

## HANS ALDERS

---

*Aan*

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
de heer J. Atsma  
P/a postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Amsterdam, maart 2011.

Geachte staatssecretaris,

Hierbij bied ik u een tweetal toegezegde documenten aan die aan de laatste Alderstafel Schiphol van 3 maart zijn vastgesteld. Daarnaast informeer ik u over enkele nadere afspraken die rond hinderbeperkende maatregelen aan dezelfde Tafel zijn gemaakt.

*Eerste monitoringsrapportage experiment geluidsstelsel*

Allereerst ontvangt u hierbij het eerste monitoringsrapport over het verloop van het experiment met het nieuwe geluidsstelsel voor Schiphol dat per 1 november van start is gegaan. Conform de opzet van het experiment wordt het verloop van het experiment per kwartaal gemonitord onder regie van de Alderstafel. Deze rapportages vormen de input voor de tussentijdse evaluatie. De evaluatiecriteria die daarbij worden gehanteerd heb ik u bij brief van 28 oktober 2010 toegezonden.

In het rapport komen de volgende onderwerpen aan de orde: bijzonderheden die van invloed waren op de vliegoperatie, karakteristieken van de operatie, tussenresultaten voor de uitvoering van de operatie binnen de regels van het baangebruik, het gerealiseerde geluid, tussentijdse waarden in de handhavingpunten en indicatoren voor netwerkqualiteit.

De periode waarover in bijgaand document wordt gerapporteerd betreft het eerste kwartaal van het gebruiksjaar dat loopt van 1 november 2010 tot en met 31 januari 2011. De resultaten van het experiment in het eerste kwartaal kunnen niet worden geëxtrapoleerd naar een heel gebruiksjaar. Dit omdat bijvoorbeeld een winterseizoen en een zomerseizoen een andere dienstregeling hebben en daarom ook een ander verkeersbeeld geven. De in de rapportage genoemde resultaten moeten in dit licht worden beschouwd.

Het algemene beeld uit de rapportage is dat volgens de overeengekomen regels is gevlogen:

- in 90% van de tijd worden op basis van het opgetreden weer (wind en zichtcondities) de baancombinaties ingezet op basis van de baanpreferentietabel; in 5% van de tijd heeft het niet beschikbaar zijn van de Polder- of Kaagbaan de gehanteerde baancombinatie bepaald (de preferentietabel is op dat moment niet van kracht) en in eveneens 5% van de tijd hebben overige operationele redenen de inzet van de baancombinatie bepaald.
- In het eerste kwartaal zijn gemiddeld 6,6 uur per dag slechts één start- en één landingsbaan ingezet (2+1-1). Dit is conform de verwachtingen bij het opstellen van het advies over het nieuwe geluidsstelsel.

- Bij inzet van twee startbanen is in het eerste kwartaal 99,4% van het verkeer met een westelijk gelegen bestemming afgehandeld op de meest westelijk gelegen startbaan binnen een baan combinatie.
- Bij inzet van twee landingsbanen is in het eerste kwartaal bij gebruik van de combinatie Polder- en Zwanenburgbaan 43,6% van het verkeer afgewikkeld op de Polderbaan (ambitie voor norm is 45%) en bij gebruik van de combinatie Kaag- en Aalsmeerbaan 54,7% op de Kaagbaan (norm 50%).
- Voor de maximum-inzet van de 4<sup>e</sup> baan worden in het experiment drie definities gehanteerd. De gemiddelde inzet van de 4<sup>e</sup> baan zit in elke definitie onder de norm van gemiddeld 40 bewegingen per dag. Ook het maximum per dag dat op de 4<sup>e</sup> baan mag worden afgehandeld, is in geen geval overschreden in het eerste kwartaal.

Bij de inzet van de combinatie Polder- en Zwanenburgbaan als landingsbaan is in het eerste kwartaal 43,6% van het verkeer afgewikkeld op de Polderbaan. In het advies is de norm van 45% geformuleerd voor een gebruiksjaar als ambitie. De looptijd van het experiment wordt benut om te onderzoeken of een vergroting van het aandeel tot 45% mogelijk is. Tevens is in het advies van augustus 2010 aangegeven dat parallel aan het experiment onderzocht zal worden of de voorziene 4<sup>e</sup> fix in 2014 kan bijdragen aan een verhoging van het aandeel van het verkeer op de westelijk gelegen banen (Polderbaan en Kaagbaan).

Overigens is in de monitoringsperiode de maand december gekenmerkt door sneeuwval. Deze heeft het baangebruik op twee manieren beïnvloed. Enerzijds is de beschikbaarheid van banen in die periode beperkt en anderzijds moesten vertragingen worden goedge maakt. Verder was geregeld sprake van een stevige wind. In december zijn minder vluchten uitgevoerd dan in november en januari. Ook was in december de punctualiteit, die van belang is voor het netwerk, lager dan gebruikelijk en wenselijk.

#### *Jaarverslag 2010*

Tevens ontvangt u hierbij het Jaarverslag Alderstafel Schiphol over 2010. Conform de afspraken aan de Alderstafel Schiphol wordt jaarlijks verslag gedaan van de werkzaamheden van de Tafel in het afgelopen jaar aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en aan de Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Schiphol (CROS). Bijgevoegd treft u het tweede Jaarverslag van de Alderstafel Schiphol over de werkzaamheden ter uitvoering van het Aldersadvies Schiphol van 1 oktober 2008.

Het komende jaar zal het accent aan de Alderstafel Schiphol vooral liggen op de monitoring en evaluatie van het op 1 november 2010 gestarte experiment met het nieuwe geluidsstelsel, bespreking van de uitvoering van het convenant selectiviteit en op de voortgang van hinderbeperkende maatregelen.

Op het punt van de hinderbeperkende maatregelen zijn een aantal stappen gezet die het melden waard zijn.

#### *Parallel starten*

Per 10 maart a.s. start het optimaliseren van de uitvliegroutes van de Zwanenburgbaan in het kader van parallel starten nadat hierover aan de Tafel van eind september nadere afspraken zijn gemaakt. Uiteraard wordt getoetst of de doelstelling uit het convenant van 2008 hiermee bereikt wordt. Met de nieuwe route wordt uitvoering gegeven aan de afspraak uit het

convenant van 2008 om de route vanaf de Zwanenburgbaan te optimaliseren, waarbij als principe wordt uitgegaan van een gelijke afstand tot de kernen Zwanenburg en Badhoevedorp.

*CDA's met vaste naderingsroutes*

In het advies over het nieuwe geluidsstelsel Schiphol van 19 augustus 2010 is tevens een samenhangende afspraak gemaakt over de introductie van CDA's met vaste naderingsroutes: "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 luchtvaartpartijen hebben de afgelopen periode de uitvoerbaarheid beoordeeld. Dit heeft geresulteerd in de gezamenlijke conclusie dat het plan volgens het overeengekomen stappenplan uitvoerbaar is. Dit betekent dat zoals afgesproken in de loop van 2012 gestart zal worden met het vliegen van de nieuwe routes. De partijen aan de Alderstafel hebben hun vertrouwen in en commitment aan dit traject uitgesproken.

*Verlengen nachtprocedures tot 06.30 uur*

In het advies van 19 augustus 2010 is tevens de afspraak gemaakt om de tijdelijke maatregel die voorziet in het verlengen van de nachtprocedure tot 06.30 uur in de ochtend (zogenoemde maatregel 17) te verlengen met een half jaar tot mei 2011. De partijen aan Tafel hebben inmiddels nadere afspraken gemaakt over de wijze waarop met deze maatregel wordt omgegaan na mei 2011.

De afspraak is gemaakt dat de nachtprocedure tot 06.30 uur in de ochtend wordt toegepast, zolang het verkeersvolume dit toelaat. Op dagbasis zal op basis van het actuele verkeersaanbod bekeken worden of de maatregel uitvoerbaar is. Dit betekent dat er dagen zullen zijn dat er eerder overgegaan wordt op de dagprocedure, terwijl er ook dagen zullen zijn dat tot 06.30 uur de nachtprocedure gevolgd wordt. De sectorpartijen zullen zich daarbij tot het uiterste inspannen de maatregel tot 06.30 uur toe te passen. De toepassing hiervan zal worden gemonitord.

Aan de hand van de monitoring kan dan periodiek worden gezien of verlenging van de maatregel betekenis heeft. Indien dit niet het geval is, zal dit aan de Alderstafel worden voorgelegd. Op dat moment zal helder moeten zijn hoe in het kader van het nieuw operationeel concept voor het gebruik van het luchtruim Schiphol een maatregel met soortgelijke effecten op de omgeving tot uitvoering kan worden gebracht.

Ik vertrouw er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Hans Alders