



**Aan  
Het Centrum Publieksparticipatie  
Ontwerp Wijziging Luchthavenverkeersbesluit  
Postbus 30316  
2500 GH Den Haag**

Hoofddorp, 11 oktober 2009.

Betreft: **Inspraakreactie op Ontwerp Wijziging Luchthavenverkeersbesluit Schiphol en MER d.d. 03-09-2009**

L.S.

Bij deze maakt de Stichting Wijkraad Floriande van de wijk Floriande te Hoofddorp (gemeente Haarlemmermeer) gebruik van zijn inspraakrecht en dient hierbij een reactie in op het Ontwerp Wijziging Luchthavenverkeersbesluit Schiphol/MER d.d. 02-09-2009.

### **Bezwaar tegen Ontwerp**

De Wijkraad maakt bezwaar tegen artikel I punt C, dat vermeldt:

*“De in artikel 4.2.1, derde en vierde lid, bedoelde bijlage 2 wordt vervangen door de bij dit besluit gevoegde bijlage 2”.*

In de nieuwe bijlage 2 wordt de grenswaarde van het dichtst bij de wijk Floriande gelegen handhavingspunt 4 vastgesteld op 58,26 Lden in dB(A) om de invoering van Maatregel 3 definitief te kunnen maken.

Ten opzichte van de waarde van 57,82 Lden in dB(A) in bijlage 2 bij de Wijzigingen van het LVB in 2004 en 2008 betekent dit een verhoging van de toegestane geluidsproductie met 0,44 Lden in dB(A).

Dit betekent, omdat er in het goedgekeurde Aldersadvies d.d. 13-06-2007 wordt uitgegaan van 480.000 vluchten per jaar, dat er in de nabije toekomst zelfs meer vliegtuigbewegingen worden toegestaan op de zeven vliegroutes, waaronder de Bergi-, Valko- en Spijkerboorroute, die langs bedoeld handhavingspunt lopen.

Niet alleen tegen het huidige vliegverkeer boven deze wijk, maar zeker ook tegen deze toekomstige extra toename van het vliegverkeer op de Spijkerboorroute maakt de wijkraad ernstig bezwaar.

De -per saldo- afname van de overlast door de Maatregel 3 - die de wijkraad overigens hieronder aanvecht - wordt hiermee weer tenietgedaan.

De overlast voor de wijk Floriande, ook al toegenomen vanwege Maatregel 3, zal hierdoor naar verwachting alleen maar verder toenemen.

Op bladzijde 20 van het NLR-rapport “NLR-CR-2008-517” staat in een schema vermeld, dat er, uitgaande van het MER verkeersscenario 2012, 13.480 starts mogen plaats vinden vanaf de Kaagbaan via de Spijkerboorroute.

Op bladzijde 7 van het NLR-rapport “NLR-CR-2009-243” staat vermeld, dat het aantal SID 24 SPY-starts in 2007 17.700 en in 2008 19.200 bedroeg.

De wijkraad vraagt zich af, waarom tegen deze overschrijding niet is opgetreden, alsmede of dergelijke overschrijdingen met de nieuwe grenswaarde van handhavingpunt 4 wel worden bewaakt.

Tevens vraagt de wijkraad zich af, hoe door het NLR juiste berekeningen kunnen worden gemaakt, als aan de westzijde van de Spijkerboorroute –boven Floriande dus- geen handhavingpunten geprojecteerd zijn. Bij alle andere vliegroutes liggen immers handhavingpunten aan twee zijden.

### **Overige bezwaren**

Daarnaast tekent de wijkraad bezwaar aan tegen de Spijkerboorroute inclusief de CROS-pilot-3b om de volgende redenen:

1. **Vinex-wijk onder Spijkerboorroute**: De wijkraad vraagt zich af of het grondgebied van de woonwijk Floriande oorspronkelijk viel binnen het beperkingengebied Schiphol op grond van een wettelijke regeling. Indien dit het geval is geweest, rijst de vraag of de gemeente Haarlemmermeer een speciale ontheffing heeft verkregen om tot de bouw van deze wijk over te gaan. Bij de verkoop of verhuur van de woningen in Floriande is door de verantwoordelijke instanties geen voorlichting gegeven over het bestaan van een vliegroute boven onze wijk. Ook over de ernstige toename van het vliegverkeer via deze route vanaf 2006 is door de verantwoordelijke instanties geen enkele voorlichting gegeven.
2. Ook voor de start en bij de verlenging van de **CROS-pilot-3b** is **geen overleg met de wijkbewoners** gevoerd. Pas tijdens de evaluatie van de pilot is vanaf 16-04-2009 overleg met de wijkraad opgestart.
3. De **route van CROS-pilot-3b/Maatregel 3** ligt niet om de wijk heen, maar geheel over de wijk .
4. Door de (te) lage **vlieghoogte** is de overlast (met name in het zuiden van de wijk) groot.
5. **Analyses** in de **onderzoeksrapporten** van Motivaction, het NLR en BAS zijn met gebruikmaking van onjuiste/onvolledige gegevens tot stand gekomen, waardoor de conclusies twijfelachtig c.q. onjuist zijn. Deze conclusies zijn tevens van belang voor volgende onderzoeken.
6. **De CROS** heeft in haar advies d.d. 06-07-2009 aan de Minister van Verkeer en Waterstaat geen melding gemaakt van het commentaar van de wijkraad. De wijkraad heeft daarom in het kader van de participatie ernstig bezwaar tegen het **proces** van de **advisering** van de CROS en de uiteindelijke advisering aan die minister.
7. De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft een **vraag van de CROS en een voorkeur van de Gemeente Haarlemmermeer** uit het CROS-advies niet in zijn Ontwerp Wijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol overgenomen.

### **Ad 1. Vinex-wijk onder Spijkerboorroute**

De wijk Floriande is vanaf 1998 als Vinexwijk door de overheid geprojecteerd onder deze uitvliegroute. Volgens de gemeente mocht er in de wijk Floriande gebouwd worden, omdat het gebied buiten het beperkingengebied van Schiphol is gelegen.

In het Ontwerp Referentiekader Hoofddorp-Floriande van januari 1998 staat bij punt 5.1 op bladzijde 30 vermeld: “Floriande ligt buiten de 35-KE contour en buiten de vrijwaringszone van vliegtuiglawaai, zowel bij het gebruik van het 4-banenstelsel (4S2) als in de toekomst bij een vijfbanenstelsel (5P).”

Van 2000 tot 2008 is de wijk gebouwd zonder dat in de voorlichting over de koop c.q. huur van de woningen door de verantwoordelijke instanties en/of de aanbieders is aangegeven, dat deze wijk onder de in toenemende mate gebruikte (Spijkerboor-) uitvliegroute van Schiphol gelegen is.

De wijkraad heeft veel signalen van bewoners ontvangen, die erop duiden, dat juist door betrokken partijen is meegedeeld, dat er nauwelijks overlast van vliegtuigen te verwachten zou zijn.

De bewoners ervaren dat, met name vanaf medio 2006, het aantal vluchten boven de wijk aanzienlijk is toegenomen zonder dat hierover door de verantwoordelijke instanties met de bewoners is gecommuniceerd. Een groot aantal bewoners met ernstige overlast in de huidige situatie geeft aan, dat er vóór die tijd geen noemenswaardige overlast werd geconstateerd.

Desgevraagd heeft de gemeente geantwoord, dat voorlichting vooraf niet opzettelijk achterwege is gebleven, maar dat de gemeente de toename van het aantal vliegbewegingen niet kon voorzien en hierover ook geen specifieke informatie aan de bewoners kon verstrekken.

Deze Vinex-woonwijk Floriande, gelegen aan de westzijde van Hoofddorp, is inmiddels gegroeid naar een aantal van 6.329 huishoudens met totaal 17.422 inwoners per 01-01-2009.

De wijkraad dringt op basis van de hiervoor aangedragen argumenten erop aan, dat zeer spoedig alsnog invulling moet worden gegeven aan het gestelde in artikel 16.1 sub a van het Convenant Hinderbeperkende Maatregelen Middellange Termijn, zodat de gehele Spijkerboorroute zal worden verlegd.

Het gemeentebestuur van Haarlemmermeer (College van B & W én de Gemeenteraad) heeft zich eveneens unaniem uitgesproken voor verlegging van de Spijkerboorroute. Een belangrijke overweging hierbij was (en is nog steeds), dat de balans tussen mainportontwikkeling en leefbaarheid in onze regio onder druk is komen te staan. De gemeente Haarlemmermeer vindt dan ook, dat de uitvliegroute tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep moet worden opgeheven.

En dit is een stellingname, die de Wijkraad uiteraard van harte ondersteunt.

#### **Ad 2. CROS-Pilot-3b / Maatregel 3 van Bijlage A bij Convenant Hinderbeperkende Maatregelen (Korte Termijn) d.d. 14-06-2007**

In 2005/2006 heeft de Werkgroep Hinderbeperkende Maatregelen van de CROS het initiatief genomen voor het ontwerpen van de hierboven genoemde Maatregel 3, doch heeft daarbij naar onze mening verzuimd de meest actuele plattegrond te gebruiken, waarop ook lopende en geplande bouwprojecten stonden aangegeven.

Bij latere presentaties van bijvoorbeeld radarbeelden is ons opgevallen, dat nog steeds de verouderde plattegronden zonder volledig ingevulde bebouwing worden gebruikt.

De start van de proef-uitvoering van deze maatregel (CROS-pilot-3b) in november 2007 werd zonder enig vooroverleg door de verantwoordelijke instanties met de in april 2007 opgerichte wijkraad Floriande (of op andere wijze met de bewoners) aangekondigd tijdens een informatiebijeenkomst met dorps- en wijkraden op 29-08-2007.

De proef met deze maatregel werd vanaf 01-11-2008 met een jaar verlengd, wederom zonder enig vooroverleg met de wijk(raad) door de verantwoordelijke instanties.

Pas tijdens de evaluatie van de CROS-pilot-3b heeft de wijkraad met een presentatie van sheets op 16 april 2009 informatie ontvangen en daarna gelegenheid gekregen om te reageren.

#### **Inhoudelijke reactie**

**te weten op het Rapport “Evaluatie verlenging experimenten, Hinderbeperkende maatregelen Schiphol, Maatregelen 3 en 19” van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, dat als Bijlage B2 is gevoegd bij het Milieueffectrapport Hinderbeperkende maatregelen Schiphol Korte Termijn d.d. Juni 2009 en het Ontwerp Wijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol/MER d.d. 03-09-2009**

#### **Ad 3. route van CROS-pilot-3b/Maatregel 3**

##### **Bladzijde 3 Maatregel 3.**

Hier staat vermeld: CROS-pilot-3b is het concentreren van de uitvliegroute Spijkerboorroute van de Kaagbaan tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep.

Ook in andere documenten wordt de CROS-pilot-3b nadrukkelijk vermeld als “een route **tussen** Nieuw-Vennep en Hoofddorp”.

Het is voor de wijkraad dan ook onbegrijpelijk, dat de CROS-pilot-3b op de huidige wijze wordt uitgevoerd.

De feitelijk waargenomen route van de CROS-pilot-3b ligt in ieder geval niet tussen beide woonkernen (in casu over het midden van de landbouwgronden met een breedte van ongeveer 2 km, gelegen tussen deze beide plaatsen) en daarna om de wijk Floriande heen. **Integendeel, de route ligt voor het grootste deel over het dichtbevolkte gebied van de woonwijk Floriande.**

Een vliegverkeersmaatregel zou moeten leiden tot een vermindering van de overlast, maar minimaal tot een vermeerdering van die overlast in minder bevolkt gebied met tegelijkertijd een vermindering van de overlast in een dichtbevolkt gebied, eveneens in verband met veiligheid- en gezondheidsrisico's.

Het is niet voor niets dat onderstaande passage is opgenomen in Het Ontwerp Omgevingslawaaai van Schiphol van februari 2008, dat op 3 maart 2008 is vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat. Deze luidt: *‘Voorts geldt als beleidslijn, dat de geluidsbelasting in woongebieden zo laag mogelijk moet zijn, ook als dat ten koste gaat van de geluidsbelasting in onbewoonde gebieden. Dit kan worden bereikt door de vliegtuigen zoveel mogelijk weg te houden bij (grote) woongebieden, dat wil zeggen door zo min mogelijk over die woongebieden te vliegen en zo ver mogelijk verwijderd van woongebieden te vliegen. En als over woongebieden moet worden gevlogen, dan zo hoog mogelijk.’*

De wijkraad verwijst hiervoor naar hoofdstuk 2.3 Beperkingen geluidsbelasting Lden en Lnight van dit Actieplan. Het is zeer verwonderlijk en ons inziens niet acceptabel, dat deze beleidslijn, die onderdeel is van het Convenant hinderbeperkende maatregelen Schiphol d.d. 14-06-2007 en waarin onder punt 6.1 vermeld staat “zo min mogelijk spreiding en woonkernen zoveel mogelijk worden vermeden”, duidelijk niet wordt nageleefd gezien de ervaringen in deze woonwijk.

De vorm van deze route staat wel op tekeningen, maar is nergens beschreven en blijkt uit te moeten komen op koers 211 graden richting het bakken Spykerboor.

#### Conclusie:

De wijkraad concludeert, dat de uitvoering van de proef met de CROS-pilot-3b route, nog afgezien van de toename in de laatste jaren van het aantal vluchten, dat gebruik maakte van de Spijkerboorroute, alleen maar leidt tot een **verschuiving** en derhalve lokaal vermeerdering van de overmatige overlast. De proef heeft niet geleid tot een verminderde overlast van het vliegverkeer in de dichtbevolkte wijk Floriande, hetgeen een aantasting is van de leefbaarheid in de wijk.

#### **Ad 4. Vlieghoogte**

Bij de geluidsoverlast speelt de vlieghoogte van de opstijgende vliegtuigen een zeer belangrijke rol.

Door het ministerie en de luchtvaartsector is aangegeven, dat de vlieghoogte boven de wijk Floriande (gemiddeld) tussen de 1200-1700 meter (4000-5700 feet) ligt.

Bij steekproefsgewijze waarnemingen van de radarbeelden op bijvoorbeeld [www.geluidsnet.nl](http://www.geluidsnet.nl) is geconstateerd, dat deze hoogte vaak pas in het noorden van de wijk Floriande wordt bereikt met uitzondering van de zware vliegtuigen, die daar de 1200 meter meestal niet eens halen.

In het zuiden van de wijk is de hoogte vaak nog niet de helft van de aangegeven waarden.

Dit leidt tot zeer negatieve effecten op het woon- en leefmilieu in deze woonwijk.

#### Conclusie:

De wijkraad concludeert, dat het hanteren van een gemiddelde vlieghoogte als uitgangspunt onacceptabel is en vraagt zich af, of er wettelijk een minimale vlieghoogte boven een dichtbevolkte woonwijk is vastgesteld.

#### **Ad 5. Analyses**

**Bladzijde 10 3 Aanpak analyses**

**Bladzijde 14 en volgende: Deel 2 Resultaten analyses hinderbeperkende maatregelen**

Voor het commentaar op de aanpak van de analyses door de onderzoeksbureaus verwijst de wijkraad naar de BIJLAGE.

Algehele conclusie:

Gezien het commentaar van de wijkraad op de analyses (zie de BIJLAGE) verwerpt de wijkraad de vermelde resultaten en conclusies van die analyses.

De wijkraad is op grond van alle door haar getrokken conclusies van mening, dat het niet verantwoord is om de CROS-pilot-3b definitief te maken, mede omdat cijfers over de verlengde evaluatieperiode totaal ontbreken.

De wijkraad vraagt zich ook af, of in de toekomst onderzoeken op dit terrein nog wel op dergelijke wijze kunnen plaats vinden.

**Ad 6. Reactie op het Proces van de advisering door de CROS**

op het Rapport "Evaluatie verlenging experimenten, Hinderbepenkende maatregelen Schiphol, Maatregelen 3 en 19" van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, dat als Bijlage B2 is gevoegd bij het Milieueffectrapport Hinderbepenkende maatregelen Schiphol Korte Termijn d.d. Juni 2009 en het Ontwerp Wijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol/MER d.d. 03-09-2009

Gaarne wil de wijkraad commentaar geven op het gehele proces rond bovengenoemde evaluatie:

De wijkraad kreeg op 16-04-2009 slechts sheets te zien van teksten en conclusies uit de ministeriële evaluatie.

De conclusies bleken gebaseerd te zijn op een aantal rapporten/rapportages, die de wijkraad pas na een verzoek hierom heeft ontvangen, namelijk:

Op 24-04-2009 - de Jaarrapportage 2008 van het BAS (van 1 november 2007 t/m 31 oktober 2008);

Op 27-05-2009 - een onderzoek van Motivaction (0-meting over september 2007 en 3-meting over oktober 2008);

Op 03-06-2009 - een onderzoek van het NLR (Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium) (NLR-CR-2009-243 d.d. juni 2009) getiteld "Evaluatie hinderbepenkende maatregelen; Tweede evaluatie maatregelen 3 en 19A".

Tevens bleek het rapport van een eerder onderzoek van het NLR (Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium) (NLR-CR-2008-517 d.d. september 2008) naar de "Effecten van routeverleggingen Schiphol voor gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Haarlemmermeer en Uithoorn" van belang te zijn.

De CROS meldde de wijkraad later schriftelijk een uitzondering gemaakt te hebben met het toezenden van de rapporten van Motivaction en het NLR.

De wijkraad heeft alle documenten uitgebreid bestudeerd en heeft op 23-06-2009 schriftelijk commentaar geleverd aan de CROS op de onjuistheid en onvolledigheid van de onderzoeken. Dit gebeurde ten behoeve van de plenaire vergadering van de CROS op 02-07-2009.

Het Rapport "Evaluatie verlenging experimenten, Hinderbepenkende maatregelen Schiphol, Maatregelen 3 en 19" van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat ontving de wijkraad pas op 22-06-2009 en kon derhalve niet meer vóór het opstellen van onze brief van 23-06-2009 bestudeerd worden.

De brief van de wijkraad d.d. 23-06-2009 aan de CROS ten behoeve van de plenaire vergadering van de CROS op 02-07-2009 is pas op 30-06-2009 aan de CROS-leden doorgeleid.

De evaluatie van de Minister van Verkeer en Waterstaat is overigens ook pas op 22-06-2009 naar de leden van de CROS doorgezonden.

De CROS heeft de wijkraad schriftelijk medegedeeld, dat de leden van de CROS informatie uit de onderzoeksrapportages hebben ontvangen, maar NIET de onderzoeksrapporten zelf !

De CROS heeft de wijkraad medegedeeld, dat de CROS alleen adviseert over het Evaluatierapport van de minister, maar niet over de onderliggende onderzoeksrapporten.

De wijkraad is van mening dat deze gang van zaken de kwaliteit van de advisering door de CROS niet ten goede is gekomen.

Conclusie:

Op grond van het bovenstaande concludeert de wijkraad, dat

1. de leden van de CROS het commentaar van de wijkraad op de onderzoeksrapporten niet hebben kunnen beoordelen, omdat zij de betreffende rapporten niet ontvangen hebben en

de inhoud dus niet kennen. Van een goed afgewogen oordeel kan ons inziens dan ook geen sprake zijn.

2. de leden van de CROS in de plenaire vergadering van 02-07-2009 een besluit hebben genomen op basis van mogelijk onjuiste, maar in ieder geval onvolledige door de Minister van Verkeer en Waterstaat in de Evaluatie verstrekte (uit de onderzoeksrapporten geciteerde) gegevens.
3. de basis voor de –per saldo- positieve uitkomst en het definitief maken van de CROS pilot 3b onvoldoende is onderbouwd. De wijkraad is dan ook van mening, dat zeker niet op basis daarvan een voor de bewoners zo ingrijpend besluit genomen mag en kan worden.
4. het proces van advisering door de CROS kritisch bekeken moet gaan worden.

#### **Ad 7. Verzoeken CROS en Gemeente Haarlemmermeer**

De CROS heeft in het advies d.d. 06-07-2009 de volgende passages opgenomen:

“Daarnaast vraagt CROS de uitvoerende partijen om tegelijkertijd met de hiervoor genoemde uitbreiding zo snel mogelijk en bij voorkeur voorafgaand aan de start van genoemd vervolg een veilig en vliegbaar ontwerp gereed te hebben met een ruimere vaste bochtstraal op de SPIJKERBOOR-route waarbij het grondpad van de route Floriande zoveel mogelijk ontziet.”

en

“De gemeente Haarlemmermeer benadrukt dat de voorkeur allereerst uitgaat naar het verleggen van de SPIJKERBOOR-route en zij zal zich daarvoor dan ook via de Alderstafel en anderszins inzetten” etc.

De wijkraad heeft echter geconstateerd, dat de Minister van Verkeer en Waterstaat de vraag van de CROS en de voorkeur van de gemeente Haarlemmermeer niet in zijn Ontwerp of in de bijbehorende Toelichting heeft overgenomen of beantwoord.

Zolang de Minister van Verkeer en Waterstaat daarover geen uitspraak doet, wordt de huidige vaste bochtstraal van de CROS-pilot-3b dus definitief ingevoerd zonder met die opmerkingen in het CROS-advies rekening te houden.

#### **Voorstel Wijkraad Floriande**

Op grond van het bovenstaande dringt de wijkraad erop aan, dat de wijk Floriande verlost wordt van de bovenmatige geluidsoverlast, het veiligheidsrisico en de gezondheidsrisico's van de Spijkerboorroute. Hierbij wordt nogmaals benadrukt, dat geen enkele bewoner van Floriande, voordat tot koop of huur van een woning werd besloten, door de overheid of luchtvaartsector over deze vliegroute is geïnformeerd en voorts dat deze vliegroute geenszins in de pas loopt met de beleidslijnen van de overheid ten aanzien van de geluidsbelasting van dichtbevolkte woongebieden.

Deze omissie kan thans worden hersteld door de reacties van de wijkraad op de diverse rapporten en voorstellen alsnog serieus te nemen en bij het te nemen besluit rekening te houden met onderstaand voorstel.

De wijkraad stelt u voor uit onderstaande alternatieven die keuze te maken, die het beste aansluit bij de aanbevelingen in het Eindadvies van de Alderstafel:

1. verlegging van de uitvliegroute naar het zuiden via de variant 24-BERGI;
2. verlegging van de uitvliegroute naar het zuiden, met een bocht onder Nieuw-Vennep door en vervolgens aanmerkelijk hoger richting “Spijkerboor” (*deze variant is niet onderzocht*);
3. uitvoering van alle Spijkerboorvluchten volgens de CROS-pilot-3b met een ruimere bochtstraal in de variant “tussen Hillegom en Bennebroek”.

Indien nog geen keuze wordt gemaakt uit een van de 3 bovengenoemde alternatieven, zou als tijdelijke oplossing en 4<sup>e</sup> alternatief de uitvoering van alle Spijkerboorvluchten volgens de CROS-pilot-3b kunnen gebeuren, onder de voorwaarden a t/m c:

- a. dit gebeurt met een ruimere (dan de door het NLR berekende) bochtstraal om de wijk Floriande heen;
- b. deze ruimere bochtstraal alleen gebruikt wordt door de stillere vliegtuigen met de vereiste navigatieapparatuur;
- c. alle andere vliegtuigen en met name de zware transportvliegtuigen deze route niet mogen gebruiken.

Met de invoering van de sub 1 en 2 genoemde alternatieven zou niet alleen de wijk Floriande worden gediend, maar ook de nog in/nabij Hoofddorp te bouwen woonwijken Toolenburg-Zuid, de Zuidrand en de Westflank, die anders eveneens in hoge(re) mate overlast zullen ondervinden, indien de Spijkerboorroute niet drastisch verlegd gaat worden.

### **Experimenteerwet**

In het overleg met de gemeente Haarlemmermeer, de CROS en LVNL is medegedeeld, dat het onmogelijk is de huidige CROS-pilot-3b te stoppen en tegelijkertijd een nieuw experiment te starten, waarbij alle vliegtuigen in een nog ruimere bochtstraal (dan de door het NLR berekende ruime bochtstraal) om de wijk Floriande heen gaan vliegen.

De wijkraad is echter van mening, dat de wetgeving de Minister van Verkeer en Waterstaat de mogelijkheid biedt om experimenten te laten uitvoeren en dus ook dit nieuwe experiment kan voorstellen aan de Kamers.

Dit moet waarschijnlijk toch al gebeuren om zoveel mogelijk vliegtuigen de huidige pilotroute te mogen laten vliegen, omdat de huidige Ministeriële Regeling alleen alle vliegtuigen van het type Boeing 737 van de KLM vermeldt.

In afwachting van uw reactie verblijven wij,

Hoogachtend,

Het bestuur van de Stichting Wijkraad Floriande

H. L. Jansen, voorzitter



**BIJLAGE bij de brief d.d. 11 oktober 2009 aan Het Centrum Publieksparticipatie inzake In-spraakreactie op Ontwerp Wijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol en MER d.d. 03-09-2009**

**Bladzijde 11 3.1 Geluidservaringsonderzoek (Motivaction d.d. 12-05-2009)**

**van het Rapport “Evaluatie verlenging experimenten, Hinderbeperkende maatregelen Schiphol, Maatregelen 3 en 19” van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, dat als Bijlage B2 is gevoegd bij het Milieueffectrapport Hinderbeperkende maatregelen Schiphol Korte Termijn d.d. Juni 2009 en het Ontwerp Wijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol/MER d.d. 03-09-2009**

**Tekstueel commentaar**

Oprachtgever voor dit onderzoek is het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Tijdens de presentatie op 16-04-2009 is ons gebleken, dat het ministerie het resultaat van dit onderzoek heeft overgenomen.

De wijkraad heeft echter de volgende opmerkingen over dit onderzoek:

De wijkraad merkt op, dat in de op bladzijde 5 vermelde uitnodigingsmail niet speciaal werd gevraagd mee te doen aan een onderzoek naar de overlast van de Spijkerboorroute of de CROS-pilot-3b.

De overlast van vliegtuigen (anders dan van grondlawaaï) kan dan –afhankelijk van de windrichting - in Hoofddorp (incl. Floriande) en Nieuw-Vennep ervaren worden door zowel de in zuidelijke richting vanaf de Kaagbaan opstijgende vliegtuigen (richting Bergi- en Valko-routes), als door de vervolgens via de Spijkerboorroute in noordelijke richting doorstijgende vliegtuigen.

De antwoorden op de vragen kunnen derhalve niet rechtstreeks worden toegerekend aan de Spijkerboorroute, of CROS-pilot-3b, zoals is gebeurd.

De wijkraad heeft bij bladzijde 8 “Within subjects design” de opmerking, dat respondenten gemeld hebben problemen te hebben ondervonden bij het invullen van de metingen, omdat zij geen mogelijkheid hadden na het invullen het resultaat van elke meting voor zichzelf uit te draaien en derhalve vaak niet meer wisten, welke scores zij bij een of meer vorige metingen hadden ingevuld.

De respondent kon dus zelf niet vergelijken, hetgeen het resultaat van het onderzoek twijfelachtig maakt, zeker als een klein verschil toch als significant verschil is aangeduid.

Het onderzoek presenteert de resultaten van 2057 respondenten, die in het op bladzijde 10 vermelde onderzochte gebied aan alle metingen (0 t/m 3) hebben deelgenomen.

In het rapport staat niet vermeld, hoeveel respondenten aan minder dan 4 metingen hebben deelgenomen en derhalve niet in de resultaten zijn meegenomen (echt stimulerend voor de deelname).

Daarbij merkt de wijkraad op, dat de bewoners in een deel van Floriande-Zuid, die recht onder het laagste punt van de CROS-pilot-3b-route wonen, daardoor ook niet zijn meegeteld in het onderzoek, aangezien hun (ruim 500) woningen pas na meting 0 zijn opgeleverd.

De verantwoorde resultaten op de bladzijden 12 t/m 19 hebben alleen betrekking op totaal 1083 deelnemers, te weten:

180 deelnemers uit Floriande

298 deelnemers uit Nieuw-Vennep en

605 deelnemers uit Hoofddorp (zonder de wijk Floriande).

De wijkraad constateert, dat daarmee slechts 2,69% resp. 1,05% van de 40289 huishoudens en 102917 inwoners (per 01-01-2009) als respondent is meegeteld in het resultaat van het onderzoek

De wijkraad veronderstelt, dat de overige 974 deelnemers woonachtig zijn in Haarlem, Haarlemmerliede en andere delen van Haarlemmermeer en constateert, dat het resultaat van de metingen van die respondenten (47 % van 2057) in dit rapport buiten beschouwing zijn gelaten.

De wijkraad vindt de reden van de keuze op bladzijde 4 punt 1.1 “Achtergrond” om alleen die (2057) respondenten in het onderzoek te betrekken, die aan de metingen 0 en 3 (“in hetzelfde jaargetijde”) hebben deelgenomen, twijfelachtig, des te meer, omdat respondenten bij het invullen van meting 3 de ingevulde resultaten van meting 0 niet meer wisten.

Veel inwoners van de wijk hebben als respondent afgehaakt om dezelfde redenen, als vermeld bij de Jaarrapportage 2008 van de BAS.

Deze metingen 0 en 3 zijn gedaan aan de hand van vragen over de overlast in de maanden september 2007 en oktober 2008.

Er staat niet bij vermeld, of bij deze keuze om alleen deze metingen in het onderzoek te betrekken rekening is gehouden met het weertype en de daarbij behorende windrichtingen in deze maanden.

Wanneer bewoners bij mooi weer buiten zijn, wordt meer overlast ervaren dan wanneer men bij slecht weer binnenshuis verblijft.

Bij verschil in weertypen tussen beide maanden kan er sprake zijn van een onjuiste beeldvorming.

Het verschil in windrichting in die maanden kan van invloed zijn op de frequentie van het gebruik van de Kaagbaan als startbaan, hetgeen gevolgen kan hebben op het aantal uitgevoerde vluchten via de Spijkerboorroute (incl. CROS-pilot-3b).

Op bladzijde 9 wordt melding gemaakt van 613 SPY-starts bij de 0-meting en 1.305 SPY-starts bij de 3-meting.

De wijkraad vraagt zich af, waarom hierbij niet staat vermeld hoeveel (getelde) starts volgens de CROS-pilot-3b werden afgewerkt en waarom bij hetzelfde aantal “vliegbewegingen Schiphol” bij die metingen een verdubbeling van het aantal SPY-starts heeft plaats gevonden.

De wijkraad merkt hierbij op, dat de verdubbeling van SPY-starts niet duidt op een toename van het vliegverkeer, want het totaal aantal vliegbewegingen Schiphol is hetzelfde (38.000) geweest in beide maanden.

Het verschil is dus veroorzaakt door verschillende windrichtingen in de gemeten maanden en het daarmee samenhangende gebruik van de Kaagbaan als startbaan in zuidelijke richting.

De wijkraad heeft de diverse tabellen (bladzijden 11 t/m 19 punt 2.2 Ervaren hinder Punt 2.2.1 t/m 2.2.4) samen met het aantal vermelde SPY-starts in onderstaand overzicht verwerkt en constateert, dat het percentage ernstig gehinderden en de gemiddelde hinder bij meting 3 gedaald zijn t.o.v. die bij meting 0, terwijl het aantal vliegbewegingen meer dan het dubbele bedraagt.

Volgens de wijkraad kan dit alleen maar duiden op een frequenter gebruik van de Spijkerboorroute ten gevolge van de windrichting en een verschil in ervaren overlast door het weertype in de gemeten maanden en kan niet toegewezen worden aan het gebruik van de CROS-pilot-3b.

Bovendien vraagt de wijkraad zich af, of de definities van ernstig gehinderden en gemiddelde hinder overeenkomen en vergelijkbaar zijn met de definities van ernstig gehinderden en aantal woningen binnen de 57 Lden contour in de NLR-rapporten.

meting	maand	% ernstig gehinderden				Gemiddelde hinder				Aantal SPY-vluchten CROS-pilot-3b (35%)
		2057	180	605	298	2057	180	605	298	
		Hele	Flor	Hfd	NV	Hele	Flor	Hfd	NV	
<b>0</b>	Sept. 2007	<b>20</b>	<b>41</b>	<b>16</b>	<b>22</b>	<b>4,0</b>	<b>5,9</b>	<b>3,7</b>	<b>4,1</b>	<b>613 / 215</b>
1	Jan. 2008	11	18	8	11	3,1	4,2	2,9	3,2	878 / 307
2	Apr. 2008	22	39	16	17	4,1	5,7	3,6	3,9	747 / 261
<b>3</b>	Okt. 2008	<b>15 (16?)</b>	<b>37</b>	<b>13</b>	<b>16</b>	<b>3,7</b>	<b>5,8</b>	<b>3,6</b>	<b>3,7</b>	<b>1305 / 457</b>

#### Algemeen commentaar

- De respondenten werden in de uitnodigingsmail niet speciaal gevraagd mee te doen aan een onderzoek naar de overlast van de Spijkerboorroute of de CROS-pilot-3b. Daardoor kunnen de metingen niet rechtstreeks toegerekend worden aan het effect van de pilot;
- De respondenten hadden geen mogelijkheid na het invullen het resultaat van elke meting voor zichzelf uit te draaien en wisten derhalve vaak niet meer, welke scores zij bij een of meer vorige metingen hadden ingevuld;
- De reden van de methodekeuze (goede vergelijkbaarheid) om alleen die (2057) respondenten in het onderzoek te betrekken, die aan de metingen 0 en 3 (“in hetzelfde jaargetijde”) hebben deelgenomen, is twijfelachtig;

- d. In het onderzoek is geen rekening gehouden met het weertype en de windrichtingen in de gekozen maanden van de 0- en 3-meting;
- e. Het aantal vliegbewegingen, dat de CROS-pilot-3b-route heeft gevlogen wordt niet vermeld;
- f. Het aantal respondenten, dat niet aan alle 4 metingen heeft meegedaan wordt niet vermeld;
- g. Van de 2057 respondenten, die wel aan alle 4 metingen hebben meegedaan, zijn door een methodekeuze slechts van 1083 respondenten de metingen in het rapport verwerkt en van 974 (47%) niet;
- h. Slechts 2,69% resp. 1,05% van de 40.289 huishoudens en 102.917 inwoners (per 01-01-2009) in Hoofddorp en Nieuw-Vennep zijn als respondent meegeteld in het resultaat van het onderzoek;
- i. Het onderzoek is verricht tenminste 3 weken na een observatieperiode van 4 weken, waarbij die periode niet vooraf werd bekend gemaakt. Het is zeer omstreven om wetenschappelijke conclusies te trekken op grond van het (per E-mail interviewen) van respondenten met een terugwerkende kracht tot 7 weken (!) na een voorval en deze dan te laten vergelijken met een periode van tenminste 4 maanden eerder. De twijfels van de wijkraad over de kwaliteit van dit onderzoek worden door dit punt verder versterkt.

### **Conclusie:**

De wijkraad concludeert,

- dat het percentage respondenten naar onze mening te laag is om te spreken van een representatief onderzoek;
- dat volgens dit rapport de CROS-pilot-3b er niet voor heeft gezorgd, dat in het gebied met de ernstigste hinder bij de 0-meting (Floriande) deze hinder aanmerkelijk is gedaald bij de 3-meting;
- dat er in dit geluidservaringsrapport zoveel onvolkomenheden voorkomen en onduidelijke keuzes zijn gemaakt, dat het ons inziens niet verantwoord is om op basis van dit onderzoek een besluit te nemen over de CROS-pilot-3b.

### **Bladzijde 12 3.2 Geluidsberekeningen NLR**

**van het Rapport “Evaluatie verlenging experimenten, Hinderbeperkende maatregelen Schiphol, Maatregelen 3 en 19” van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, dat als Bijlage B2 is gevoegd bij het Milieueffectrapport Hinderbeperkende maatregelen Schiphol Korte Termijn d.d. Juni 2009 en het Ontwerp Wijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol/MER d.d. 03-09-2009**

### **Tekstueel commentaar op 2<sup>e</sup> evaluatie NLR-rapport CR-2009-243 d.d. juni 2009:**

Het onderzoek van het NLR (NLR-CR-2008-517 d.d. september 2008) naar de “Effecten van routeverleggingen Schiphol voor gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Haarlemmermeer en Uithoorn” is uitgevoerd in opdracht van die vier gemeenten.

Dit 2<sup>e</sup> onderzoek is uitgevoerd in opdracht van het Ministerie.

Tijdens de presentatie op 16-04-2009 is ons gebleken, dat het ministerie ook het resultaat van dit onderzoek heeft overgenomen.

De wijkraad heeft echter de volgende opmerkingen over dit onderzoek:

De wijkraad merkt op, dat op bladzijde 3 “Samenvatting” staat vermeld, dat “De evaluatie is uitgevoerd door geluidsberekeningen uit te voeren voor het gebruiksjaar 2007 en voor het MER KT verkeersscenario”.

De wijkraad vraagt zich af, waarom er (aan de hand van de radargegevens over het gebruiksjaar 2008) geen geluidsberekeningen voor het gebruiksjaar 2008 zijn uitgevoerd, temeer daar Motivaction en BAS wel gegevens hebben gebruikt van het gebruiksjaar 2008.

Daarnaast vraagt de wijkraad zich af, hoe de geluidsberekeningen (de ernst van de veroorzaakte geluidsoverlast) in 2007 zijn verricht, als er geen handhavingpunten aanwezig zijn in en rond Floriande, terwijl die bij alle andere vliegroutes wel opgesteld staan.

Aangezien de vliegtuigen in de Spijkerboorroute moeten opstijgen en tegelijkertijd een bijna 180-graden-bocht moeten maken, is de geluidsoverlast belangrijk meer en ook langduriger dan bij rechttuit opstijgende vliegtuigen, met name bij de zware en vaak verouderde vrachtvliegtuigen.

Bij de geluidsoverlast speelt de vlieghoogte van de vliegtuigen een zeer belangrijke rol.

De op 16-04-2009 gepresenteerde sheets geven aan, dat de vlieghoogte boven de wijk Floriande tussen de 1200-1700 meter (4000-5700 feet) ligt.

Bij steekproefsgewijze waarnemingen van de radarbeelden op [www.geluidsnet.nl](http://www.geluidsnet.nl) is geconstateerd, dat deze hoogte vaak pas in het noorden van de wijk Floriande wordt bereikt met uitzondering van de zware vliegtuigen, die daar de 1200 meter meestal niet eens halen.

In het zuiden van de wijk is de hoogte vaak nog niet de helft van de aangegeven waarden.

Wanneer de Spijkerboorroute onverhoopt gehandhaafd mocht blijven, verzoekt de wijkraad zeer dringend om het instellen van handhavingspunten in en/of rond de wijk Floriande, waarmee een betere en reële berekening van de geluidsoverlast mogelijk wordt.

Deze handhavingspunten zijn dan tevens een belangrijk instrument om de aangekondigde veranderingen in het handhavingssysteem gedurende de overgangperiode van 2 jaar (Alders-advies) te volgen.

Tevens verzoekt de wijkraad om plaatsing van geluidsmetposten in en rond de wijk ten einde het werkelijk geproduceerde geluid te meten en te registreren.

Op bladzijde 6 1 Inleiding staat in de 4<sup>e</sup> alinea vermeld, dat "De aantallen woningen zijn bepaald met het woningbestand, dat ook bij MER KT is gebruikt (WBS 2005)."

De wijkraad vraagt zich af, of de woningen in de wijk Floriande en zeker die tussen 2005 en 2009 opgeleverd zijn, in de tellingen zijn meegenomen, alsmede wat de gevolgen voor het onderzoeksresultaat zijn, dat het woningbestand van 2005 is gehanteerd. Juist op het laagste punt van de Spijkerboor-/CROS-pilot-3b-route zijn sedert 2005 circa 3000 nieuwe woningen gebouwd.

Over de toekomstige nieuwbouwwijken Toolenburg-Zuid, Zuidrand (die beide in een nog eerder gedeelte ook onder deze bocht van de Spijkerboor-/CROS-pilot-3b-route komen te liggen) en de Westflank wordt helemaal niets vermeld.

Tevens vraagt de wijkraad zich af, of de woningen in de wijk Floriande in de softwarepakketten van het NLR zijn opgenomen binnen de 58 Lden of 48 Lden contour. Als Nieuw-Vennep daar wel onder valt, dan moet de wijk Floriande er ook onder vallen, aangezien wij veronderstellen, dat de vliegtuigen niet echt hoogte meer winnen na het inzetten van de bocht. De wijk Floriande kan toch niet de dupe worden van het ontbreken van handhavingspunten.

Op bladzijde 7 staat vermeld, dat in 2007 het aantal SID 24 SPY-starts 17.700 en in 2008 19.200 (1500 meer) bedroeg. De wijkraad vraagt zich af, hoe deze aantallen zich verhouden tot het aantal van 13.480 vliegtuigen per jaar (gemiddeld 37 per dag), die -uitgaande van het MER verkeersscenario 2012- vanaf de Kaagbaan via de Spijkerboorroute mogen starten (vermeld op bladzijde 20 NLR-CR-2008-517).

Wordt hier niet op gecontroleerd ?

De wijkraad merkt op, dat op bladzijde 11 staat vermeld, dat in het gebied rond Nieuw-Vennep een afname en bij Hoofddorp-West en het gebied ten noorden daarvan een toename van geluidsbelasting te zien is.

Vermeld wordt, dat de verschillen voor mensen niet waarneembaar zijn.

In dit toename-gebied valt ook de nieuwbouwwijk Floriande, waarin de bewoners overlast ondervinden van elk (laag) opstijgend en niet van tevoren aangekondigd vliegtuig met of zonder geluidsverschil.

De wijkraad vraagt zich af, waar en hoe het onderzoeksgebied is gedefinieerd, waarin volgens tabel 3 op bladzijde 12 rond de 122.000 gehinderden binnen de 47 Lden wonen.

Ook dit NLR-rapport vermeldt alleen resultaten van Hoofddorp en Nieuw-Vennep

De wijkraad merkt op, dat drie nieuwbouw-deelwijken in de wijk Floriande niet voorkomen in tabel 4 op bladzijde 12, te weten Archipel, de Hoven en de Pleinen (postcodes 2134B. en 2134L.), hetgeen van invloed kan zijn op het aantal woningen binnen de 58 Lden en ernstig gehinderden binnen de 48 Lden.

De wijkraad merkt op, dat op bladzijde 14 vermeld staat "een ruimere bocht gevlogen, zodat het verkeer iets verder van Hoofddorp verwijderd blijft", doch ziet op de tekeningen, dat die ruimere bocht-

straal nog volledig over de bebouwing van de wijk Floriande (Eilanden) loopt en dus geen verbetering van de huidige CROS-pilot-3b betekent.

Wat betreft de samenvatting op bladzijde 18 merkt de wijkraad het volgende op:

- a. de conclusies over het aantal woningen en ernstig gehinderden zijn onjuist, omdat circa 3000 woningen sedert 2005 niet zijn meegeteld;
- b. ten aanzien van het aantal ernstig gehinderden staat bij de tegengestelde belangen van Hoofddorp en Nieuw-Vennep wel vermeld “de meest gunstige situatie voor Nieuw-Vennep is tegelijkertijd de meest nadelige voor Hoofddorp” (in casu resp. minus 858 en plus 587). Dit is echter eenzijdig belicht, want de meest gunstige situatie ten opzichte van de MER KT voor Hoofddorp is niet de meest nadelige voor Nieuw-Vennep (in casu resp. minus 580 en plus 25).
- c. De meest gunstige situatie voor Hoofddorp betekent de volledige overlast-belasting voor de wijk Floriande en minder overlast voor de rest van Hoofddorp en Nieuw-Vennep.

**Algemeen commentaar op 2<sup>e</sup> evaluatie NLR-rapport CR-2009-243 d.d. juni 2009:**

- a. de geluidshinder is berekend en niet gemeten, aangezien er geen meetpunten in en rond de wijk Floriande aanwezig zijn.  
Ook de uitgevoerde berekening acht de wijkraad discutabel, aangezien er aan de westzijde van de Spijkerbooroute geen handhavingpunten ter verificatie aanwezig zijn.
- b. het is niet duidelijk, of voor de geluidsberekeningen radargegevens over het gebruiksjaar 2008 zijn gebruikt.
- c. er is gebruik gemaakt van het woningbestand WBS 2005, waardoor circa 3000 woningen, gebouwd sedert 2005 in de wijk Floriande en gelegen onder het eerste opstijgdeel van de uitvliegroute, niet zijn meegerekend.
- d. het aantal vliegbewegingen in 2007 (17.700) en 2008 (19.200) was veel hoger dan vermeld in het MER-verkeersscenario-2012 (13.480).
- e. het onderzoeksgebied staat nergens gedefinieerd.

**Conclusie:**

De wijkraad concludeert, dat dit rapport onjuist is doordat gebruik is gemaakt van onjuiste c.q. onvolledige woninggegevens.

De diverse alternatieven kunnen marginale verbeteringen betekenen voor andere delen van Hoofddorp en/of Nieuw-Vennep, maar zeker niet voor de wijk Floriande, waar de Spijkerbooroute/CROS-pilot-3b volledig overheen loopt en zelfs bij de voorgestelde ruimere bocht overheen blijft lopen.

Deze marginale verbeteringen elders mogen voor Floriande niet leiden tot zo'n belangrijk en ingrijpend besluit.

**Tekstueel commentaar op 1<sup>e</sup> evaluatie NLR-rapport CR-2008-517**

Over dit rapport heeft de wijkraad de volgende vragen:

Bladzijde 9 Aantallen woningen en gehinderden:

“De aantallen woningen en gehinderden zijn bepaald op basis van de gegevensbestanden voor de situatie 2005, zoals deze in het software pakket Daisy zijn geïmplementeerd. De gepresenteerde aantallen woningen zijn exclusief geplande nieuwbouw.”

De wijkraad vraagt zich af, of de woningen in de wijk Floriande en zeker die tussen 2005 en 2009 opgeleverd zijn, in de tellingen zijn meegenomen.

Bladzijde 9 Software:

De geluidsberekeningen zijn uitgevoerd met het softwarepakket Daisy, dat ook door de sector wordt gebruikt. Daisy is eveneens gebruikt om het aantal woningen binnen de 58 Lden contour en het aantal ernstig gehinderden binnen de 48 Lden contour te bepalen. Het bepalen van het aantal nieuw geluidbe-

laste woningen is uitgevoerd met software die door het NLR is ontwikkeld. Voor het berekenen van de capaciteitseffecten is TAAM© (Total Airport and Airspace Modeller) gebruikt.

De wijkraad vraagt zich af, of de woningen in de wijk Floriande in deze softwarepakketten zijn opgenomen binnen de 58 Lden of 48 Lden contour.

Als Nieuw-Vennep daar wel onder valt, dan moet de wijk Floriande er ook onder vallen, aangezien de vliegtuigen niet echt hoogte meer winnen na het inzetten van de bocht.

De wijk Floriande kan toch niet de dupe worden van het ontbreken van geluidsmeeptunten.

Tevens vraagt de wijkraad zich af, of er geen rekening gehouden moet worden met de toekomstige nieuwbouwwijken Toolenburg-Zuid en de Zuidrand, die het dichtst bij de startbaan onder de Spijkerboorroute komen te liggen.

Bladzijde 23 Berekende effecten.

De wijkraad constateert, dat in tabel 4.2 alleen het MAXIMUM aan te verwachten effecten weergegeven wordt, waarbij al het verkeer in staat is om de vaste bochtstraalinstructie te vliegen (dus niet alleen de KLM 737 NG) en waarbij de spreiding links en rechts van de route 150 meter bedraagt.

Bladzijde 23 Tabel 4.2 Overzicht berekende effecten op hoofdlijnen bij aanpassen route 24 SPY.

De wijkraad constateert, dat het NLR rapport geen duidelijke winst te zien geeft voor de variant met een "ruimere" vaste bochtstraal.

De wijkraad vraagt zich, of de cijfers achter brandstof en emissie voor variantnr's 3 en 4 juist zijn.

Bladzijde 24 Tabel 4.3 Toe- en afname aantal woningen per woonplaats binnen 58 Lden.

De wijkraad merkt op, dat de gegevens van Hoofddorp en Floriande in deze tabel ontbreken

Bladzijde 25, 1<sup>e</sup> alinea

"De vaste bochtstraal varianten laten alleen (positieve) effecten zien voor Nieuw-Vennep en Rijsenhout. De effecten zijn vergelijkbaar met de variant waarbij 24 SPYKERBOOR tussen Hillegom en Bennebroek door vliegt".

De wijkraad vraagt zich af, waarom de (positieve of negatieve) effecten voor Hoofddorp en Floriande niet zichtbaar zijn en hoe groot de toe- en afname daar is.

Of zijn die niet in de berekeningen meegenomen?

De wijkraad dringt aan op een aanvulling van het NLR-rapport wat betreft de effecten van de varianten 1, 2 en 3 op de overlast in Floriande uitgaande van de huidige bebouwing, alsmede op de verwachte overlast in Hoofddorp-Zuid en Hoofddorp-West uitgaande van de geplande nieuwbouw in Toolenburg-Zuid, de Zuidrand en de Westflank.

Daarnaast verzoekt de wijkraad om de tabellen 4.2, 4.3 en 4.4 aan te passen van een MAXIMUM naar een NORMAAL gebruik van deze varianten, m.a.w. rekening houdend met de NORMAAL VOORKOMENDE horizontale en verticale spreiding van het verkeer en redelijke verwachting betreffende het verkeer dat de vaste bochtstraal kan vliegen.

### **Bladzijde 13: 3.5 Klachtenanalyse**

**van het Rapport "Evaluatie verlenging experimenten, Hinderbeperkende maatregelen Schiphol, Maatregelen 3 en 19" van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, dat als Bijlage B2 is gevoegd bij het Milieueffectrapport Hinderbeperkende maatregelen Schiphol Korte Termijn d.d. Juni 2009 en het Ontwerp Wijziging Luchthavenverkeersbesluit Schiphol/MER d.d. 03-09-2009**

### **Commentaar op Jaarrapportage 2008 BAS:**

De BAS Jaarrapportage 2008 vermeldt, dat het aantal klagers en klachten in de wijk Floriande in het gebruiksjaar 2008 is toegenomen en het aantal klagers uit Hoofddorp-Centrum en Nieuw-Vennep is afgenomen.

Hierbij is mogelijk een verband te leggen met de in november 2007 gestarte maatregel 3 (CROS-pilot-3b).

Hierbij merkt de wijkraad op, dat van het aantal klachten 94% door BAS niet in die resultaten zijn opgenomen.

**In de wijk Floriande is geen sprake van toe- of afname van de overlast, doch alleen van verschuiving en concentreren van dezelfde ernstige overlast binnen de wijk.**

Het gebruik van de statistieken over geluidsoverlast van de BAS is onvoldoende betrouwbaar, veel te subjectief, afhankelijk van toevallige omstandigheden en dus boterzacht en op z'n minst onvolledig, omdat:

1. veel bewoners afwachten, of de uitspraak en publicatie van de gemeente Haarlemmermeer over de gevraagde verlegging van de Spijkerboorroute naar de Bollenstreek gerealiseerd wordt;
2. veel bewoners "meldingsmoe" zijn door de gecompliceerdheid van het BAS-meldingen systeem en niet meer de moeite nemen om de overlast te melden;
3. de bewoners, die wel die moeite nemen om veel meldingen te doen, door de BAS als "veelklagers" worden geteld en deze klachten niet worden meegenomen in de basisanalyse van de zogenaamde "focusgroep";
4. veel bewoners het vertrouwen in de overheid zijn verloren, omdat de meldingen niet serieus worden genomen en er toch niets aan gedaan wordt en zeker niet op korte termijn.

Conclusie op Jaarrapportage 2008 BAS:

De wijkraad hecht op basis van bovenstaande argumentatie geen enkele waarde aan de BAS-gegevens als basis voor een dergelijk belangrijk besluit over de definitieve invoering van de CROS-pilot-3b