

HANS ALDERS

Aan

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

Amsterdam, 4 juli 2012

Geachte Staatssecretaris,

Met deze brief wil ik u verslag uitbrengen over de Aldertafel Schiphol. Daarbij zal ik ingaan op de monitorrapportage van het tweede kwartaal van gebruiksjaar 2012, de inzet van de Buitenveldertbaan, de proef parallel starten en het onderzoek naar een vergelijking tussen geluidmeetsystemen.

Monitorrapportage tweede kwartaal

Bijgaand treft u de tweede monitorrapportage van het gebruiksjaar 2012. Deze monitor geeft inzicht in de resultaten van de maanden februari, maart en april 2012. Met voorliggende monitoringsrapportage wordt het tweede winterseizoen binnen de periode van het experiment afgesloten. De resultaten van het 2e kwartaal zijn naar verwachting en laten geen uitschieters zien. Zoals voorafgaand aan het experiment ook was aangenomen (Aldersbrief 19 augustus 2010), wordt het gebruik van de baanpreferenties voor meer dan 90% bepaald door de weersomstandigheden. In de eindevaluatie zal worden aangegeven wat de lokale geluidseffecten zijn die veroorzaakt worden door het nieuwe stelsel

Bij vergelijking van het tweede kwartaal 2012 met het tweede kwartaal van 2011 kan in het kort het volgende worden geconstateerd:

- het aantal vliegtuigbewegingen was in het tweede kwartaal van vorig jaar 99.000 en dit jaar zijn het er 101.500;
- het aantal uren gemiddeld per dag dat het verkeer op één start en één landingsbaan is afgehandeld is nagenoeg gelijk aan het aantal vorig jaar (2011: 5,5, 2012: 5,2)
- de verdeling van het startend verkeer met een westelijke bestemming op de meeste westelijke startbaan is zo goed als gelijk;
- het aandeel van het landend verkeer dat op de Polderbaan is afgehandeld op het moment dat de Polderbaan en de Zwanenburgbaan in gebruik waren, is flink hoger dan in dezelfde periode vorig jaar. De ambitie van 45% wordt met 52% ruimschoots gehaald.
- de inzet van de vierde baan is flink afgenomen ten opzichte van tweede kwartaal in het vorige jaar.
- Er was dit kwartaal minder noordelijk baangebruik door meer zuidenwind. Dit leidt tot een andere realisatie van de preferentietabel:
 - Preferentie 1 overdag 28% van de tijd ingezet, tegenover 32% in 2011.
 - Preferentie 2 overdag 39% van de tijd ingezet, tegenover 31% in 2011.
 - Preferenties 3 en 4 overdag zijn samen 5% van de tijd ingezet, tegenover 14% in 2011.
 - Preferentie 5 overdag van 11% van de tijd ingezet, tegenover 5% in 2011
 - De inzet van preferentie 6 is met 7% gelijk gebleven.
- De aankomstpunctualiteit van het intercontinentale verkeer kwam in het tweede kwartaal uit onder de doelstelling van 70%, terwijl voor het Europese verkeer ruim boven die doelstelling werd gepresteerd. Het achterblijven van de scores voor het

intercontinentale verkeer is beïnvloed door externe factoren, die niet-Schiphol-gerelateerd zijn.

Inzet van de Buitenveldertbaan

In het gebruiksjaar 2011 is de Buitenveldertbaan vaker gebruikt dan in voorgaande jaren. Om deze reden is door de Alderspartijen verzocht om extra tekst en uitleg bij de inzet van de Buitenveldertbaan. Vanuit de Aldersregie is een proces opgestart om zowel de Alderspartijen als de bredere omgeving van de Buitenveldertbaan actief te informeren over de inzet van de Buitenveldertbaan en achterliggende oorzaken. De resultaten zijn op 24 april jl. tijdens een informatiebijeenkomst in de regio voor inwoners uit de regio onder de aan- en uitvliegroutes van de Buitenveldertbaan toegelicht.

Zoals toegezegd, treft u bijgaand een notitie aan waarin de analyse van het gebruik van de Buitenveldertbaan in het gebruiksjaar 2011 is samengevat. Geconcludeerd wordt dat de inzet van de Buitenveldertbaan bijna volledig te verklaren is door het weer en niet door (het experiment met) het nieuwe normen –en handhavingstelsel.

CDA's in de late avond

In maart meldde ik u reeds dat voor de invoer van CDA's in de late avond gebleken is dat de realisatie van het pakket, zoals opgenomen in het akkoord van 2008, op niet geringe problemen stuit. Deze raken zowel aan de operationele inpassing, alsook aan de netwerkqualiteit en de beoogde hinderbeperking. Een voorstel hoe hiermee om te gaan ligt thans aan de delegaties aan Tafel voor. De delegaties hebben verzocht om nadere toelichting ten behoeve van de achterban alvorens in te kunnen stemmen met het voorstel. De zomerperiode zal hiervoor worden benut. Over de resultaten hiervan zal ik u in de volgende kwartaalrapportage – of zoveel eerder als mogelijk – verslag doen.

Proef parallel starten

In april 2012 heb ik van de stuurgroep parallel starten de bevindingen en conclusies ontvangen over de gehouden proef. 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. Door de Alderstafel is vastgesteld dat daarmee momenteel dus ook geen formele besluitvorming aan de orde is en dat het gebruik van de geoptimaliseerde vertrekroute zal worden gecontinueerd.

Vergelijking geluidmeetsystemen

Vorig jaar is door de Alderstafel aan het onderzoeksbureau Ardea de opdracht gegeven om een technische beschrijving te geven van de geluidmeetsystemen voor luchtvaart van Luistervink, Nomos en Sensonet/geluidsnet. Uit de vergelijkende analyse blijkt dat de beschreven systemen elk hun specifieke eigenschappen hebben. De inzet en bruikbaarheid van de beschreven systemen voor monitoring wordt vooral bepaald door de voorkeur van de opdrachtgever voor de aard van de informatie (globaal/instantaan/gedetailleerd), rapportagemogelijkheden (schriftelijk/online) en door de wens/noodzaak om op een specifieke situatie geluid te willen monitoren.

Het rapport biedt inzicht in de aard en kwaliteit van het gehanteerde Nomos-systeem ten opzichte van andere meetsystemen en concludeert dat het systeem "in staat is om vliegtuigpassages te onderscheiden van overig geluid en legt de geluidniveaus van deze passages op automatische wijze vast in een eigen opslagsysteem". Daarmee genereert het "data die bruikbaar is voor informatie aan omwonenden over de optredende geluidniveaus en geluidbelasting".

Ik vertrouw er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Hans Alders

Bijlage 1. Monitorrapportage tweede kwartaal 2012

Bijlage 2. Notitie inzet Buitenveldertbaan

Bijlage 3. Brief stuurgroep parallel starten

Bijlage 4. Technische beschrijving vliegtuig geluidmeetsystemen Luistervink, Nomos en Sensornet.