



> Retouradres Postbus 20904 2500 EX Den Haag

Voorzitter Alderstafel
De heer Hans Alders

cc. CROS

**Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid**
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20904
2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl

Ons Kenmerk
IenM/BSK-2012-37404

Bijlage
4

Datum 8 maart 2012
Betreft Evaluatie Zwanenburgbaan vertrekroute 'experiment'

Geachte heer Alders,

In februari 2011 heeft de Stuurgroep Parallel starten u geïnformeerd over de start van het NYKER vertrekroute experiment zonder regeling op de Zwanenburgbaan. Destijds is toegezegd dat u zult worden geïnformeerd over de resultaten van de evaluatie die na een jaar zou worden uitgevoerd. Graag breng ik u hiervan op de hoogte.

Per 10 maart 2011 is gestart met het optimaliseren van de uitvliegroute van de Zwanenburgbaan. De stap die is gezet betreft uitvoering van een onderdeel van het Aldersakkoord ("*de route vanaf de Zwanenburgbaan optimaliseren, waarbij als principe wordt uitgegaan van een gelijke afstand tot de kernen Zwanenburg en Badhoevedorp*"). De uitwerking hiervan is tot stand gekomen na uitvoerig beraad met de Focusgroep Parallel starten van de CROS.

Na een jaar is geëvalueerd of het aanpassen van de grenswaarden in de handhavingpunten in het nieuwe gebruiksjaar nodig is en getoetst in hoeverre de doelstelling uit het convenant gehaald is. Hiertoe zijn de effecten van de optimalisatie van de vertrekroute in kaart gebracht. In maart 2011 is door de betrokken partijen aan de Alderstafel vastgesteld dat de gemaakte afspraken uit het convenant Hinderbeperking vast staan. Het gaat bij het in kaart brengen van de effecten om een marginale toesting en niet om een heronderhandeling van de gemaakte afspraken. De CROS heeft de suggestie gedaan om tevens de effecten op de geluidbelasting t.o.v. de situatie met koersinstructie in kaart te brengen. Deze suggestie is overgenomen. Om de effecten van de optimalisatie van de vertrekroute in kaart te brengen zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd (volledige rapportages bijgesloten):

1. Effect op de geluidbelasting (Rapport To70)
2. Effect op de hinderbeleving (TeamVier)
3. Operationele evaluatie (KLM/LVNL)
4. Baangebruik Zwanenburgbaan (AAS)
5. Melders/meldingenanalyse (BAS)

Uit de berekeningen van de toekomstige effecten van de routeoptimalisatie (met een verkeersscenario van 480.000 vliegtuigbewegingen) blijkt dat in het zwaar

belaste gebied dichtbij de luchthaven Schiphol (binnen de 58 dB(A) L_{den} contour) de hinder afneemt, in tegenstelling tot het verder van de luchthaven weg gelegen gebied (binnen de 48 dB(A) L_{den} contour). Het hinderbelevingsonderzoek en de BAS meldingen geven aan dat er kwalitatief nauwelijks verschil wordt opgemerkt. Vanuit technisch-operationeel oogpunt concludeert de Stuurgroep dat de nieuwe vertrekroute vliegbaar is. De doelstelling om invulling te geven aan de Alders afspraak om de vertrekroute als principe halverwege de kernen Zwanenburg en Badhoevedorp te laten lopen is daarmee mijns inziens geslaagd.

**Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid**

Ons Kenmerk
IenM/BSK-2012-37404

Bij de start van de proef is ervan uitgegaan dat er geen verhoging van de grenswaarden in de handhavingspunten noodzakelijk zou zijn. Ook is aangenomen dat een verlegging van de luchtverkeerwegen niet nodig is. Uit de resultaten van de proef is gebleken dat deze uitgangspunten juist zijn. Daarmee is momenteel dus ook geen formele besluitvorming aan de orde en zal het gebruik van de geoptimaliseerde vertrekroute worden gecontinueerd.

Middels een door de CROS georganiseerde Focusgroep op 9 maart zullen bewonersvertegenwoordigers en bestuurders over deze resultaten worden geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

DE VOORZITTER VAN DE STUURGROEP PARALLEL STARTEN,

Jacqueline Prins