

**Datum** 22 september 2008  
**Onderwerp** CROS advies t.b.v. evaluatie 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 Milieubeheer

**Uw kenmerk**  
**Ons kenmerk** CROS08.222  
**Bijlage(n)**

Geachte Minister,

De CROS heeft kennis genomen van het onder verantwoordelijkheid van het ministerie opgestelde rapport Evaluatie experimenten waarin verslag wordt gedaan van de effecten van de experimenten ter beperking van de geluidshinder. In dit rapport komen de hinderbeperkende maatregelen aan de orde die als experiment onder de Experimenteerwet zijn uitgevoerd en waarvoor een ministeriële regeling loopt.

Aangezien de ministeriële regelingen op 31 oktober 2008 aflopen, dient er voor die tijd per experiment door u een besluit te worden genomen om het stop te zetten, te verlengen of definitief in te voeren. Gezien de reikwijdte van de door u te nemen besluiten en de nauwe betrokkenheid van de leden van de CROS bij de uitvoering en evaluatie van de experimenten, wil de CROS u, middels deze brief, haar advies meegeven.

### **Afweging binnen de CROS**

De Begeleidingscommissie Pilots van de CROS is bij de totstandkoming van het voornoemde Evaluatierapport nauw betrokken geweest. De informatie uit het Evaluatierapport voldoet, volgens de begeleidingscommissie, ten behoeve van de advisering van de CROS.

Als aanvulling op de in de ministeriële regelingen opgenomen toetsingscriteria heeft de CROS op basis van het voorstel van de Begeleidingscommissie ook haar eigen succescriteria samengesteld, die deels aanvullend en deels overlappend zijn met de succescriteria van de ministeriële regelingen. Deze dienden als hulpmiddel bij de afweging over de feitelijke gegevens uit het Evaluatierapport. Niet over alle voorgestelde criteria was overeenstemming binnen CROS. Bij de advisering is daarom alleen getoetst aan de criteria waarover alle partijen het eens waren en aan de criteria uit de ministeriële regelingen. Deze zijn hieronder weergegeven.

Succescriteria:

1. het effect op de hinder in het onderzoeksgebied;
  - 1a Een afname van het aantal ernstig gehinderden;
  - 1b Een afname van de slaapverstoring;
  - 1c Een vermindering van het aantal vliegbewegingen over woonkernen;
  - 1d Een vermindering van het aantal bochten boven (dicht) bewoond gebied.
  - 1e Onnodige hinder wordt vermeden.

- 1f Minder spreiding van vliegbewegingen*  
*1g Neemt de voorspelbaarheid van het verkeer toe?*
2. het effect op de berekende geluidbelasting in de betreffende handhavingspunten;
  3. de berekende geluidbelasting in het onderzoeksgebied;  
*3a Een afname in de gemeten geluidsniveaus*
  4. het effect op de interne en externe veiligheid;
  5. het effect op de vliegoperatie (betrouwbaarheid en capaciteit);  
*5a Is het technisch mogelijk het experiment uit te voeren?*  
*5b effecten op punctualiteit, efficiëntie, capaciteit, veiligheid, netwerk;*  
*5c Maatregelen leiden niet tot stuurmaatregelen elders;*
  6. het effect op ruimtelijke contouren zoals vastgelegd in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol en bestaande verstedelijking en nieuwbouwplannen.

Op basis van deze succescriteria en het rapport Evaluatie Experimenten van uw ministerie is het advies van de CROS tot stand gekomen.  
Hierna zal ik per experiment de conclusies en eventuele aanbevelingen van de CROS weergeven.

### **Experiment vaste bochtstraal tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep (CROS pilot 3b)**

Dit experiment is als eerste van start gegaan op 22 november 2007 na positief advies in de CROS plenair d.d. 25 oktober 2007. Bij de CROS leefden positieve verwachtingen omtrent de effecten van nauwkeuriger en geconcentreerder vliegen op de hinderbeleving en geluidbelasting.

De evaluatie van het experiment heeft voldoende informatie opgeleverd om een advies te kunnen uitbrengen. Het geheel overziend komt de CROS tot de volgende conclusies:

1. Het experiment is technisch en operationeel gezien een succes.
2. De techniek van de vaste bochtstraal kan daarom ook op andere routes worden toegepast. In de werkgroep ter voorbereiding op het Alders convenant voor de middellange termijn zijn reeds kansrijke locaties geïdentificeerd.
3. Het geluidservaringsonderzoek van Motivaction naar de effecten van de toepassing van de vaste bochtstraal op deze locatie laat per saldo een positief resultaat zien in de hinderbeleving. In woongebieden waar sprake is van meer geconcentreerd verkeer op kleine afstand van de luchthaven is echter lokaal sprake van een zekere toename van de hinder. Concentreren versus spreiden blijft een moeilijke keuze en vergt daarom een zorgvuldige bestuurlijke afweging.
4. Tegen deze achtergrond adviseert de CROS om pilot 3b te verlengen, waarbij de eventuele nadelige hindereffecten voor gebieden waar lokaal de geluidbelasting toeneemt zullen worden afgezet tegen de positieve hindereffecten elders in gebieden waar de geluidbelasting afneemt. Eventuele ontbrekende gegevens hiervoor zullen worden opgeleverd door de werkgroep uitvoering convenant hinderbepalende maatregelen korte termijn, waarna door de gemeente Haarlemmermeer een definitief advies over de invoering van de maatregel zal worden gegeven. Wanneer ook de gemeente Haarlemmermeer positief adviseert over definitieve invoering van de maatregel, adviseert CROS deze maatregel zonder verdere voorwaarden definitief in te voeren.

### **Experiment routewijzigingen**

In maart 2008 is een vijftal routemaatregelen van start gegaan. De verwachte effecten varieerden van bijna geen meetbaar effect in de geluidbelasting (maar naar verwachting wel in de beleving van hinder) tot zeer positief.

De CROS adviseert u de routemaatregelen 4, 6, 8 en 9 definitief in te voeren.

Wel wordt hierbij door de bewoners aangetekend dat definitieve invoering en aanpassing van de handhavingspunten niet mag leiden tot een capaciteitsuitbreiding voor de sector.

Daarnaast vragen de bewoners uw aandacht voor het feit dat er op dit moment geen instrumenten beschikbaar zijn om de prestaties (het volgen van de routes in het buitengebied, buiten de handhavingspunten en boven de 3000 voet) op genoemde routes te volgen. Zij hebben namelijk de wens geuit dat genoemde prestaties in de toekomst op verhoudingsgewijs hetzelfde niveau blijven als tijdens de uitvoering van het experiment.

Met betrekking tot maatregel 19, "Vanaf de Polderbaan SID aanpassing LEKKO/LOPIK", adviseert de CROS deze maatregel met een jaar te verlengen teneinde betere gegevens te kunnen verzamelen.

Hiervoor zijn drie redenen. Ten eerste werden er grote positieve effecten verwacht die nog niet uit de evaluatie blijken. Ten tweede geeft de evaluatie geen eensluidend beeld. En ten derde heeft het gebied waarvoor deze maatregel is bedacht, met name Amsterdam en omgeving, veel last ondervonden als gevolg van de maatregel parallel starten, waardoor de effecten naar alle waarschijnlijkheid negatief zijn beïnvloed.

### **Experiment verlenging gebruiksduur nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures (maatregel 17)**

Dit experiment heeft betrekking op een groot gebied. De nachtroutes zijn van invloed op de omgeving Castricum, Heemskerk, Uitgeest, Velsbroek en Hoofddorp, Katwijk, Noordwijk. De dagroutes hebben betrekking op onder andere Amsterdam, Zaanstad, Aalsmeer, Uithoorn en Oegstgeest.

Vanwege verwachte grote positieve, maar ook negatieve effecten hechtte de CROS aan een zorgvuldige monitoring van dit experiment. Belangrijk is daarom te vermelden dat zowel de effecten in gebieden onder de nachtroutes als de effecten in gebieden onder de dagroutes zijn geanalyseerd.

Ondanks het feit dat een deel van de CROS voorstander zou zijn van het definitief invoeren van deze maatregel, schaarde de CROS zich achter het door u in december 2007 genomen besluit namelijk "De maatregel eindigt onvoorwaardelijk in 2010. In 2010 wordt het besluit genomen hoe verder wordt gegaan met een maatregel die recht doet aan het doel van het Convenant Hinderbeperking". Consequentie is dat de CROS adviseert het experiment met 1 jaar te verlengen. In dat jaar zal gezocht worden naar een nieuwe maatregel die recht doet aan het doel van het Convenant hinderbeperking Schiphol.

### **Maatregel 20 Micro-klimaat Rijsenhout**

De CROS maakt zich zorgen over de actuele situatie rond handhavingspunt 33, waar door LVNL en AAS een dreigende overschrijding bij u is gemeld, en vragen hier nadrukkelijk uw aandacht voor. LVNL en AAS zijn een diepgaand onderzoek gestart naar de oorzaken van de ontstane situatie.

Desondanks adviseert de CROS deze maatregel definitief in te voeren, dit vanwege de positieve effecten in Rijsenhout. Mocht blijken dat het experiment toch van invloed is geweest op de huidige problematiek rond HHP 33 dan zal daarmee rekening moeten worden gehouden in de berekeningen ten aanzien van het komende gebruiksjaar.

Ook hier geldt de kanttekening zoals gemaakt bij de experimenten 4, 6, 8 en 9.

### **Maatregel 23 Parallel starten**

Het experiment parallel starten betrof stap 1 van fase 1 van de totale aanpak van de problematiek rondom parallel starten. Deze stap 1 van fase 1 is inmiddels stopgezet en stap 2 van fase 1 is in gang gezet, het parallel vliegen van de nieuwe vaste uitvliegroutes onder goede zicht omstandigheden.

De CROS is verheugd dat het mogelijk is gebleken stap 1 van fase 1 eerder af te ronden, dankzij het technisch succesvolle verloop van het experiment, omdat de overlast in de omgeving erg groot was. Wel is hierbij door de Stuurgroep parallel starten een voorbehoud gemaakt, aangezien niet alle weerscondities zich hebben voorgedaan.

Het voorstel van de Stuurgroep luidde als volgt:

1. Gezien de grote overlast enerzijds en het succesvolle technische verloop van de proef anderzijds, stap 1 van fase 1 van de proef (de 10.000 extra starts vanaf de Zwanenburgbaan) per direct te stoppen en versneld over te gaan naar stap 2 (het parallel starten onder strikte zichtcondities);
2. In stap 2 wordt, in samenspraak met bewoners, het verbeteren van het 'afdraaipunt' direct na de start van de nieuwe oostelijke SID's opgepakt. Dit zodat op korte termijn voor de bewoners van Zwanenburg de hindersituatie al verbeterd wordt.
3. Om tot een definitieve verbetering van de situatie te komen wordt versneld met het traject "optimalisatie vertrekroutes parallel starten" gestart. De bedoeling daarvan is om via aanpassing van de SID de hinder die het gevolg kan zijn van de vernieuwde standaard uitvliegprocedure (SID) te beperken.  
Hiertoe worden in ieder geval de volgende zaken in beschouwing genomen: (1) het onderzoeken van de mogelijkheden voor toepassing van de 'vaste bochtstraal' voor de oostelijke routes ter vermindering van de hinder in onder andere Oostzaan en omgeving en (2) de wijze waarop de oostelijke SID's optimaal tussen Zwanenburg en Badhoevedorp worden gepositioneerd, waarbij als principe wordt uitgegaan van een gelijke afstand van de SID tot de beide kernen.
4. In de periode vanaf de heringebruikname van de Zwanenburgbaan tot de start van stap 2 (11 augustus) te vliegen conform de situatie voorafgaand aan het experiment (dus met koersinstructies).

Nu is het zaak voortvarend aan de slag te gaan met de vervolgstappen van het traject alsmede met de optimalisatie van parallel starten. Ten behoeve van de optimalisatie hebben reeds een drietal bijeenkomsten plaatsgevonden met alle betrokken partijen. In de laatste bijeenkomst heeft de omgeving de uitgangspunten van de stuurgroep Parallel starten onderschreven.

De afspraken die over het door de Stuurgroep parallel starten gedane voorstel met de omgeving zijn gemaakt, heb ik middels een brief aan de heer Alders doen toekomen ten behoeve van verankering in het convenant voor de middellange termijn.

#### **Tot slot**

Dankzij het vele werk en de inzet van alle betrokken convenantpartijen zijn in relatief korte tijd deze experimenten uitgevoerd en geëvalueerd met grotendeels positieve uitkomsten. Dit is een opmerkelijke prestatie en stemt verwachtingsvol ten aanzien van het convenant voor de middellange termijn.

Daarbij adviseert de CROS u bij het starten van nieuwe experimenten aandacht te hebben voor de interferentie met reeds lopende experimenten. Het zou namelijk jammer zijn dat daardoor de effecten niet goed gemeten kunnen worden en de monitoringsperiode moet worden verlengd met alle bijkomende kosten van de daarvoor noodzakelijke onderzoeken.

Ik ben verheugd u namens de CROS te kunnen adviseren omtrent het vervolg van de uitgevoerde experimenten en spreek de verwachting uit dat u dit advies in uw besluitvorming zal meewegen.

Hoogachtend,



Drs. M.J. Bezuijen  
Vice-voorzitter CROS