

HANS ALDERS

Aan

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
de heer Joop Atsma
p/a postbus 20901
2500 EX Den Haag

Amsterdam, 28 oktober 2010.

Geachte staatssecretaris,

Naar aanleiding van het verzoek van de Tweede Kamer informeer ik u bijgaand over de voortgang bij de ontwikkeling van de evaluatiecriteria van het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel.

De Tweede Kamer heeft gevraagd hoe het stelsel op basis van het experiment beoordeeld gaat worden. Bij de beoordeling van het nieuwe stelsel zal inzichtelijk gemaakt worden wat de mogelijkheden zijn voor het strikt geluidspreferentieel baangebruik en wat de effecten hiervan zijn op zowel de bescherming van de omgeving als op de netwerkkwaliteit en de hieraan gerelateerde piekruisingscapaciteit. Dat is het kernpunt van de evaluatie.

Exploratief karakter experiment

In mijn advies ben ik ingegaan op het exploratieve karakter van het experiment. Daartoe behoort het beproeven van de uitgangspunten die bij het ontwerp van het nieuwe stelsel zijn gehanteerd én de exploratie van de nadere invulling daarvan op basis van de verworven inzichten in de praktijk. Ik heb daarbij ook aangegeven dat er bereidheid bij partijen bestaat om bij die zoektocht het maximaal mogelijke resultaat te behalen met inachtneming van de bovengenoemde uitgangspunten. De te verwerven inzichten in de werking van het stelsel in de praktijk, en de nadere invulling van het stelsel op basis daarvan, zullen door partijen aan Tafel worden gewogen om tot een oordeel te komen over het nieuwe stelsel in de evaluatie. Ongetwijfeld zal het experiment ook nieuwe inzichten geven die meegenomen gaan worden in de evaluatie.

De elementen die in de evaluatie in ieder geval door partijen aan Tafel zullen worden betrokken in hun oordeelsvorming zijn in het advies op hoofdlijnen benoemd en sindsdien aan de Alderstafel op een aantal punten nader ingekleurd. Op uw verzoek geef ik u hierbij inzicht in de stand van zaken wat betreft de elementen die door partijen aan Tafel betrokken zullen worden in de evaluatie. Daarbij vraag ik u, in het licht van het aangegeven exploratieve karakter van het experiment, ruimte aan partijen te laten om op basis van de verworven inzichten in het experiment over de werking van het stelsel tot een nadere weging te komen van elk van deze elementen.

Tijdens het experiment wordt elke drie maanden een monitoringrapport opgesteld waarin inzicht wordt gegeven in de wijze waarop in de praktijk wordt gevlogen in relatie tot de

voorgestelde regels. Daarnaast zal na het eerste en na het tweede jaar van het experiment een evaluatie plaatsvinden. Voor deze evaluaties wordt informatie gebruikt uit de monitoring.

Bij de evaluatie na het eerste jaar zullen partijen vaststellen of de doelstellingen van het experiment op dat moment al gehaald zijn, of dat er voldoende perspectief is, om ervan uit te mogen gaan, dat deze tijdens het tweede jaar van het experiment gehaald kunnen worden.

Evaluatiecriteria (1): regels nieuw stelsel

Een belangrijk deel van deze evaluatie heeft betrekking op de werking van de voorgestelde regels voor het strikt geluidspreferentieel baangebruik zoals die in het advies zijn opgenomen. Voor de regels zijn normen gesteld die als belangrijke evaluatiecriteria in het experiment gelden. De regels en de daarbij behorende evaluatiecriteria zijn:

Regel 1: Baanpreferentie bij inzet twee banen

Uitgangspunt daarbij is zo min mogelijk vliegen over bewoond gebied onder de gegeven weerscondities. Gebruik richting het noorden krijgt daarbij de voorkeur boven gebruik richting het zuiden en het gebruik van westelijke banen krijgt de voorkeur boven het gebruik van oostelijke banen. Dit is vertaald in een zogenaamde baanpreferentie. De uitwerking hiervan treft u aan in de baanpreferentietabellen in bijlage 2 bij het advies. Deze gelden als evaluatiecriteria in het experiment.

Regel 2: Inzet van een derde baan

Uitgangspunt daarbij is dat voor de afhandeling van het verkeer niet meer banen worden ingezet dan nodig is om het verkeer af te kunnen handelen. Een extra baan wordt ingezet als het aanbod meer is dan 100% van de feitelijke capaciteit op de primaire banen. In het operationeel plan wordt op basis van de capaciteit en het verwachte verkeer bepaald wat het verwachte aantal uur is dat het verkeer gemiddeld per dag op twee banen kan worden afgehandeld. Dit aantal uur, verlaagd met een uur, is de norm (evaluatiecriterium). In het experiment wordt voor deze verlaging uitgegaan van een uur en zal worden onderzocht of deze kan worden verlaagd in de richting van een half uur.

Regel 3: Verdeling verkeer bij inzet van drie banen

Uitgangspunt is de meest preferente baan zoveel mogelijk te benutten bij de inzet van twee start- of landingsbanen in de pieken. De periode van het experiment zal worden benut om de mogelijkheden te onderzoeken voor:

a. een regel waarbij in de periode tot 2014 het aandeel landend verkeer op de Polderbaan wordt vergroot tijdens landingspieken (2 landingsbanen), als ook de Zwanenburgbaan is ingezet voor landend verkeer. In de huidige situatie is het aandeel 40%. De ambitie is om te komen tot een norm van 45% (evaluatiecriterium). Verder wordt tijdens het experiment verkend hoe in de periode na 2014 het aandeel landend verkeer op de Polderbaan verder wordt vergroot tijdens landingspieken als gevolg van het realiseren van de vierde fix. De ambitie is om te komen tot een norm die hoger is dan 45%.

b. een regel waarbij het aandeel landend verkeer op de Kaagbaan tijdens landingspieken, wanneer ook de Aalsmeerbaan is ingezet voor landend verkeer, wordt genormeerd. In het experiment wordt uitgegaan van een norm van 50% (evaluatiecriterium).

c. het laten starten via de westelijke (meest geluidpreferente) banen van vliegtuigen met een westelijke bestemming wanneer twee startbanen in gebruik zijn (evaluatiecriterium).

Regel 4: Inzet van een vierde baan

Uitgangspunt is zo min mogelijk gebruik te maken van een vierde baan. Bij verstoringen kan echter inzet van een vierde baan noodzakelijk zijn voor de operationele betrouwbaarheid. Norm voor inzet van de vierde baan is niet meer dan gemiddeld 40 vliegtuigbewegingen per dag en niet meer dan maximaal 60 vliegtuigbewegingen per dag bij operationele verstoringen (evaluatiecriterium).

Evaluatiecriteria (2): werking en effecten nieuw stelsel

Naast de regels en normen die geëvalueerd zullen worden in het experiment, is in het advies op pagina 7 en 8 in meer algemene zin ingegaan op de voor partijen van belang zijnde evaluatiecriteria die inzicht moeten verschaffen in de werking en de effecten van het nieuwe stelsel. Het gaat hierbij om de volgende elementen:

Bescherming omgeving - Het gaat daarbij om:

- Beschermende werking: afdoende bescherming voor binnen- en buitengebied en duidelijkheid over lokale bescherming
- Gelijkwaardige rechtsbescherming die zal worden getoetst door prof. Michiels van de Universiteit Tilburg

In de evaluatie zal beoordeeld worden:

- Of het voldoet aan de wettelijke criteria voor gelijkwaardigheid. Het gaat hierbij om de geactualiseerde criteria zoals opgenomen in de brief van de minister van VenW aan de Tweede Kamer d.d. 25 mei 2007 (Kamerstukken II, 29665, nr.46).
- Of het een gelijkwaardige rechtsbescherming biedt vergeleken met het huidige stelsel. Hiervoor zal opnieuw advies worden uitgebracht door de heer Michiels.
- Of de lokale effecten van het experiment acceptabel zijn en niet leiden tot grote verschuivingen in geluidsoverlast. Bij de evaluatie van het experiment zullen lokale effecten van het nieuwe stelsel ten opzichte van het huidige stelsel in kaart worden gebracht. Dit zal op een vergelijkbare manier gebeuren als in bijlage 4 bij het advies over het nieuwe normen- en handhavingstelsel is gebeurd.

Operationele uitvoerbaarheid - Het gaat daarbij om:

- Behoud netwerkqualiteit en piekruurcapaciteit, veiligheid en efficiency
- Ontwikkelruimte tot en met 2020 tot 510.000 vliegtuigbewegingen per jaar waarvan 32.000 in de nacht en vroege ochtend
- Toepasbaarheid regels
- Administratieve lasten

In de evaluatie zal beoordeeld worden:

- Of de regels niet belemmerend werken voor de veiligheid en de kwaliteit van het netwerk. De veiligheidseisen die de Inspectie aan de operatie stelt en handhaaft blijven onverminderd van kracht. De kwaliteit van het netwerk heeft betrekking op het aantal bestemmingen en de frequentie daarvan en de operationele eisen die hieraan gesteld worden (zoals punctualiteit en piekruurcapaciteit).

- Of de vluchtefficiëntie en de kwaliteit van het netwerk op Schiphol niet worden geschaad, waaronder het mogelijk maken van tenminste 510.000 vliegtuigbewegingen (passend binnen gelijkwaardigheid).
- Of elk van de regels, en de totale set, ook toepasbaar zijn bij een verkeersvolume van tenminste 510.000 vliegtuigbewegingen. Hiervoor wordt parallel aan het experiment een onderzoek uitgevoerd.
- Of de regels van het experiment innovatie accommodeert en stimuleert.
- Of het geheel van regels en normen geen tegenstrijdige sturing oplevert. Dit zal uit de analyse van de gegevens en ervaringen met het experiment moeten blijken. De operationele werkbaarheid en de mogelijke cumulatieve werking van de verschillende regels op elkaar zou er namelijk toe kunnen leiden dat, hoewel iedere regel op zichzelf juist en verantwoord is, de wederzijdse invloed op elkaar leidt tot ongewenste effecten.

Handhaafbaarheid - Het gaat daarbij om:

- Concrete regels
- Informatievoorziening ten behoeve van toezicht en handhaving

In de evaluatie zal beoordeeld worden:

- Of de regels naast operationeel uitvoerbaar ook handhaafbaar zijn. Hiervoor zal onder meer een toets door de Inspectie Verkeer en Waterstaat worden uitgevoerd.
- Op welke wijze de handhaving in het nieuwe stelsel nader ingevuld kan worden (inclusief de sancties).

Begrijpelijkheid - Het gaat daarbij om:

- Transparant, minder complex, navolgbaar en uitlegbaar

In de evaluatie zal beoordeeld worden:

- Of er sprake is van een beter uitlegbaar en meer transparant stelsel van regels.

Ruimtelijke ordening - Het gaat daarbij om:

- Er wordt inzicht gegeven in de lokale geluidsbelasting, waarbij nader af te spreken contourenkaarten zullen worden gevoegd op basis waarvan een robuust ruimtelijk orderingsbeleid ontwikkeld kan worden.

In de evaluatie zal beoordeeld worden:

- Of de lokale effecten van het experiment acceptabel zijn en niet leiden tot grote verschuivingen in geluidsoverlast (zie hierboven onder 1).

Hinderbeperking middels CDA's - Het gaat daarbij om:

- Naast de afspraken over het stelsel is met betrekking tot hinderbeperking onder meer de volgende afspraak gemaakt. De ontwikkeling van CDA's zal plaatsvinden door het transformeren van de bestaande nachtroutes en deze ook te gebruiken in de periode tussen 22.00-23.00 uur. Het is de bedoeling om met het feitelijk vliegen van de nieuwe routes in de loop van 2012 te beginnen. De voortgang en de geboekte resultaten van deze afspraak zullen worden gemonitord en zij zullen betrokken worden bij het eindoordeel over het experiment van het stelsel.

In de evaluatie zal beoordeeld worden:

- Of de regels van het experiment voldoende ruimte bieden om de gemaakte afspraken over hinderbeperkende maatregelen te implementeren - het gaat hierbij in eerste instantie om de inpassing van CDA's - in het nieuwe stelsel en of er daarbij voldoende vooruitgang is geboekt.

Over de genoemde punten zal in het evaluatierapport worden gerapporteerd. Daarnaast wordt er, zoals in mijn advies aangegeven, elke drie maanden een monitoringsverslag opgesteld waarin gevolgd wordt hoe het vliegen volgens de regels van het nieuwe stelsel verloopt. In februari/maart 2011 ontvangt u het eerste monitoringsverslag van het experiment.

Ik vertrouw erop dat u op basis hiervan de Tweede Kamer kunt informeren.

Hoogachtend,

- is getekend -

Hans Alders