

V137

Datum 1 juli 2005
Onderwerp Verbetervoorstellen Commissie Regionaal
Overleg luchthaven Schiphol (C.R.O.S.)

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat
Mevrouw Drs M.H. Schultz van Haegen
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Bureau CROS

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon 023 514 46 53
Telefax 023 514 36 93
E-mail cros@noord-holland.nl

Uw kenmerk
Ons kenmerk CROS05.157
Bijlage(n)

**CROS informatie- en
klachtenbureau**

Havenmeesterweg 29
1118 CB Luchthaven Schiphol
Telefoon 020 601 55 55
Telefax 020 653 01 64
Website www.crosinfo.nl

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

Hierbij doe ik U de lijst met verbetervoorstellen van de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (C.R.O.S.) toekomen. Over deze verbetervoorstellen heeft de C.R.O.S. in haar plenaire vergadering van 27 juni jl. overeenstemming bereikt. Voor de goede orde bericht ik U dat de verbetervoorstellen primair omvatten de verbetervoorstellen die in de werkgroepen van de C.R.O.S. zijn geformuleerd (werkgroepen Hinderbeperking, Klachten, Meten & Rekenen en Communicatie), alsmede verbetervoorstellen die betrekking hebben op bijzondere onderwerpen (grondgeluid en de herstructurering van de C.R.O.S.). Over de twee laatste onderwerpen, die in andere trajecten reeds hun beslag vinden, zal ik U nader informeren.

Daarnaast zijn door verschillende partijen zowel aan U als in afschrift aan de C.R.O.S. verbetervoorstellen toegestuurd. Een bijzondere categorie daarin vormen het verbetervoorstel van de luchtvaartsector (Luchtverkeersleiding Nederland, KLM en Schiphol Group) "Werken aan de toekomst van Schiphol en de regio", d.d. 27 juni 2005, de verbetervoorstellen van de gezamenlijke bewonersvertegenwoordigers in de C.R.O.S. d.d. 27 juni 2005, en de verbetervoorstellen van de B.R.S. d.d. 31 mei 2005. Ik stel mij voor U op korte termijn te berichten hoe de C.R.O.S. in het traject tot 1 oktober 2005 aan deze, en wellicht ook andere verbetervoorstellen, aandacht zal besteden.

1. Algemeen

In overleg met de plv. directeur-generaal Transport en Luchtvaart mevrouw G. Bekman op 7 juni jl. is afgesproken dat de C.R.O.S. en Uw Ministerie in het kader van de verbetervoorstellen de komende drie maanden gezamenlijk zullen optrekken waarbij als belangrijke data zijn vastgelegd: 1 juli, 1 september en 1 oktober 2005. De datum van 1 juli 2005 geldt als datum voor indiening van verbetervoorstellen bij Uw Ministerie. Met de indiening van de in deze brief gevoegde lijst van verbetervoorstellen voldoet de C.R.O.S. hieraan. De periode van 1 juli tot 1 oktober 2005 zal worden benut om door intensief overleg tussen betrokken partijen binnen de C.R.O.S. vast te stellen of en zó ja in welke mate de binnen de C.R.O.S. voorliggende, alsdan verder uitgewerkte verbetervoorstellen op draagvlak kunnen rekenen en realistisch van aard zijn. Parallel hieraan ontvangt de C.R.O.S. op 1 september 2005 van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat het totale pakket aan verbetervoorstellen dat is ontvangen en dat zal worden getoetst aan de selectiecriteria en het toetsingskader dat op basis van de resultaten van het onderzoek naar de effectiviteit van het beleid alsdan is geformuleerd. Aan de C.R.O.S. is eerder het verzoek gedaan over dit totale pakket van verbetervoorstellen te adviseren. Op 1 oktober 2005 zal de C.R.O.S. over beide zaken aan U rapporteren.

De C.R.O.S. plaatst nu reeds een kanttekening bij de krappe tijdsplanning die ingegeven lijkt door de imperatieve datum van 1 februari 2006. Met name gaat het om de advisering over het totale pakket van verbetervoorstellen.

2. Overwegingen

In eerder overleg met U op 21 maart 2005 en met mevrouw Tammenoms Bakker op 14 februari 2005 heb ik naar aanleiding van het Plan van Aanpak Evaluatie Schipholbeleid ervoor gepleit een thematische benadering te hanteren bij de selectie van verbetervoorstellen. Vijf thema's staan mij hierbij voor ogen: (1) technisch-inhoudelijke verbeteringen, (2) voorstellen voor compenserende maatregelen, (3) voorstellen gericht op economie, bereikbaarheid en ruimtelijke ontwikkeling op en rondom de luchthaven Schiphol, (4) voorstellen om de hinderbeleving van omwonenden hanteerbaar te maken, en (5) voorstellen gericht op een verbetering van het institutioneel kader, in casu een aanpassing van de taken en bevoegdheden van de C.R.O.S.

Ik heb er tevens voor gepleit in de selectiecriteria waarop de verbetervoorstellen zullen worden getoetst, impulsen in te bouwen gericht op een ontspanning van het Schiphol-dossier. Bij wijze van voorbeeld heb ik genoemd: (1) vermindering regeldruk en verhoging transparantie regelgeving, (2) vermindering aantal klachten, c.q. klagers; individualisering hinderbeleving, (3) vermindering "ruimtebeslag" Schiphol in relatie tot de uitwerking van de Nota Ruimte, (4) realistische veiligheidsnormen en verhoging transparantie beleidsontwikkeling terzake. Ik stel er prijs op het voorgaande ook in deze brief neer te leggen omdat ik voornemens ben de besluitvorming binnen de C.R.O.S. in de periode van 1 juli tot 1 oktober 2005 langs deze lijnen vorm te geven.

Tenslotte nog het volgende. Bij brief van 9 juni 2005, kenmerk CDV03.br056, ontving ik de Vierde Voortgangsrapportage van de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid. In de Voortgangsrapportage worden ten aanzien van een aantal cruciale onderwerpen mogelijke beleidslijnen geschetst, met een beschrijving van de voor- en nadelen daarvan. Ik noem onder andere (1) het "buitengebied", (2) geluidmetingen ten behoeve van handhaving, en (3) geluidmetingen met het oog op de informatiebehoefte van omwonenden. Deze onderwerpen zijn ook

voor de C.R.O.S. van groot belang. Hoewel de CDV eerst eind 2005/voorjaar 2006 haar adviezen uitbrengt, en zich nu beperkt tot een schets van het “het speelveld”, acht ik de kans groot dat de door de CDV geschetste beleidslijnen van invloed zijn op de beoordeling binnen de C.R.O.S. van de verbetervoorstellen.

3. Lijst met verbetervoorstellen

Hieronder treft U de lijst met verbetervoorstellen aan van de C.R.O.S., zoals die zijn vastgesteld in de plenaire C.R.O.S.-vergadering van 27 juni 2005. Deze lijst van verbetervoorstellen vormt de agenda van de C.R.O.S. in de periode tot 1 oktober 2005. Hierbij is rekening gehouden met de vijf vereisten aan verbetervoorstellen zoals die in het Plan van Aanpak Evaluatie Schipholbeleid zijn geformuleerd: (1) een heldere beschrijving van het voorstel, (2) het motief voor het voorstel, (3) een onderbouwing van het voorstel, (4) verwachte effecten op mainport en gevolgen voor de omgeving, bijvoorbeeld in termen van milieubelasting, risico's of hinder, en (5) informatie over de wijze van uitvoering en een inschatting van de termijn waarop het voorstel gerealiseerd kan worden. In bijlagen bij deze brief zijn de rapportages van de verschillende werkgroepen van de C.R.O.S (Hinderbeperking, Klachten, Meten & Rekenen en Communicatie) opgenomen. Over bijzondere onderwerpen (grondgeluid en de herstructurering van de C.R.O.S.) en verbetervoorstellen die de C.R.O.S. in afschrift zijn toegestuurd, heb ik reeds aan het begin van deze brief opmerkingen gemaakt.

3.1 Werkgroep Hinderbeperking

Een aantal, vooralsnog vijftal, pilots gericht op selectief baangebruik, mogelijkheid van routeafwijkingen en nachtnadering van de Polderbaan gedurende de gebruiksjaren 2005 – 2006 en 2006 – 2007, met als resultaat een voorstel voor het structureel inzetten van selectief baangebruik en mogelijkheid van routeafwijkingen, alsmede het 's nachts anders aanvliegen van de Polderbaan, ter vermindering van de hinderbeleving van omwonenden.

3.2 Werkgroep Klachten

1. Een voorstel voor verdere verbetering van het instrument van klachtenanalyse op basis van de uitgebrachte eerste klachtenanalyse CROS 2004
2. Een voorstel voor het ontwikkelen van een beleidsmatige visie op klachten (incl. verkennen van mogelijke nieuwe bestuurlijke arrangementen). Een voorstel voor verbreding van het begrip klacht, hierbij meer instrumenten mogelijk maken dan alleen de huidige klachtenlijn, en verfijning van het begrip klacht, waarbij naast registratie van geuite klacht ook gekeken wordt naar afhandeling van de klachten
3. Een voorstel voor het samenstellen van representatieve bewonerspanels in de omgeving van Schiphol. Hiermee kan een relatie gelegd worden met de in de werkgroep Hinderbeperking voorgestane pilots, c.q. experimenten.

3.3 Werkgroep Meten & Rekenen

1. Een voorstel voor het hanteerbaar maken van de hinderbeleving van omwonenden in het buitengebied, door middel van het in samenwerking met C.D.V. ontwikkelen van meetmogelijkheden voor het buitengebied

2. Een voorstel voor het hanteerbaar maken van de hinderbeleving van omwonenden in het algemeen door:
 - a. het verbeteren van de communicatie tussen overheid, sector en omwonenden;
 - b. de erkenning van de hinder door overheid en luchtvaartsector met behulp van een adequaat klachtenregistratie en –afhandelingssysteem;
 - c. de introductie van geluidseisen op vluchtniveau.

3.4 Werkgroep Communicatie

Voorgesteld wordt een breed spectrum van interne en externe communicatiemogelijkheden te ontwikkelen gericht op de verschillende doelgroepen, waarvan het centrale punt een digitaal informatieplatform zal zijn dat de huidige website integreert met een nieuw extranet, intranet en klachtenregistratiesysteem. De belangrijkste doelstellingen hierbij zijn:

- Intensiever betrekken van omwonenden
- Transparanter maken van de werkwijze van de CROS
- Flexibel en efficiënt klachten verwerken en analyseren
- Een rol voor de CROS als kenniscentrum ten behoeve van overleg en als werkomgeving voor de drie in de CROS vertegenwoordigde geledingen en een manier om vergaarde kennis meer georganiseerd ‘aan de man te kunnen brengen’
- Virtueel kantoor voor de medewerkers van de CROS.

Ik hoop U hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Drs H.G. Ouwerkerk,
voorzitter van de C.R.O.S.

BIJLAGE 1 (RAPPORTAGES VAN DE WERKGROEPEN)

Datum 30 juni 2005
Onderwerp Rapportage verbetervoorstellen Werkgroep
Hinderbeperking

De voorzitter van de CROS
Drs H.G. Ouwerkerk

Uw kenmerk
Ons kenmerk CROS05.148
Bijlage(n)

Bureau CROS
Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon 023 514 46 53
Telefax 023 514 36 93
E-mail cros@noord-holland.nl

**CROS informatie- en
klachtenbureau**
Havenmeesterweg 29
1118 CB Luchthaven Schiphol
Telefoon 020 601 55 55
Telefax 020 653 01 64
Website www.crosinfo.nl

Geachte Voorzitter,

Met inachtname van de opmerkingen gemaakt in de plenaire CROS-vergadering van 27 juni jl. doe ik U hierbij de verbetervoorstellen van de werkgroep Hinderbeperking toekomen.

1. Inleiding

Op basis van het besprokene in de extra CROS-vergadering van 21 maart 2005 heeft de Werkgroep Hinderbeperking de notitie requirements van 1 april 2005 uitgebracht. Op deze notitie is van de zijde van bewonersvertegenwoordigers een aantal amendementen gepleegd in de plenaire CROS-vergadering van 14 april 2005. Daarop is de Werkgroep Hinderbeperking tweemaal bijeengewees: op 11 mei en 15 juni 2005. Op 11 mei 2005 is overeenstemming bereikt over doel, uitgangspunten en reikwijdte van de voorgestane pilots, c.q. experimenten met het oog op (selectief) baangebruik en routeafwijkingen. Ik heb het secretariaat van de CROS verzocht voorstellen te doen voor de vormgeving van bedoelde pilots, c.q. experimenten. Met name heb ik aandacht gevraagd voor de structurering en organisatie ervan, alsmede voor de voor het slagen van bedoelde pilots, c.q. experimenten noodzakelijke communicatie erover naar de omgeving. Na een tussentijdse reactieronde op de concept-verbetervoorstellen zijn zij in de vergadering van de Werkgroep Hinderbeperking van 15 juni jl. vastgesteld.

2. Doel, uitgangspunten en reikwijdte pilots, c.q. experimenten

Als een belangrijk knelpunt in het gebruik van de luchthaven Schiphol wordt beschouwd de door de omgeving ervaren geluidhinder als gevolg van het huidige voorgeschreven baangebruik en de geringe routeafwijkingen die binnen het huidige stelsel zijn toegestaan. Baan- en routegebruik worden in overwegende mate gedictieerd door het wettelijke systeem van handhavingspunten waarbinnen opstijgend en landend luchtverkeer wordt afgewikkeld.

Voorgesteld wordt gedurende twee gebruiksjaren (2005 – 2006 en 2006 – 2007) een aantal pilots, c.q. experimenten in uitvoering te nemen die tot doel hebben de door de omgeving ervaren geluidhinder op aansprekende locaties (bijvoorbeeld rondom de Polderbaan/Zwanenburgbaan en de Kaagbaan/Aalsmeerbaan) door selectief baangebruik en gecontroleerde routeafwijkingen te verminderen, c.q. significant te beïnvloeden. In het eerste gebruiksjaar zal de nadruk liggen op de uitwerking van de voorgestane pilots, c.q. experimenten; in het tweede gebruiksjaar zal de daadwerkelijke implementatie daarvan plaatsvinden. In dat jaar kan feitelijk een opschorting van de handhavingspunten plaatsvinden. De pilots, c.q. experimenten zullen parallel dan wel volgtijdelijk starten. Over de concrete keuze van de doelen van de pilots, c.q. experimenten zal een beslismoment worden ingelast in de loop van het eerste gebruiksjaar. Een beslissing hierover vindt plaats in de stuurgroep (werkgroep hinderbeperking) in overleg met CROS. Een belangrijke voorwaarde voor het in uitvoering nemen van deze pilots, c.q. experimenten is dat het Ministerie van Verkeer & Waterstaat gedurende de proefperiode (de gebruiksjaren 2005 – 2006 en 2006 - 2007) instemt met een overschrijding van de wettelijke grenswaarden op relevante handhavingspunten. Vanzelfsprekend is voornoemde overschrijding gerelateerd aan het doel van de verbetervoorstellen. Op basis van een gedegen tussentijdse evaluatie van de pilots, c.q. experimenten (tussentijdse resultaten op basis van het gebruiksjaar 2005 - 2006, proces van besluitvorming, ingezette instrumentarium in technisch-inhoudelijk en bestuurlijk opzicht) in het najaar van 2006 /voorjaar 2007, vindt in overleg met het Ministerie van Verkeer & Waterstaat besluitvorming plaats over de tweede helft van de proefperiode (gebruiksjaar 2006 – 2007); tegelijkertijd worden voorstellen geformuleerd voor wijziging van het wettelijk stelsel met het oog op selectief baangebruik en routeafwijkingen. In een nutshell is dit het kernverbetervoorstel van de Werkgroep Hinderbeperking.

Voor het welslagen van de pilots, c.q. experimenten is het van belang dat tussen sector en omgeving een goede basis van vertrouwen bestaat. Het uitproberen en uiteindelijk vaststellen van een werkwijze waarbij in goed overleg met de omgeving een betere verdeling en indien mogelijk een beperking van geluidsoverlast gerealiseerd kan worden, waarbij ook de transparantie ten aanzien van de keuzes en de mogelijkheden en onmogelijkheden verbeterd wordt, is een primaire drijfveer.

3. Vormgeving pilots, c.q. experimenten

3.1 Algemeen

De pilots, c.q. experimenten worden uitgevoerd op basis van duidelijke voorafgemaakte afspraken:

1. het Ministerie van Verkeer en Waterstaat stemt gedurende de proefperiode (de gebruiksjaren 2005 – 2006 en 2006 – 2007) in met een overschrijding van de wettelijke grenswaarden op relevante handhavingspunten, met dien verstande dat tijdig met de

- CROS wordt gecommuniceerd over de haalbaarheid daarvan. Voornoemde overschrijding is gerelateerd aan het doel van de verbetervoorstellen;
- gedurende de proefperiode vervult de luchtvaartsector een overwegende rol bij de beantwoording van de vraag of het voorgestelde selectieve baangebruik en routeafwijkingen zowel uit het oogpunt van veiligheid en capaciteit als uit praktische overwegingen (bijv. weersomstandigheden; 20% problematiek) haalbaar zijn. (Relatie met de E2MC-commissie).

Als inhoudelijke uitgangspunten worden gehanteerd dat (1) de overschrijdingen noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de pilots, c.q. experimenten en dat (2) de geluidsbelasting per saldo minder, c.q. niet ernstiger wordt dan in de huidige situatie. Verder wordt aandacht gevraagd voor met name vanuit omwonenden gestelde uitgangspunten als het vermijden van woonkernen en de noodzaak van hoger aanvliegen.

3.2 Voorgestelde pilots, c.q. experimenten

Voorgesteld wordt gedurende de proefperiode een aantal aansprekende pilots, c.q. experimenten in uitvoering te nemen. Hiertoe zal de Werkgroep Hinderbeperking een voorstel doen aan de plenaire CROS-vergadering van 15 september 2005 in de vorm van een uitgewerkt verbetervoorstel waarin tevens een beter beeld wordt gegeven van de toetsingscriteria (inclusief beantwoording van de vraag wanneer een pilot, c.q. experiment geslaagd is). De volgende nu bekende mogelijkheden doen zich voor:

- baanpreferentie Polderbaan/Zwanenburgbaan; bijvoorbeeld in de maanden april, juni en augustus preferent starten in noordelijke richting, bijvoorbeeld in de maanden mei juli september preferent starten in zuidelijke richting;
- preferent oost-west baangebruik om noord-zuid baangebruik te ontlasten. Vanzelfsprekend dient deze mogelijkheid niet afbreuk te doen aan het evenwicht tussen de beide principes van baangebruik;
- routeafwijking gericht op het spreiden (uitwaaiëren) van verkeer vertrekkend van de Zwanenburgbaan in noord-oostelijke richting;
- routeafwijking gericht op het spreiden van vliegverkeer vóór het exit-point met als doel het vermijden van woonkernen;
- aanpassing van de nachtnadering, bijvoorbeeld vier voorstellen ten aanzien van met betrekking tot de Polderbaan:
 - Correctie van de luchtverkeersweg boven Castricum en Uitgeest
 - De IJsselmeerroute meer gebruiken voor niet RNAV verkeer
 - Het hoger naderen in de nacht, liefst NIRSI vanaf 5000 feet
 - Ontmoedigen van verkeer dat onvoldoende is uitgerust voor CDA.

3.3 Organisatie pilots, c.q. experimenten

De pilots, c.q. experimenten worden uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van de CROS. De projectleider(s) (bij voorkeur afkomstig uit de luchtvaartsector) worden door de voorzitter van de CROS aangewezen. De organisatie ziet er verder als volgt uit:

- de projectleider wordt bijgestaan door een projectteam dat hij of zij zelf samenstelt. Bij voorkeur omvat het projectteam een medewerker van de LVNL, KLM en AAS, een bewonersvertegenwoordiger, een medewerker van het secretariaat van de CROS en een communicatiedeskundige. Desgewenst kan een beroep worden gedaan op externe deskundigheid, bijvoorbeeld het NLR of het RIVM;
- de pilots, c.q. experimenten worden aangestuurd door een Stuurgroep (Werkgroep Hinderbeperking) onder leiding van de voorzitter van de Werkgroep Hinderbeperking. De

- Stuurgroep is verder belast met het uitbrengen van tussentijdse rapportages aan de plenaire CROS-vergadering over de voortgang van de pilots, c.q. experimenten;
3. de Stuurgroep wordt bijgestaan door een Klankbordgroep onder leiding van de voorzitter van de CROS, waarin verder deelnemen vertegenwoordigers van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (beleidsdirectie en IVW), LVNL en CDV. De Klankbordgroep fungeert daarnaast als evaluatiecommissie.

Uitgaande van een proefperiode die twee gebruiksjaaren omvat (2005 – 2006 en 2006 – 2007) worden kwartaalsgewijze tussentijdse rapportages aan de plenaire CROS-vergadering uitgebracht. Op basis van een gedegen tussentijdse evaluatie van de pilots, c.q. experimenten (tussentijdse resultaten op basis van het gebruiksjaar 2005 - 2006, proces van besluitvorming, ingezette instrumentarium in technisch-inhoudelijk en bestuurlijk opzicht) in het najaar van 2006/voorjaar 2007, vindt in overleg met het Ministerie van Verkeer & Waterstaat besluitvorming plaats over de tweede helft van de proefperiode (gebruiksjaar 2006 – 2007); tegelijkertijd worden voorstellen geformuleerd voor wijziging van het wettelijk stelsel met het oog op selectief baangebruik en routeafwijkingen.

3.4 Resultaten pilots, c.q. experimenten

De pilots, c.q. experimenten zullen tenminste resulteren in:

1. technisch-inhoudelijke voorstellen waarin verbeteringen in routes en/of routegebruik uit het oogpunt van geluidhinder zullen worden geformuleerd en gedurende de proefperiode geïmplementeerd;
2. idem t.a.v. selectief baangebruik;
3. concept-richtlijnen van de LVNL met het oog op aanbevelingen voor formalisering in een herzien wettelijk stelsel van de gedurende de proefperiode ervaren verbeteringen;
4. een rapportage over de gedurende de proefperiode ondervonden hinderbeleving bij omwonenden, alsmede een voorstel voor het beïnvloeden en monitoren van de hinderbeleving van omwonenden;
5. een rapportage waarin de werkbaarheid van de betrokkenheid van de CROS wordt geëvalueerd en advies wordt gegeven over toekomstige formalisering van deze betrokkenheid.

3.5 Communicatie

Omdat de pilots, c.q. experimenten zijn gericht op een feitelijke beperking van de geluidhinder in zijn totaliteit, met duidelijk merkbare effecten in de regio en omdat de CROS daarbij een initiërende en coördinerende rol speelt, is effectieve communicatie in en over het traject niet alleen noodzakelijk maar vooral ook wenselijk. In de communicatie over de pilots, c.q. experimenten dient aandacht te worden besteed aan de volgende aspecten:

1. **Doelstelling.** Het doel van de communicatie is de omwonenden te informeren over de intentie en praktische uitwerking van de pilots, c.q. experimenten, alsmede de rol daarin van de CROS;
2. **Doelgroepen.** De nadruk in de communicatie ligt bij de omwonenden. Deze doelgroep dient te worden gesegmenteerd omdat de boodschap per regio of plaats verschillend kan zijn. De spreiding/concentratie van luchtverkeer en de daarmee samenhangende herverdeling van geluidhinder heeft communicatie van verschillende boodschappen in de verschillende regio's tot gevolg. Ook de interne doelgroepen moeten goed op de hoogte worden gebracht van de intentie en praktische uitwerking van de pilots, c.q. experimenten om als goede "ambassadeurs" van de CROS te kunnen functioneren;

3. **Strategie.** In de communicatie is een belangrijke rol weggelegd voor de voorzitter van de Werkgroep Hinderbeperking (Stuurgroep) en de voorzitter van de CROS (Klankbordgroep). Zij dienen het beeld over de pilots, c.q. experimenten naar de bestuurlijke omgeving en omwonenden te bepalen. Door de nadruk te leggen op het belang van de omwonenden en niet op de rol van de luchtvaartpartijen zal de geloofwaardigheid van de communicatie toenemen;
4. **Boodschap.** De boodschap varieert per regio/plaats, afhankelijk van de veranderingen in geluidhinder ter plekke. Maar globaal kan worden samengevat dat de boodschap uit drie elementen bestaat: de intentie van de pilots, c.q. experimenten is hinderbeperking, initiator/coördinator is de CROS (tevens zender), consequentie is (tijdelijke) verandering in geluidhinder en hinderbeleving.
5. **Communicatiemiddelen.** De communicatiemiddelen dienen te worden verspreid over de gehele proefperiode, met accent op de aanvang. Achtereenvolgens worden de volgende middelen ingezet: persconferentie/-berichten, een speciale pagina op de website CROSinfo, flyers, artikelen voor regionale/locale huis-aan-huisbladen, regionale/locale bewonersbijeenkomsten en een CROS Nieuwsbrief nieuwe stijl.

Uitvoering van de vijf punten wordt uitgewerkt door het projectteam.

Ik hoop U hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Drs M.J. Bezuijen,
voorzitter van de Werkgroep Hinderbeperking



Datum 27 juni 2005
Onderwerp Rapportage verbetervoorstellen Werkgroep Klachten

De voorzitter van de CROS
Drs H.G. Ouwerkerk

Bureau CROS
Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon 023 514 46 53
Telefax 023 514 36 93
E-mail cros@noord-holland.nl

Uw kenmerk
Ons kenmerk CROS05.153
Bijlage(n)

CROS informatie- en klachtenbureau
Havenmeesterweg 29
1118 CB Luchthaven Schiphol
Telefoon 020 601 55 55
Telefax 020 653 01 64
Website www.crosinfo.nl

Geachte Voorzitter,

Ten behoeve van de plenaire CROS-vergadering van 27 juni aanstaande doe ik U hierbij de verbetervoorstellen van de Werkgroep Klachten toekomen.

1. Inleiding

De Workshop Klachten van 31 mei 2005 was een groot succes. In de vergadering van de Werkgroep Klachten daags na de workshop zijn de uitkomsten als volgt verder ingedikt:

1. Het rubriceren van klachten. Hiermee wordt bedoeld: het ontwikkelen van instrumenten om soorten klachten te onderscheiden. Dit in tegenstelling tot wat de huidige praktijk is: slechts de ontvangst registreren.
2. Een duidelijk onderscheid aanbrengen tussen het verstrekken van informatie en het beantwoorden van een klacht door het Informatie en Klachten Bureau (IKB). Op dit moment vloeien beide soorten handelingen in elkaar over.
3. Het aanbrengen van een wegingsfactor. Misschien is het mogelijk klachten te groeperen naar beleving of naar steeds weer optredende hindergebieden.
4. Het gebruik maken van bewonerspanels. Deze panels moeten samengesteld worden uit een doorsnee van de bevolking en bestaan dus uit klagers en niet-klagers. De panels hebben wisselende deelnemers en worden regelmatig gehoord. Belangrijk doel van deze panels is het leveren van een objectieve bijdrage aan het bepalen van de effecten van een gewijzigd operationeel gebruik van Schiphol. Alleen dan kan het voorstel dat vanuit de werkgroep Hinderbeperking wordt gedaan om te experimenteren met verschillend baan- en routegebruik op een zinvolle manier beoordeeld en geëvalueerd worden. Dergelijke experimenten hebben immers alleen zin als de effecten daarvan op een verantwoorde manier beoordeeld kunnen worden. De effecten alleen beoordelen op het aantal binnengekomen klachten lijkt een te enge benadering voor een dergelijke

- evaluatie. In verband met eventueel toekomstig gewijzigd operationeel gebruik van het banenstelsel van Schiphol zal de reactie van omwonenden gemeten moeten worden.
5. Een goed opgezet onderzoek met gebruikmaking van bewonerspanels, waarbij die bewonerspanels overigens regelmatig van samenstelling zullen moeten wisselen, kan uitmonden in een grootschalig bevolkingsonderzoek wanneer daar behoefte aan is.
 6. Het overwegen van een vliegbericht op teletekst, zoals bekend een veel bekeken en populair communicatiemiddel. Hierop kunnen dan naar analogie met verkeers-, weer- en vaarberichten mededelingen gedaan worden over baangebruik.
 7. Het aanbrenge van gelaagdheid in de klachtenbehandeling, door middel van het inbouwen van een procedure van klachten met bevestiging. Dit als men denkt aan bijvoorbeeld het aanstellen van een Ombudsman Schiphol.
 8. Het aanbrenge van rapportages op maat wanneer het instrument klachtenanalyse verder ontwikkeld is.
 9. Het bieden van genoegdoening naar aanleiding van klachten. Voorbeelden zijn het Schipholfonds/Leefbaarheidsfonds. Het benaderen van omwonenden die overlast ervaren met voorstellen voor isolatie of verhuizing. Een en ander is sterk afhankelijk van hetgeen vanuit het Ministerie van Verkeer & Waterstaat mogelijk wordt geacht.
 10. Het onderscheid aanbrenge tussen zaken waarover de CROS wel, al dan niet een helpende hand kan bieden. Duidelijk moet naar omwonenden worden gecommuniceerd waar de CROS voor staat. Dit houdt ook in dat er grenzen aangegeven moeten worden van wat men kan verwachten en wat niet.

Zeer belangrijk is overigens de overweging dat alle hierboven gedane suggesties onderzocht dienen te worden op haalbaarheid en mogelijke uitvoering. Verder dient een scheiding aangebracht te worden in onderwerpen die qua tijd voorrang hebben op andere, zoals punten 1, 2, 4 en 6 en punten die op langere termijn ontwikkeld kunnen worden.

2. Overwegingen voor actie

De Werkgroep Klachten staat stil bij de volgende overwegingen:

1. Een dezer dagen wordt de eerste klachtenanalyse Schiphol 2004 uitgebracht. Zonder vooruit te lopen op de lessen die hieruit geleerd kunnen worden, kan worden geconstateerd dat er overeenstemming bestaat over de zorgvuldigheid van het uitgebrachte materiaal en over de gevolgde onderzoeksmethodiek. Eerder is reeds afgesproken dat op basis van de klachtenanalyse 2004 klachtenanalyses over voorgaande jaren (tot aan 1992) worden uitgevoerd. Het is wenselijk dat op basis van de klachtenanalyse 2004, met name de conclusies en aanbevelingen, een verdere verbetering van het instrument klachtenanalyse wordt nagestreefd (Relatie met verbetervoorstel 1);
2. De workshop Klachten van 31 mei 2005 is opgezet vanuit de gedachte dat er een visie op klachten moet worden geformuleerd. Deze visie hoeft niet - moet zelfs niet - op stel en sprong klaar te zijn. De Werkgroep Klachten is een voorstander van een CROS-visie op klachten die zich ontwikkelt, met ruimte voor multidisciplinair onderzoek, met ruimte voor bestuurskundige reflectie en ontwerp van bestuurlijke arrangementen, met nadruk op sociaal wetenschappelijke input. De eerste workshop Klachten was een succes, en zou volgens de Werkgroep Klachten gevolgd moeten worden door een serie van verdere thematische workshops. Stapsgewijs ontstaat aldus een visie op klachten, waarin niet alleen inhoudelijk diep wordt ingegaan op hoe klachten in de context van Schiphol tot uiting komen en moeten worden gewaardeerd, maar waarin ook bestuurlijke arrangementen worden aangereikt (Relatie met verbetervoorstel 2);

3. Voorgaande overweging is niet bedoeld als aanbeveling om voorlopig niets te doen. Ervan uitgaande dat de ontwikkeling van een CROS-visie op klachten (periode 2005 – 2007) parallel kan plaatsvinden aan verbeteringen aan het huidige systeem, zoals die ook in de workshop Klachten van 31 mei 2005 naar voren zijn gekomen, lijkt het de Werkgroep Klachten verstandig indien de beoogde “verbreding” en “verfijning” van de klachtenbehandeling met voortvarendheid wordt ingezet: rubricering, inrichten van bewonerspanels e.a. (Relatie met verbetervoorstel 3).

3. Verbetervoorstellen

In het kader van de “deadline” van 1 juli 2005 die het Ministerie van Verkeer & Waterstaat heeft gesteld aan het indienen van verbetervoorstellen in het kader van de evaluatie van het Schipholbeleid, draagt de Werkgroep Klachten de volgende verbetervoorstellen aan:

4. Een voorstel voor verdere verbetering van het instrument van klachtenanalyse op basis van de uitgebrachte eerste klachtenanalyse CROS 2004
5. Een voorstel voor het ontwikkelen van een beleidsmatige visie op klachten (incl. verkennen van mogelijke nieuwe bestuurlijke arrangementen). Een voorstel voor verbreding van het begrip klacht, hierbij meer instrumenten mogelijk maken dan alleen de huidige klachtenlijn, en verfijning van het begrip klacht, waarbij naast registratie van geuite klacht ook gekeken wordt naar afhandeling van de klachten
6. Een voorstel voor het samenstellen van representatieve bewonerspanels in de omgeving van Schiphol. Hiermee kan een relatie gelegd worden met de in de werkgroep Hinderbeperking voorgestane pilots, c.q. experimenten.

Ik hoop U hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

mevrouw S.M. Smit-van de Velde,
waarnemend voorzitter van de Werkgroep Klachten

Datum 30 juni 2005
Onderwerp Rapportage verbetervoorstellen Werkgroep
Met en Rekenen

De voorzitter van de CROS
Drs H.G. Ouwerkerk

Bureau CROS
Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon 023 514 46 53
Telefax 023 514 36 93
E-mail cros@noord-holland.nl

Uw kenmerk
Ons kenmerk CROS05.149
Bijlage(n)

**CROS informatie- en
klachtenbureau**
Havenmeesterweg 29
1118 CB Luchthaven Schiphol
Telefoon 020 601 55 55
Telefax 020 653 01 64
Website ww.crosinfo.nl

Geachte Voorzitter,

Met inachtname van de opmerkingen gemaakt in de plenaire CROS-vergadering van 27 juni jl. doe ik U hierbij de verbetervoorstellen van de werkgroep Meten en Rekenen toekomen.

Het eerste voorstel komt voort uit een toenemende behoefte binnen de CROS gelederen aan handvaten voor de hinderbeleving in het buitengebied (gebieden met een geluidsbelasting van minder dan 20 Ke, c.q. in overleg met de C.D.V. gebieden met een geluidsbelasting tussen de 35 Ke en 20 Ke). Het tweede voorstel bevat een aantal ideeën die zijn voortgekomen uit de samenwerking tussen CROS en het NLR ten aanzien van informatieverstrekking en erkenning van hinder.

Voorstel 1: het hanteerbaar maken van hinderbeleving van omwonenden in het buitengebied, door middel van het in samenwerking met C.D.V. ontwikkelen van meetmogelijkheden voor het buitengebied.

Voorstel 2: het hanteerbaar maken van hinderbeleving van omwonenden in het algemeen door:

- d. verbeteren van de communicatie tussen overheid, sector en omwonenden;
- e. erkenning van de hinder door overheid en sector met behulp van een adequaat klachtenregistratie en –afhandelingssysteem.
- f. introductie van geluidseisen op vluchtniveau.

Voorstel 1

Met het oog op het hanteerbaar maken van de hinderbeleving van omwonenden in het buitengebied is het wenselijk mogelijkheden te ontwikkelen voor het meten van vliegtuiggeluid aldaar.

CROS heeft daarom ingestemd met onderzoek naar de technische mogelijkheden van het meten van vliegtuiggeluid bij relatief lage geluidbelasting. Het onderzoek wordt in de maanden mei t/m september 2005 uitgevoerd door het RIVM, die daarvoor op een aantal locaties experimenten uitvoert met verschillende meetsystemen.

De verwachting is dat de resultaten van het onderzoek de deur zullen openen voor de ontwikkeling van een systeem dat de geluidbelasting op een betrouwbare manier kan monitoren. Dit kan gebeuren in een samenwerkingsverband tussen C.D.V. en CROS.

Voorstel 2

Op 1 april 2005 organiseerde de CROS in samenwerking met het NLR (Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium) een brainstormbijeenkomst "informatievoorziening vliegtuiggeluid". Daarin kwam naar voren dat er vanuit de omgeving een grote behoefte is aan duidelijke milieu-informatie in de regio rond Schiphol. Naar aanleiding van de bijeenkomst heeft de Secretaris van de CROS het NLR verzocht de ideeën die naar voren kwamen gestalte te geven in een concept verbetervoorstel voor de evaluatie van het Schipholbeleid. Ter aanvulling hierop heeft het NLR voorstellen geformuleerd ten aanzien van klachtenregistratie en het gebruik van meetsystemen binnen het handhavingstelsel. Na een reactieronde op het daaruit voortgekomen rapport tijdens de vergadering van de Werkgroep Meten en Rekenen van 14 juni jongstleden is besloten de volgende verbetervoorstellen aan u te melden. De werkgroep is nog niet 100 % content over de precieze formulering van deze voorstellen. Met de huidige voorlopige formulering is de richting van de voorstellen voor dit moment evenwel voldoende aangeduid.

Voorstel 2a

Informatie dient transparant en eerlijk te zijn. Omwonenden moeten kunnen snappen wat ze lezen. Goed geïnformeerd worden kan bijdragen aan een gevoel van erkenning en respect bij omwonenden en leidt daarmee tot beperking van de hinder. De volgende concrete maatregelen kunnen bijdragen aan transparante en eerlijke informatievoorziening:

- *geluidbericht*, een heldere prognose van de verkeerssituatie rondom Schiphol voor de komende dagen door middel van cijfers over routegebruik. Daarbij moet duidelijk het voorspellende karakter van de berichten worden aangegeven, immers de onzekerheid van deze voorspellingen is sterk gelieerd aan de weersvoorspellingen;
- *'geluidemmertjes per deelgebied'*. Middels een versimpelde weergave van de (geluids)gegevens die voor de handhaving gebruikt worden, bijvoorbeeld op het internet, kan inzichtelijk gemaakt worden hoe de geluidsbelasting zich gedurende het jaar ontwikkeld;
- *historische gegevens over baan en routegebruik*. Een eenvoudige en transparante weergave van het routegebruik, rustperiodes en alternatieve geluidmaten is ook wenselijk voor informatie richting omwonenden als het gaat om historische vluchtgegevens.

Voorstel 2b

Ook erkenning van hinder en de daaraan gerelateerde klachtmeldingen door de overheid en sector kunnen ertoe bijdragen dat omwonenden zich in hogere mate serieus genomen voelen. De CROS workshop ‘Wat is een klacht?’ op 31 mei 2005 te Haarlem maakte duidelijk dat het de huidige praktijk van simpelweg registreren en rapporteren van de klachten daarbij niet voldoende is. De volgende verbeteringen kunnen worden aangebracht:

- het indienen van een klacht kan makkelijk via internet gebeuren met een gedegen rubricering. Het toekennen van wegingsfactoren op de ingediende klacht geeft daarbij de mogelijkheid om de klachtenaantallen te reduceren. Als een klager kan aangeven of de overlast structureel van aard is of sporadisch voorkomt kan hiermee al een groot deel van de klachtenaantallen gecompriemd worden;
- aan de hand van de gerubriceerde klachtgegevens en vluchtgegevens uit FANOMOS kan een gedegen klachtenanalyse plaatsvinden. Gegevens over routegebruik, rustperiodes en NA_{xx} kunnen gekoppeld worden aan de klachtendatabase. Zo kan de klacht een betere performance indicator worden voor de mate van hinder door vliegtuigen die de omgeving ervaart;
- om een goed inzicht in de totale hinderbeleving van de omwonenden te krijgen dienen de klachtenstatistieken te worden aangevuld met kwalitatieve gegevens. Het in het leven roepen van bewonerspanels in verschillende regio's kan daartoe bijdragen. Het in kaart brengen van de groep niet-klagers verdient daarbij speciale aandacht.

Voorstel 2c

De omwonenden van Schiphol hebben, terecht of onterecht, meer vertrouwen in geluidmetingen dan geluidberekeningen. De huidige geluidmetingen met meetsystemen hebben als doel de omgeving te informeren en hebben geen plaats binnen de handhaving. Met “geluidmetingen voor handhaving” kunnen de overtreders van de gestelde grenswaarden, anders dan in de huidige handhavingssystematiek, ook op vluchtniveau worden afgerekend. Hierbij wordt per vlucht geconstateerd of de vastgelegde grenswaarden al dan niet worden overschreden. Wordt er geconstateerd dat een van de grenswaarden overschreden is dan krijgt de overtreder een boete.

Dit systeem wordt bij een groot aantal buitenlandse luchthavens met succes toegepast. De mogelijkheid van toepassing op Schiphol dient daarom nader onderzocht te worden. De maatregel zou kunnen worden ingevoerd ter vervanging van bijvoorbeeld de TVG in plaats van als aanvulling op het huidige handhavingssysteem.

Ik hoop U hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

H.H. Eilert,
voorzitter van de Werkgroep Meten & Rekenen

Datum 30 juni 2005
Onderwerp Rapportage verbetervoorstellen Werkgroep
Communicatie

De voorzitter van de CROS
Drs H.G. Ouwerkerk

Uw kenmerk
Ons kenmerk CROS05.156
Bijlage(n)

Bureau CROS
Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon 023 514 46 53
Telefax 023 514 36 93
E-mail cros@noord-holland.nl

**CROS informatie- en
klachtenbureau**
Havenmeesterweg 29
1118 CB Luchthaven Schiphol
Telefoon 020 601 55 55
Telefax 020 653 01 64
Website www.crosinfo.nl

Geachte Voorzitter,

Met inachtname van de opmerkingen gemaakt in de plenaire CROS-vergadering van 27 juni jl. doe ik U hierbij de verbetervoorstellen van de werkgroep Communicatie toekomen.

Op 14 oktober 2004 organiseerde de werkgroep CROS Communicatie een brainstormbijeenkomst "Stand van zaken Communicatie". Daarin kwam naar voren dat de CROS meer actief en vooral zichtbaar voor de omgeving de dialoog zou moeten aangaan om een helder beeld te schetsen over de mogelijkheden dan wel onmogelijkheden van hinderbeperking. De tegengestelde belangen van de binnen de CROS vertegenwoordigde partijen maakt dat de gestelde doelen van de CROS door omwonenden met wantrouwen worden bekeken. In het vervolgtraject werd in december 2004 de opdracht gegeven een onderzoek te verrichten naar imago en naamsbekendheid van de CROS. De conclusies uit dit rapport '*Werk aan de winkel, onderzoek naar het imago van de CROS*', bevestigen bovenstaande bevindingen en onderstrepen een beperkte communicatie en daarmee de vele onduidelijkheden in missie en visie van de CROS.

De werkgroep CROS Communicatie heeft zich daarnaast gebogen over mogelijke oplossingen om te komen tot een verbetering van imago en naamsbekendheid van de CROS en een verbeterde relatie met haar achterban. Hierbij is over de volgende punten overeenstemming bereikt:

1. De CROS wenst meer inzicht te verkrijgen in haar verschillende doelgroepen en wat er leeft aan wensen en behoeften binnen de Schipholregio
2. CROS Communicatie moet zichtbaar maken wat het overleg binnen de CROS oplevert en inspelen op actuele ontwikkelingen binnen het werkveld

3. De afstand tussen de CROS, de vertegenwoordigers van de verschillende doelgroepen, en de doelgroepen moet worden verkleind
4. De ontwikkeling van (ver)nieuw(d)e middelen en informatiekkanalen om de gelijkwaardigheid in kennis en organisatie van de geledingen onderling te bevorderen en een meer zichtbare en gerichte communicatie op gang brengen tussen de CROS en haar externe omgeving.

Naar aanleiding van verschillende bijeenkomsten en onderzoeken heeft de werkgroep Communicatie haar ideeën gestalte gegeven in een aantal verbetervoorstellen voor de evaluatie van het Schipholbeleid. Deze verbeteringen zijn bedoeld om een infrastructuur voor communicatie, kennisoverdracht en gegevensuitwisseling te ontwikkelen waar de CROS in de toekomst haar doelstellingen en producten op vele fronten sterker kan profileren, niet alleen bij omwonenden, maar bij al haar doelgroepen.

Voorstel

Voorgesteld wordt een breed spectrum van interne en externe communicatiemogelijkheden te ontwikkelen gericht op de diverse en verschillende doelgroepen, waarvan het centrale punt een digitaal informatieplatform zal zijn dat de huidige website integreert met een nieuw extranet, intranet en klachtenregistratiesysteem. De belangrijkste doelstellingen hierbij zijn:

- Intensiever betrekken van omwonenden
- Transparanter maken van de werkwijze van de CROS
- Flexibel en efficiënt klachten verwerken en analyseren
- Een rol voor de CROS als kenniscentrum ten behoeve van overleg en als werkomgeving voor de drie in de CROS vertegenwoordigde geledingen en een manier om vergaarde kennis meer georganiseerd 'aan de man te kunnen brengen'
- Virtueel kantoor voor de medewerkers van de CROS.

Hiermee kan de CROS, naast het bieden van een toegankelijke weg naar beschikbare informatie voor omwonenden, eveneens voor de eigen CROS leden snel en eenvoudig informatie op maat ontsluiten (kenniscentrum). Dit vergroot de betrokkenheid van de bewonersvertegenwoordigers en verkleint de afstand in kennis en organisatie tussen de CROS geledingen onderling. Ook de implementatie van een nieuw klachtenregistratiesysteem maakt de klachtenstroom inzichtelijk en leidt tot een verbeterde klachtafhandeling en behandeling van verzoeken om informatie.

Het afstemmen en het op elkaar laten aansluiten van de communicatieparagraaf van de voorstellen van de CROS-werkgroepen hoort hier bij. Daarnaast zal de werkgroep zonedig suggesties doen aan leden van de CROS inzake het op elkaar aansluiten van communicatietrajecten. Dit totaal zal in september 2005 vastgelegd worden in een communicatieplan en een plan van aanpak.

Ik vertrouw erop U hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Mevr. H.L. Groen,
voorzitter van de Werkgroep Communicatie

BIJLAGE 2 (OVERZICHT VAN VERBETERVOORSTELLEN DIE IN AFSCHRIFT AAN DE C.R.O.S. ZIJN TOEGESTUURD)

1. Prof. Dr P.J. Stallen e.a., “Fundering in de regio, bijdrage aan het geluidsbeleid Schiphol” (d.d. 23 september 2004)
2. Gemeente Liemeer (d.d. 4 april 2005)
3. Stichting Dorpsraad Spaarndam (d.d. 21 april 2005)
4. Gemeente Haarlem (d.d. 29 april 2005)
5. Algemene Vereniging van Bewoners/eigenaren te Uitgeest (d.d. mei 2005)
6. Marc Boogert (d.d. 17 mei 2005)
7. Gemeente Haarlemmermeer (d.d. 24 mei 2005)
8. Prof. Dr P.J. Stallen, “Verschillen onder omwonenden van door Schiphol relatief licht belaste gebieden in preferenties voor maatregelen om geluidhinder te verminderen” (d.d. 27 mei 2005)
9. Gemeente Amstelveen (d.d. 7 juni 2005)
10. Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (d.d. 8 juni 2005)
11. Stichting Natuur en Milieu (d.d. 14 juni 2005)
12. Gemeente Aalsmeer (d.d. 14 juni 2005)
13. Kern-bestuurders Bestuurlijke Regie Schiphol (d.d. 15 juni 2005)
14. Gemeenten Beverwijk, Castricum, Heemskerk, Uitgeest en Velsen (d.d. 17 juni 2005)
15. Gemeente Zaanstad (d.d. 21 juni 2005)
16. Provincie Zuid-Holland (d.d. 23 juni 2005)
17. A.M. van Noort (d.d. 23 juni 2005)
18. De 18 platforms in de regio Schiphol (d.d. 23 juni 2005)
19. Platform Overlast Schiphol Uithoorn (d.d. 27 juni 2005)
20. Gemeenten clusters Noord (Velsen, Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest, Castricum), Noordmidden (Wormerland, Zaanstad, Oostzaan), Noordwest (Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Haarlem), Oost (Amstelveen, Ouder-Amstel, Muiden, Weesp), Zuidoost (Uithoorn, Liemeer) en de gemeente Aalsmeer (d.d. 27 juni 2005)
21. Bewonersvertegenwoordigers in de C.R.O.S. (d.d. 27 juni 2005)
22. Luchtverkeersleiding Nederland, KLM en Schiphol Group “Werken aan de toekomst van Schiphol en de regio” (d.d. 27 juni 2005)
23. Frontier (d.d. 28 juni 2005)
24. Bewonersvereniging Hoofddorp-Noord (d.d. 29 juni 2005)
25. Gemeenten Leiden, Lisse, Noordwijkerhout, Oegstgeest, Sassenheim en Warmond (d.d. 30 juni 2005).

BEKNOPTE BESLUITENLIJST PLENAIRE CROS VERGADERING D.D. 27 JUNI 2005

1. Er is afgesproken dat ten aanzien van de rapportages van het RIVM over externe veiligheid en de onderzoeken ten behoeve van het beoordelingskader gezondheid en milieu: nachtelijk geluid van vliegverkeer rond Schiphol en slaapverstoring, een planning wordt gemaakt voor behandeling in de CROS. Dit zal nog vóór 1 oktober 2005 plaatsvinden opdat de conclusies ervan kunnen worden meegenomen in het kader van de evaluatie van het Schipholbeleid
2. Er is afgesproken dat de secretaris van de CROS in overleg met de voorzitters van de werkgroepen uiterlijk 15 juli 2005 een notitie aan de leden van de CROS voorlegt, bevattende een tijdsplanning van de werkzaamheden voor de komende periode (1 augustus 2005 tot 1 februari 2006)
3. Er is afgesproken dat de plenaire CROS frequenter bijeenkomt in verband met de evaluatie van het Schipholbeleid, bijvoorbeeld eens in de drie à vier weken vanaf 1 augustus 2005. Hiertoe zal door de secretaris van de CROS een vergaderschema worden opgesteld
4. Met een korte presentatie wordt het verbetervoorstel van LVNL, KLM en de Schiphol Group “Werken aan de toekomst van Schiphol en de regio” aan de voorzitter van de CROS aangeboden
5. Met een korte presentatie worden de verbetervoorstellen van de bewonersvertegenwoordigers in de CROS aan de voorzitter van de CROS aangeboden
6. Overeenstemming wordt bereikt over de verbetervoorstellen die in de werkgroepen Hinderbeperking, Klachten, Meten & Rekenen en Communicatie zijn opgesteld
7. Overeenstemming wordt bereikt over de brief met verbetervoorstellen van de CROS aan de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat
8. Er is afgesproken dat afschrift van de antwoordbrief van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat over de motie Baarda aan de leden van de CROS wordt toegestuurd
9. Er is afgesproken dat hetzelfde geldt voor de reactie van LVNL op vragen van de Heer Geudeke over parallel starten
10. Er is afgesproken dat de opmerkingen van mevrouw Wesseling over het externe veiligheidsrapport van het RIVM aan het verslag van de vergadering van 27 juni 2005 worden gehecht.