luchtvaartsector, regionaal bestuur en bewonersvertegenwoordiging) waren er evaluatiebijeenkomsten en een plenaire slotbijeenkomst. Ter afsluiting heeft het CROS-overleg de conclusies en aanbevelingen besproken in de plenaire vergadering van 8 juli 2004.

### Samenvatting

Alle leden erkennen dat er een spanningsveld bestaat tussen groei van de luchtvaart en de vermindering van de hinder. Zij zijn het er ook over eens dat deze tegenstelling overbrugbaar is. De CROS wil meer initiatieven nemen op het gebied van hinderbeperking en tevens ruimte maken voor experimenten op dit gebied. Het huidige wettelijk kader biedt daar te weinig speelruimte voor.

De CROS kan meer openheid en transparantie bieden. Dit is belangrijk voor overleg met de bestuurlijke achterban en met omwonenden. Daarom heeft de CROS sinds het begin van 2004 na elk plenair overleg een (beknopte) besluitenlijst op de website geplaatst. Het volledige verslag – inclusief opmerkingen van de leden van de CROS – wordt openbaar gemaakt. Bovendien wordt de plenaire vergadering toegankelijk voor alle CROS-leden, en niet alleen voor de vertegenwoordigers van de clusters.

Er is nog geen besluit genomen over de positie van het Informatie- en Klachtenbureau. Er zijn drie opties genoemd: IKB onder de CROS houden, IKB naar de luchtvaartsector of IKB in een onafhankelijke omgeving, als een soort ombudsman. De onafhankelijkheid van de klachtenafhandeling is gegarandeerd bij de CROS, maar het vertrouwen van de omgeving in het IKB zou wellicht gebaat zijn bij een onafhankelijke 'ombudsman'. De mogelijkheid om de klachten ook direct bij de veroorzaker neer te leggen is een argument voor het plaatsen van het IKB bij de luchtvaartsector.

Om de CROS beter te laten functioneren zijn investeringen nodig. Van voorstellen voor de verbetering van het functioneren van de organisatie, brengt de CROS eerst de financiële en personele consequenties in beeld. Op korte termijn gaat het om versterking van het CROS-secretariaat, onafhankelijk onderzoek en uitbreiding van de samenstelling van de werkgroepen.

### Overwegingen

De evaluatie leidde tot belangrijke inzichten in de werkwijze van de CROS en de manier waarop de leden dit verder moeten invullen. De overwegingen zijn onder



te verdelen in vier onderwerpen en worden aangevuld met de standpunten van de bewonersvertegenwoordigers.

#### **Belangen en resultaten**

Dat er verschillende belangen binnen de CROS zijn, is voor iedereen helder. Uit evaluatie-verslagen van bijeenkomsten blijkt dat ze een serieus knelpunt kunnen vormen. Soms leidt het overleg tot beslissingen of actie, maar vaak blijft het bij praten. Om te komen tot (meer) tastbare resultaten is het goed om heldere doelstellingen voor de CROS te formuleren en nieuwe manieren van werken te zoeken.

#### **Openheid en verantwoording**

De leden van de CROS moeten verantwoording afleggen aan hun achterban. Daarom moet de organisatie open en helder communiceren. Verder is de CROS bij omwonenden redelijk onbekend, waardoor ze tegenover achterban en omgeving een zwakke positie inneemt. Deze problemen ondervangt de CROS deels door de besluitenlijst van het CROS-overleg te publiceren op de website en door meer concrete resultaten te boeken. Daarnaast moeten de leden de relatie met de achterban verbeteren en moet de CROS haar herkenbaarheid vergroten.

#### **Positie IKB**

Het IKB verzamelt klachten van omwonenden over het gebruik van de luchthaven Schiphol en geeft informatie over geluidhinder. De positie van het IKB is voor sommigen onduidelijk. Het IKB registreert en behandelt klachten die door de luchtvaartsector worden veroorzaakt, terwijl het voor informatie en kennis is aangewezen op dezelfde luchtvaartsector. Kan het IKB zo wel onafhankelijk functioneren? En is behandeling van klachten wel zorgvuldig en transparant genoeg? Daarom moet de CROS zoeken naar een nieuwe positionering van het IKB, waarbij recht wordt gedaan aan de onafhankelijkheid van de klachtenbehandeling en de informatievoorziening.

#### **Evaluatie Wet luchtvaart**

Van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat heeft de CROS het verzoek gekregen om mee te werken aan de evaluatie van de Wet luchtvaart. CROS plenair heeft hiermee ingestemd. De uitkomsten van de evaluatie van de wet Luchtvaart kunnen op termijn leiden tot een verbeterde positie van de CROS.

#### **Voorstellen van de bewonersvertegenwoordigers**

De bewonersvertegenwoordigers in de CROS doen vier inhoudelijke verbetervoorstellen. Deze voorstellen zijn geen actiepunten, maar de bewoners vinden het belangrijk om hun standpunten te verwoorden.



- Ontwikkel een stelsel waarin bescherming tegen geluidhinder leidend is en de afwikkeling van het luchtverkeer volgend.
- Onderzoek of de oorspronkelijke uitgangspunten en prognoses voor de mainport-doelstelling van Schiphol nog relevant en up-to-date zijn.
- Maak ruimte voor experimenten inzake hinderbeperking.
- Stel een onafhankelijke instantie in die initiatieven op het gebied van hinderbeperking onderzoekt en beoordeelt.

#### **Actie**

Op basis van de evaluatie onderneemt de CROS actie. Met inachtneming van onderstaande aandachtspunten (3.3.1) kunnen de concrete actiepunten voor de korte termijn (3.3.2) vooral leiden tot stroomlijning van de werkwijze van de CROS. Actiepunten voor de middellange termijn (3.3.3) hangen sterk samen met de uitkomst van de evaluatie van de wet Luchtvaart.

#### **Aandachtspunten**

- In het eerste anderhalf jaar van haar bestaan heeft de CROS veel geïnvesteerd in het zoeken naar een goede samenwerking tussen de drie in de CROS vertegenwoordigde geledingen. Ondanks dit streven naar goede samenwerking kan niet in alle gevallen sprake zijn van gelijkwaardigheid (in kennis, organisatie, financiën) van partijen. Met deze ongelijkwaardigheid moet pragmatisch worden omgegaan.
- De CROS streeft naar consensus. Dit mag niet ten koste gaan van helderheid over de posities van partijen. De CROS moet duidelijke, zichtbare keuzes maken. Over deze keuzes communiceert de CROS helder met het Rijk en de regio. Dit betekent dat bij het opstellen van een advies in werkgroepsverband, de voorzitter van de werkgroep de ruimte heeft om – naast het advies dat de mening van de meerderheid weergeeft – een minderheidsstandpunt te formuleren voor het CROS-overleg.
- In de werkgroepen moet meer aandacht komen voor politiek-bestuurlijke afstemming. Wanneer bijvoorbeeld ambtelijke vertegenwoordigers in werkgroepen zitten, is het noodzakelijk dat zij tijdig kunnen overleggen (met wethouder, burgemeester of met het bestuurlijk cluster), voordat de werkgroep haar advies aanbiedt aan het CROS-overleg.
- De volgende vier aspecten van de financiering van de CROS verdienen de aandacht: de personeelskosten van het CROS-secretariaat en het IKB; de betaling in natura door de luchtvaartsector; de relatie die sommige gemeenten leggen tussen hun bijdrage aan de CROS en concrete resultaten die de CROS bereikt; en het grote financiële aandeel van de Provincie Noord-Holland in vergelijking met andere deelnemende partijen. De CROS zoekt naar een nieuw systeem van basisfinanciering, bij voorkeur met ingang van het begrotingsjaar 2006.

- Goede communicatie tussen de CROS en het Rijk is belangrijk, met name met het oog op een succesvolle evaluatie van het Schipholbeleid.

#### Actiepunten korte termijn

- De CROS wil voor meer openheid en transparantie zorgen. Na elk CROS-overleg wordt een beknopte besluitenlijst op de website van de CROS gepubliceerd en de vastgestelde (deels geanonimiseerde) verslagen van de plenaire vergaderingen worden vrijgegeven. Daarnaast krijgen alle CROS-leden toegang tot het CROS-overleg, ook de bestuurders en bewoners die niet een cluster vertegenwoordigen.
- Jaarlijks zal de CROS een prioriteitenlijst vaststellen. In 2005 zijn dat de evaluatie van de Wet luchtvaart en de follow-up van de interne evaluatie.
- Het CROS-overleg (de plenaire vergaderingen) krijgen een duidelijker profiel. De CROS zal minder nadruk leggen op consensus tussen partijen en meer ruimte maken voor heldere discussies en duidelijke keuzes. De CROS communiceert hierover met omwonenden en met het Rijk.
- Het CROS-secretariaat wordt versterkt, naarmate de gewenste organisatiestructuur duidelijk wordt (functies, vereiste competenties, locatie, financiën, 'natura'-bijdragen).
- De CROS verkent de mogelijkheid van een onderzoeksbudget voor de CROS, om technisch-inhoudelijke kennis te vergroten en bestuurskundige en communicatieve knowhow te krijgen.
- De werkgroepenstructuur wordt verbeterd. Naast technisch-inhoudelijke aspecten moeten politiek-bestuurlijke afwegingen meer aandacht krijgen in de adviezen.
- De CROS zal zorgen voor bijscholing van bewonersvertegenwoordigers en zal meer tegemoet komen aan hun informatiebehoefte.

#### Actiepunten middellange termijn

Deze actiepunten hangen af van de uitkomst van de evaluatie van het Schipholbeleid (begin 2006).

- De CROS wil een stevige positionering van het IKB. Daarvoor gaat ze de mogelijkheden verkennen voor herstructurering. Daarbij let ze op onafhankelijkheid, de relatie tot de luchtvaartsector en het waarborgen van klachtenanalyses.
- De CROS streeft naar een krachtiger positie bij het maken van afspraken tussen luchtvaartsector en omgeving over het beperken en dragelijker maken van onderzonden hinder. Daarbij zal ze meer nadruk leggen op politiek-bestuurlijke dan op technisch-inhoudelijke aspecten.
- De CROS heeft zich voorgenomen zich duidelijk in het speelveld te positioneren.
- De CROS opent een dialoog met de platforms en pressiegroepen. Dit zijn georganiseerde bewonersgroepen die niet deelnemen aan de CROS.







## 4# Evaluatie

### Schipholbeleid

**De CROS begon in 2004 met de voorbereiding van haar bijdrage aan de evaluatie van het Schipholbeleid. De uitkomst van deze evaluatie zal vrijwel zeker grote gevolgen hebben voor de vorm en doelstellingen van de organisatie. De evaluatie wordt begin 2006 afgerond.**

#### **Aanleiding**

De nieuwe Wet luchtvaart en de Luchthavenbesluiten traden begin 2003 in werking. Met dit beleid moest er een duurzame balans ontstaan tussen de ontwikkeling van de mainport Schiphol en de negatieve milieueffecten van die ontwikkeling. In tegenstelling tot voorgaande wetgeving – de Planologische Kernbeslissing Schiphol en omgeving 1995 (PKB) – is het aantal vliegbewegingen niet begrensd, maar wel de effecten van vliegverkeer. Zo zijn er grenzen gesteld aan geluid, aan uitstoot van luchtverontreinigende stoffen en voor veiligheid. Binnen deze milieugrenzen mag de luchtvaartsector groeien en kan Schiphol zich verder ontwikkelen.

#### **Motie Baarda**

Bij de behandeling van de nieuwe Wet luchtvaart twijfelde het parlement of de bescherming van de omgeving van Schiphol tegen de negatieve effecten van vliegverkeer voldoende zou zijn. De motie Baarda verwoordt deze twijfel en stelt dat de wet geëvalueerd moet worden binnen drie jaar nadat hij in werking is getreden. In de evaluatie moet bekeken worden of de beoogde bescherming gehaald is. Uiterlijk 20 februari 2006 moet deze evaluatie afgerond zijn.

#### **Schiphol MEIS**

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat en het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor het uitvoeren van de evaluatie. Verkeer en Waterstaat neemt hierin de leiding. Een projectteam van de twee ministeries voert de evaluatie uit binnen het project Monitoring, Evaluatie Implementatie Schipholbeleid (Schiphol MEIS). Begin 2004 startte het projectteam door een plan van aanpak op te stellen. Het team raadpleegde diverse partijen die betrokken zijn bij Schiphol, waaronder de CROS. In het definitieve 'Plan van Aanpak Evaluatie Schipholbeleid' staan drie toetsingsdoelstellingen:

- toetsen beoogde bescherming – uitvoering motie Baarda;
- toetsen van de effectiviteit van het beleid;
- voorstellen voor verbetering van het beleid.

In 2004 vonden voornamelijk voorbereidende werkzaamheden plaats. In 2005 worden verbetervoorstellen geformuleerd. Begin 2006 behandelt de Tweede Kamer de resultaten van de gehele evaluatie.





### **CROS evalueert de Wet luchtvaart**

In het CROS-overleg van 25 maart 2004 boog de CROS zich voor het eerst over de evaluatie van het Schipholbeleid. Hieruit volgde een advies aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat om de evaluatie niet te beperken tot de werking van de wet.

### **Advies**

De expliciete toetsingcriteria uit de beleidsnota 'Toekomst van de nationale luchthaven (1999)' moeten worden gebruikt. Bovendien gaf de CROS het advies om in het evaluatietraject voldoende tijd en ruimte te maken voor praktijkervaringen en doorlopende evaluatie, om te beoordelen of het huidige systeem de doelstellingen van de wet wel kan halen. Zo komt er ruimte om voorstellen te formuleren over het functioneren van de CROS. De staatssecretaris heeft deze adviezen van de CROS overgenomen, zoals blijkt uit de drie toetsingsdoelstellingen in het plan van aanpak van Schiphol MEIS.

### **Vorbereidingen**

De werkgroep Hinderbeperking startte in 2004 met de voorbereidingen van de evaluatie van de Wet luchtvaart. In april 2004 deed de werkgroep een voorstel voor de mogelijke bijdrage van de CROS aan de evaluatie, uitgewerkt in een startnotitie en een plan van aanpak. De CROS moet op basis van haar kennis van de praktijk knelpunten in het huidige stelsel identificeren en oplossingen voorstellen. Op het CROS-overleg van 13 mei 2004 hebben de leden, in aanwezigheid van de projectleider Schiphol MEIS, de uitgangspunten van de startnotitie en het plan van aanpak onderschreven. De tweede helft van 2004 stond hierdoor volledig in het teken van de evaluatie van het Schipholbeleid.

### **Knelpunten**

In juni heeft de CROS een extra bijeenkomst ingelast waarvoor alle leden waren uitgenodigd. De aanwezigen inventariseerden de knelpunten in het huidige stelsel. Deze punten zijn geclusterd tot acht hoofdknelpunten, waar het CROS-overleg op 8 juli akkoord mee ging.

1. Informatievoorziening aan omwonenden en klagers
2. Vliegprocedures die tot veel hinder leiden
3. Verdeling van het vliegverkeer over de omgeving
4. Wijze van normeren en handhaven op geluid, externe veiligheid en luchtverontreiniging sluit niet aan bij de hinderbeleving
5. Gelijkwaardigheid van het beschermingsniveau ten opzichte van de PKB (Planologische Kernbeslissing Schiphol)



6. Positie en invloed van CROS
7. Verbeteringen aan vliegprocedures die tot wijzigingen van wettelijk stelsel leiden.
8. Tegenstrijdigheid van de dubbeldoelstelling

### **Uitvoering**

In de laatste maanden van 2004 vond een groot aantal werkgroepvergaderingen en workshops plaats. De werkgroep Hinderbeperking besprak de problematiek 'spreiden of concentreren' en dit resulteerde in een aantal casussen met mogelijke veranderingen in verdeling van vliegverkeer.

Eind 2004 begon de tijdsdruk toe te nemen voor de werkgroepen en de CROS, ondanks dat de deadline voor het inleveren van de verbetervoorstellen verschoven werd van 1 april naar 1 juli 2005. De CROS verwacht dat het uitwerken van de verbetervoorstellen de hoofdtaak en wellicht enige taak van de CROS is in 2005. In ieder geval is in 2004 een goede basis gelegd voor een vruchtbare bijdrage aan de evaluatie van de Wet luchtvaart.



## 5 Informatie- en klachtenbureau

Het CROS Informatie- en Klachtenbureau (IKB) is zeven dagen per week bereikbaar voor actuele informatie over het vliegverkeer. Daarnaast registreert het IKB klachten over geluidsoverlast van omwonenden van de luchthaven. Dit vormt een belangrijke bron van informatie voor de CROS. Het IKB is gevestigd bovenin het Skyportgebouw, naast de oude Schipholverkeerstoren.

Op 8 juli 2004 bezocht staatssecretaris Schultz van Haegen van Verkeer en Waterstaat het IKB. Zij stelde zich op de hoogte van de hinderbeleving van omwonenden van de luchthaven en ze kreeg uitleg over de manier waarop het IKB klachten ontvangt, registreert en analyseert.

### Organisatie

In 2004 kwamen er bij het IKB 714.009 klachten binnen over geluidshinder. Deze werden gemeld door 10.756 personen uit 267 woonplaatsen. Dit maakte 2004 het drukste jaar in de geschiedenis van het IKB. Steeds meer mensen maakten gebruik van de mogelijkheid om klachten te laten registreren.

### Informatie

Ondanks de informatie die de CROS-website biedt, zijn er in 2004 1.141 brieven en e-mails bij het IKB binnengekomen. Het IKB heeft 637 vragen schriftelijk en 504 telefonisch beantwoord. De meeste hiervan waren van operationele aard, zoals over de vliegroutes en -hoogtes, en of mensen te maken krijgen met geluidshinder na een verhuizing. Ook werden vragen gesteld over schadevergoedingen.

### Avondsluiting IKB

Vanaf 1 oktober 2004 was het IKB 's avonds gesloten. Vragen en klachten konden vanaf 17:15 uur worden ingesproken op de voicemail. Om de dienstverlening op een hoog niveau te houden organiseerde het IKB terugbelavonden, waarop medewerkers tussen 18:00 en 21:00 uur contact opnamen met mensen die eerder een vraag hadden gesteld, of een terugkoppeling wenste van de ingediende klachten.

### Website

Het aantal bezoekers van de internetpagina van de CROS ([www.crosinfo.nl](http://www.crosinfo.nl)) nam in de loop van het jaar toe, en daarna weer af, zoals zichtbaar is in de tabel. Ook de inhoud van de site nam toe, onder andere door de publicatie van een beknopte besluitenlijst na elk CROS-overleg. De meest bezochte pagina's waren de uitleg over de CROS, het klachtenformulier en de radarplots (kaartjes met de vliegbewegingen van de afgelopen dag).



**Figuur 1: Bezoekersaantallen website**

maand	aantal hits	gem. per dag
januari	11490	371
februari	10494	350
maart	11050	356
april	10661	355
mei	10162	328
juni	12239	408
juli	19953	644
augustus	24799	800
september	19902	663
oktober	17775	573
november	16757	559
december	13179	425
<b>totaal</b>	<b>178461</b>	<b>489</b>

### Klachten

In 2004 heeft het IKB in totaal 714.009 klachten geregistreerd. In bijlage 2 staan tabellen met gegevens over deze klachten: een tabel met klachten per oorzaak (tabel 1), klachten per woonkern (2), een jaartabel per woonplaats (3) en een globale vergelijking tussen 2003 en 2004. De ontwikkelingen die in de klachtenregistratie opvielen, ten opzichte van het voorgaande jaar, staan hieronder.

### Personen

In 2004 hebben 10.756 personen klachten ingediend. Dit is 10,4 procent minder dan in 2003, toen hebben 12.006 personen geklaagd. Daarbij moet worden opgemerkt dat 2003 een overgangs jaar was waarin gevlogen werd volgens zowel het oude en het nieuwe banenstelsel. Van alle klachten in 2004 werd 38,0 procent gemeld door nieuwe klagers. Dit betekent dat er minder nieuwe klagers zijn bijgekomen dan in 2003, een daling van 29,9 procent. De meeste nieuwe klagers wonen in Uithoorn, Castricum, Haarlem, Amsterdam-West en Hoofddorp.

### Woonplaatsen

In totaal zijn er uit 267 woonplaatsen klachten gemeld, een toename van 4,9 procent in vergelijking met 2003, toen er uit 254 woonplaatsen klachten binnenkwamen. Tabel 2 geeft het aantal klachten per woonkern.

### Dag- en nachtklachten

In 2004 zijn er in totaal 714.009 klachten geregistreerd; een toename in klachten van maar liefst 155,5 procent, want in 2003 registreerde het IKB 279.493 klachten. Het IKB maakt onderscheid tussen nachtklachten en dagklachten. Ondervonden hinder tussen 07.00 en 23.00 uur valt onder de dagklachten en hinder van 23.00 tot 07.00 uur onder de nachtklachten.



**Figuur 2: Klachten gerelateerd aan start- en landingsbanen**

	Aantal klachten	Aandeel
Polderbaan	455.996	65%
Kaagbaan	137.246	20%
Aalsmeerbaan	56.867	8%
Zwanenburgbaan	51.294	7%
Buitenveldertbaan	28.451	4%
Oostbaan	11.292	2%
<b>Totaal:</b>	<b>699.214</b>	<b>100%</b>

In 2004 werden 637.053 dagklachten gemeld, een toename van 171,8 procent in vergelijking met 2003 (234.387 dagklachten). Er werden 76.956 nachtklachten gemeld. Dit is een toename van 70,6 procent in vergelijking met 2003, toen er 45.105 nachtklachten binnenkwamen. De meeste nachtklachten zijn afkomstig uit Castricum, Uitgeest, Velsen-Zuid en Limmen.

### Grondgeluid

In 2004 werden 9.812 klachten over grondgeluid gemeld, een toename van 141,6 procent in vergelijking met 2003. Toen waren er 4.061 klachten over grondgeluid. Zie ook tabel B in hoofdstuk 8, Bijlagen: Woonkernen van waaruit is geklaagd over start- en grondgeluid.

### Toename aantal klachten

De toename van het totaal aantal klachten had verschillende oorzaken. Het aantal klachten uit de gemeente Uithoorn nam aanzienlijk toe, omdat bewoners een bewonersplatform hebben opgericht. Maar de grootste toename van klachten werd veroorzaakt doordat de procedure voor parallel starten vanaf de Polderbaan en de Zwanenburgbaan veranderde.

Op 15 april 2004 wijzigde de procedure voor parallel starten vanaf de Polderbaan en Zwanenburgbaan. Op het CROS-overleg van 13 mei werd duidelijk dat deze wijziging veel geluidhinder opleverde, voornamelijk in Halfweg en Zwanenburg. De nieuwe procedure riep verwarring op, zowel bij het IKB als bij bewonersvertegenwoordigers en bestuurders. Volgens de regioleden was gesuggereerd dat de gevolgen minder ernstig zouden zijn. LVNL legde uit dat parallel startende vliegtuigen direct na het opstijgen van elkaar wegdraaien uit veiligheidsoverwegingen. De LVNL streefde ernaar om vliegtuigen toch binnen de voorgeschreven luchtweg te houden, om zo de hinder te beperken. De procedure voor parallel starten is in november opnieuw aangepast, in afwachting van een structurele oplossing voor het parallel starten. Als gevolg van deze tweede wijziging kwamen er uit Lijnden extra veel klachten binnen bij het IKB, 363 klachten over het hele jaar, in vergelijking met 68 in 2003.



### Top 5 klachten

Uit de volgende woonplaatsen heeft het IKB de meeste klachten geregistreerd. Met uitzondering van Uithoorn hebben alle klachten in de top 5 betrekking op het gebruik van de Polderbaan.

1. Castricum	151.545 klachten	door	748 personen
2. Uithoorn	96.394 klachten	door	562 personen
3. Velsen-Zuid*	76.961 klachten	door	92 personen
4. Uitgeest	38.261 klachten	door	247 personen
5. Spaarndam	27.397 klachten	door	363 personen

\* 82,6 procent van de klachten is ingediend door één persoon.

### Afname aantal klachten Spaarndam en Amsterdam

Naar aanleiding van een groot aantal klachten in Spaarndam is in september 2004 is de route voor vertrekkend verkeer vanaf de Polderbaan, de zogeheten Spaarndamroute, aangepast. Aanvankelijk kreeg het IKB alsnog veel reacties en klachten binnen uit Spaarndam, omdat bewoners verwachtten dat de geluidhinder geheel over zou zijn. Sinds november 2004 meldden zich minder mensen uit Spaarndam-West met klachten over geluidhinder, maar het is nog te vroeg om de geluidhinder voor en na de aanpassing te vergelijken.

Vanaf 1 november 2003 is het volledige vijfbanenstelsel, zoals bedoeld in de nieuwe Wet luchtwet, in gebruik genomen. In dit stelsel wordt de Buitenveldertbaan minder gebruikt, wat leidde tot een aanzienlijke vermindering van klachten en klagers in Amstelveen en Amsterdam.

Figuur 3: Afname klachten over Buitenveldertbaan

	Klachten 2003 (personen)	Klachten 2004 (personen)
Amstelveen	10.289 (816)	8.620 (408)
Amsterdam-West	10.033 (927)	5.601 (580)

Ook het aantal klachten uit Amsterdam-Centrum nam flink af. Dit kwam vooral doordat er minder vliegtuigen over de stad de Schiphol-Oostbaan naderden.







## Financien



In het tweede bestaansjaar van de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol is de meerjarenbegroting aangehouden, die bij de oprichting van de CROS was opgesteld voor de jaren 2003 tot en met 2007. Deze begroting houdt in dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat bijdraagt aan de financiering van het Informatie- en Klachtenbureau en van de CROS zelf, maar dat leden van de CROS – regionaal bestuur en luchtvaartsector – ook een financiële bijdrage leveren. De verdeelsleutel die hiervoor is bepaald, is in 2004 grotendeels in stand gehouden.

De gemeenten betalen naar verhouding van het aantal inwoners. In 2004 was dat respectievelijk € 2.060, € 8.755 of € 30.900. De totale bijdrage in 2004 van de partijen uit de luchtvaartsector was € 293.107. Het bedrag is opgebouwd uit een girale bijdrage van € 44.592 en een bijdrage van € 248.515 in natura (kantoorruimte en inzet personeel). Provincie Noord-Holland heeft aangegeven structureel meer personele kosten en overheadkosten te maken voor de CROS dan begroot. Dit is op de exploitatierekening aan inkomsten- en uitgavenkant inzichtelijk gemaakt. In 2005 worden deze kosten opgenomen in de begroting. De provincie Zuid-Holland heeft in 2004 in totaal € 60.679 bijgedragen aan de CROS. De Provincie Utrecht € 30.340.

### Exploitatierekening 2004

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft haar uiteindelijke subsidie over 2003 bepaald op € 370.739 in plaats van de gevraagde € 495.611. Dit zorgde voor een negatief vermogen voor de CROS van € 32.770. Het boekjaar 2004 is wel met een positief exploitatiesaldo van € 39.999 afgesloten. De CROS heeft haar subsidieverstrekking voorgesteld om het positieve saldo over 2004 in te zetten ter dekking van het negatieve vermogen. Daarna blijft er een risicoreserve over van € 6.060. De grootste kostenpost op de CROS-begroting blijft, net als voorgaand jaar, de personeelskosten. In onderstaande tabel is de begroting en het resultaat voor 2004 weergegeven.

Resultaat en begroting 2004		
	Resultaat 2004 €	Begroting 2004 €
<b>Inkomsten</b>		
Ministerie van Verkeer en Waterstaat	580.555	804.389
Provincies	668.459	317.969
Gemeenten	146.775	155.530
Bijdrage luchtvaartsector	293.107	293.107
Rentebaten en overige inkomsten	5.600	4.590
<b>Totaal inkomsten</b>	<b>1.694.496</b>	<b>1.575.585</b>
<b>Uitgaven Secretariaat</b>		
Inhuur personeel	750.591	485.412
Inzet Sector in werkgroepen	186.955	186.955
Bewonersondersteuning	55.632	40.000
Externe communicatie	50.954	50.975
Diverse kosten	37.697	44.350
Evaluatie CROS	36.657	0
<b>Totaal uitgaven Secretariaat</b>	<b>1.118.486</b>	<b>807.692</b>
<b>Uitgaven Klachtenbureau</b>		
Personeel	314.874	370.522
Inhuur personeel	62.950	57.324
Huisvesting	110.698	117.288
Informatievoorziening	2.941	10.040
Diverse kosten	650	20.000
Investeringskosten	43.898	192.500
<b>Totaal uitgaven Klachtenbureau</b>	<b>536.011</b>	<b>767.674</b>
<b>Totaal Generaal uitgaven</b>	<b>1.654.497</b>	<b>1.575.366</b>
<b>Exploitatiesaldo</b>	<b>39.999</b>	<b>219</b>

- Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft een eenmalige financiële bijdrage van € 37.783 aan de CROS gegeven ten behoeve van haar interne evaluatie. Hiervan is € 36.657 benut. De rest zal verrekend worden met het Ministerie.
- In 2004 is nog niet besloten om een nieuwe klachtenregistratiesysteem aan te besteden. De investeringskosten zijn daarom € 148.602 lager uitgevallen dan begroot. In 2005 zal het restant worden benut.
- Zoals eerder vermeld heeft Provincie Noord-Holland aangegeven dat zij structureel meer kosten maakt voor de CROS dan aangenomen. Hierdoor zijn de kosten voor inhuur van personeel € 265.179 hoger dan begroot.



## 7: Deelnemerslijst CROS

### Dagelijks bestuur

Mevrouw drs. M.A. Wildekamp  
Mevrouw E.J. van Hoogdalem–Arkema

Voorzitter (tot 1 augustus 2004)  
Waarnemend voorzitter  
(1 augustus 2004 tot 1 januari 2005)  
Secretaris (tot 1 augustus 2004)  
Interim secretaris (vanaf 1 augustus 2004)

Mevrouw J.C.M. van der Pluijm  
Dr Mr T.G. Tan

### Provincies en gemeenten

A. Moens  
Mr F.D. van Heijningen  
J. Binnekamp

Gedeputeerde provincie Noord-Holland  
Gedeputeerde provincie Zuid-Holland  
Gedeputeerde provincie Utrecht

### Cluster Noord

#### Bestuurders

Drs. H.H. Eilert  
Mevrouw M. Beens-Jansen  
L.W.M. van der Kolk  
Mevrouw A.M. Korf  
W.G.M. Veldt

Wethouder gemeente Uitgeest  
Wethouder gemeente Beverwijk  
Wethouder gemeente Heemskerk  
Wethouder gemeente Velsen  
Wethouder gemeente Castricum

#### Bewonersvertegenwoordigers

A. van de Velden  
Ir R.N. van den Brink  
Mevrouw A. Ebbing  
J.D. Floor  
A. Hermans  
Drs. P.T. Sins

Gemeente Beverwijk  
Gemeente Velsen  
Gemeente Velsen  
Gemeente Heemskerk  
Gemeente Uitgeest  
Gemeente Castricum



Cluster Noord-Midden

**Bestuurders**

R.J. Linnekamp	Wethouder gemeente Zaanstad
C. Bijvoet	Wethouder gemeente Wormerland
Th. E. Smit	Wethouder gemeente Oostzaan

**Bewonersvertegenwoordigers**

R. van der Pol	Gemeente Oostzaan
Ing. D.J. van Blokland	Gemeente Wormerland
J. Hauer	Gemeente Zaanstad

Cluster Noord-West

**Bestuurders**

Mevrouw E.J. van Hoogdalem-Arkema	Burgemeester gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude
R.P. Grondel	Wethouder gemeente Haarlem

**Bewonersvertegenwoordigers**

J.F. de Haas	Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude
C.P. Verwer	Gemeente Haarlem

Cluster Noord-Oost

**Bestuurder**

Drs. G.Ph. Huffnagel	Wethouder gemeente Amsterdam
----------------------	------------------------------

**Bewonersvertegenwoordiger**

Mevrouw A.C.M. Wesseling-van der Kleij	Gemeente Amsterdam
--	--------------------

Cluster Centrum

**Bestuurder**

Drs. M.J. Bezuijen	Wethouder gemeente Haarlemmermeer
--------------------	-----------------------------------



**Bewonersvertegenwoordiger**

Drs. C.A. van Ojik	Gemeente Haarlemmermeer
--------------------	-------------------------

Cluster Oost

**Bestuurders**

Drs. P.J.M. Regouin	Wethouder gemeente Amstelveen
Mr Ir F.K. de Groot	Wethouder gemeente Muiden
W.J. Pieterman	Wethouder gemeente Ouder-Amstel
D. Spel	Wethouder gemeente Weesp

**Bewonersvertegenwoordigers**

W. Mouthaan	Gemeente Amstelveen
J. van Baars	Gemeente Weesp
Mevrouw E.H. van Dam	Gemeente Ouder-Amstel
	Gemeente Muiden

Cluster Zuid

**Bestuurders**

C.J. Wijnen	Wethouder gemeente Aalsmeer
A.H. Meerburg	Burgemeester gemeente Alkemade
C.N.W. Vink	Wethouder gemeente Jacobswoude

**Bewonersvertegenwoordigers**

Mevrouw drs. H. Elout	Gemeente Jacobswoude
Mevrouw dr K. Meeter	Gemeente Alkemade
Drs. J. Tas	Gemeente Aalsmeer

Cluster Zuid-West

**Bestuurders**

Drs. J.H. Brussee	Wethouder gemeente Sassenheim
W. de Boer	Wethouder gemeente Leiden









## Bijlagen

Tabel A  
Jaarvergelijking 2003 - 2004

Jaar	2003		2004	
<b>Totaal aantal klachten</b> (t.o.v. het voorafgaande jaar)	<b>279.492</b>	<b>92,3%</b>	<b>714.009</b>	<b>155,5%</b>
Waarvan:				
Dagklachten (07:00 - 23:00 uur)	234.387	86,9%	637.053	171,8%
Nachtklachten (23:00 - 07:00 uur)	45.105	127,2%	76.956	70,6%
Grondgeluidklachten	4.061	3,0%	9.812	141,6%
<b>Totaal aantal klagers:</b> (t.o.v. het voorafgaande jaar)	<b>12.005</b>	<b>23,0%</b>	<b>10.756</b>	<b>-10,4%</b>
Waarvan:				
Klagers dag (07:00 - 23:00 uur)	10.761	22,7%	9.890	-8,1%
Klagers nacht (23:00 - 07:00 uur)	4.717	56,3%	3.935	-16,6%
Klagers grondgeluid	727	256,4%	628	-13,6%

Tabel B  
Grondgeluid per woonplaats

Woonplaats	2003		2004	
	Aantal klachten	Nacht klachten	Totaal klagers	Totaal klagers
Aalsmeer	15	14	9	6
Aalsmeerderbrug			2820	4
Amstelveen	43	20	21	42
Amsterdam Centr.	22	6	7	2
Amsterdam West	344	53	97	84
Amsterdam Zuid	31	18	13	7
Badhoevedorp	454	82	93	89
Haarlem	240	143	61	50
Haarlemmerliede	10	7	5	4
Halfweg				10
Heemstede	12	6	10	14
Hoofddorp	2424	856	316	245
Vijfhuizen	416	154	70	44
Zwanenburg	10	3	5	9
Overige woonpl*	40	41	20	18
<b>Totaal</b>	<b>4061</b>	<b>1403</b>	<b>727</b>	<b>628</b>









8: Bijlagen

Tabel C (vervolg)  
Jaartabel woonplaats 2004

Woonplaats	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	aantal nacht	pers	
Voorschoten	3	1	1	1	9	9	8	7	1	5	1	2	20	3	9
Vreeland	22	11	19	5	6	13	13	3	1	12	26	2	41	9	9
Warmond	31	85	35	48	22	11	121	72	4	15	2	3	202	114	22
Wassenaar						1	19	3	1				449	56	7
Watergang								13					25	5	1
Wateringen													13	1	1
Waverijen													9	17	3
Weesp	15	9	10	6	17	20	16	17	6		4	3	123	7	21
WestGraftdijk	62	75	168	86	19	29	17	49	13	98	49	12	677	206	24
Westbeemster	2	2	2	6	5	16	3		1	2	1		38	3	3
Westzaan	173	187	241	467	184	267	127	206	90	42	123	65	2172	64	58
Wijdewormer	2	1	1	2	5	2	5	11	12	13	14		67	6	7
WijkaantZee	2	18	13	11	18	19	33	5	1				120	5	10
Wilnis	2	5	5	9	22	29	33	20	4	6			138	29	17
Woerd,Verlaat	2	5	5	8	1	4		1		2			29	2	10
Woerden	9	24	6	6	37	2	3	41	16	11	24	11	190	4	18
Wognum			87	63		18	9	11	519	1221	652	580	321	69	5
Wormer	532	327	1033	865	810	1305	1527	1765	519	1221	652	580	11136	591	36
Wormerland	47	62	4	40	26	36							215	61	1
Wormerveer	24	158	187	201	245	118	28	230	158	55	194	113	1711	27	21
Woubrugge	61	57	87	178	70	50	28	126	42	6	4	12	721	125	8
Zaandam	397	247	407	1391	938	701	679	1097	817	549	759	498	8480	383	141
Zaandijk	1	9	9	98	246	292	79	160	76	10	18	5	994	68	28
Zandvoort	284	90	140	147	205	125	25a5	64	159	33	1	14	1517	57	23
Zegveld	1		4	1	6	7	13	3	1				12	2	5
Zevenhoven	1				2	7		4			24		56	7	8
Zoetermeer								16	3	4	4	9	27	4	3
ZuidScharwoude	7	3	1	7	36	11	29	29	23	4	4	4	154	61	2
Zuidermeer	12	1	1	1	1	9	11	6	7	8	1		57	50	6
Zuiderwoude	2		1					10		2	12		12	1	1
Zuidschamer	4	3	1	6		14	57	138	38	53	7	5	326	4	19
Zwaanshoek	174	164	169	381	591	245	182	333	392	155	194	71	3051	332	165
Zwanenburg	20	21	17	18	34	33	23	28	15	21	31	12	273	61	120
Overige woonpl.															
<b>Totaal</b>	<b>37503</b>	<b>33513</b>	<b>39402</b>	<b>50215</b>	<b>54134</b>	<b>64967</b>	<b>70669</b>	<b>131599</b>	<b>56729</b>	<b>72044</b>	<b>54949</b>	<b>48285</b>	<b>714009</b>	<b>76956</b>	<b>10756</b>

Aantal woonplaatsen: 267

'Overige woonpl.' zijn woonplaatsen waaruit minder dan 10 klachten zijn ontvangen.



8: Bijlagen

Tabel D  
2004 Jaartabel per oorzak

Maand	landingen						starts						landingen		starts		
	06	18C	27	36R	18R	24	36C	09	18L	36L	24	36C	09	18L	36L	04	22
jan	510	1.826	930	231	23.695	1.782	70	531	2.441	4.438	11	78	0	0	0	73	0
feb	810	431	1.507	421	16.763	995	269	1.154	1.702	8.479	10	52	0	0	0	94	0
mrt	756	1.126	525	278	21.321	1.078	147	1.564	2.285	9.226	27	18	0	0	0	497	0
apr	1.491	1.541	373	668	18.155	933	3.499	17	1.574	19.654	32	20	0	0	0	21	1
mei	2.691	1.060	0	1.265	17.282	912	3.245	0	785	25.283	5	58	0	0	0	29	15
jun	892	4.021	2.381	174	37.415	4.604	677	184	1.969	11.956	6	22	0	0	0	271	0
jul	887	2.870	1.606	434	41.263	5.189	570	559	4.160	12.123	3	70	0	0	0	25	0
aug	1.311	3.888	1.195	773	34.890	3.998	1.884	82	68.559	12.773	0	177	0	0	0	9	0
sep	1.345	2.377	1.882	384	24.262	2.371	1.914	65	8.027	12.337	0	410	0	0	0	213	0
okt	677	3.282	235	148	42.047	4.744	825	580	9.924	8.243	0	3	0	0	0	25	93
nov	1.224	823	1.464	617	20.803	1.570	1.995	230	4.206	20.233	0	577	0	0	0	7	0
dec	592	917	1.472	90	25.527	3.061	631	183	6.242	8.596	0	141	0	0	0	23	0
13.186	24.162	13.570	5.483	323.423	31.237	15.726	5.149	111.874	153.341	94	1.626	0	0	1.287	109	1.669	218
<b>Totaal</b>	<b>379.824</b>	<b>379.824</b>	<b>317.327</b>	<b>317.327</b>	<b>3.007</b>	<b>3.007</b>	<b>2.009</b>	<b>2.009</b>	<b>2.009</b>	<b>2.009</b>	<b>2.009</b>	<b>2.009</b>	<b>2.009</b>	<b>2.009</b>	<b>2.009</b>	<b>2.009</b>	<b>2.009</b>

## Colofon

**Onderwerp** CROS Jaarverslag 2004  
**Opdrachtgever** De CROS  
**Datum** 23 december 2005  
**Projectnummer** CROS/jvl/2005-3

**Grafisch ontwerp** Lesley Moore  
**Fotografie** Jorrit Pit

**Commissie Regionaal Overleg  
luchthaven Schiphol**  
Schipholboulevard 203  
1118 BH Luchthaven Schiphol  
Tel: 020 4059530  
Fax: 020 4059540  
cros@overlegschiphol.nl  
www.crosinfo.nl



