

Vergaderjaar 2011–2012

**29 665**

## **Evaluatie Schipholbeleid**

**Nr. 175**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 april 2012

Bijgaand stuur ik u ter informatie het jaarverslag van de Alderstafel Schiphol dat ik van de heer Alders heb ontvangen<sup>1</sup>. Daarbij stuurt hij de tussentijdse evaluatie van het 1<sup>e</sup> jaar van het experiment met het nieuwe normen- en handavingsstelsel en de monitoringsrapportage van het eerste kwartaal van gebruiksjaar 2012<sup>1</sup>.

#### **Evaluatie**

De algemene conclusie van de tussentijdse evaluatie is dat gedurende het eerste jaar van het experiment grotendeels aan de afgesproken normen is voldaan en dat op basis daarvan het tweede jaar wordt ingegaan. In het tweede jaar zal bekeken worden in hoeverre deze lijn zich voortzet. Ik acht de beschreven resultaten hoopvol. Wel is het van belang dat er aandacht is voor de zorgen die in de omgeving van de Buitenveldertbaan zijn ontstaan over de verhoogde inzet van die baan. De heer Alders geeft aan hierover met de omgeving in gesprek te gaan en mij voor de zomer over de resultaten te informeren. Ik zie deze informatie met belangstelling tegemoet.

In de evaluatie wordt tevens duidelijk dat een aantal zaken nog nader uitgewerkt wordt. Het gaat hierbij om onder meer de norm voor de maximum hoeveelheid geluid (MHG) en de (wijze van) toetsing van regels en normen, ten behoeve van de handhaafbaarheid.

Ook geeft de heer Alders aan dat er een onderzoek is opgestart naar de haalbaarheid van 510 000 vliegtuigbewegingen op Schiphol met een kwalitatief hoogwaardige huboperatie en binnen de criteria voor gelijkwaardige bescherming. Hierbij zal ook inzicht worden gegeven in de wijze waarop de effecten van het vliegverkeer in de omgeving neerslaan en de mate waarin bij hogere verkeersvolumes aan de overeengekomen regels voor geluidpreferent vliegen kan worden voldaan.

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Het is van belang dat dit onderzoek plaatsvindt en op bovenstaande punten inzicht wordt gegeven. Over de resultaten hiervan zal ik u later dit jaar informeren.

Ten aanzien van de glijvluchten (CDA's) geeft de heer Alders aan dat de afgelopen periode is gebleken dat de realisatie van het pakket CDAs zoals opgenomen in het akkoord van 2008 op niet geringe problemen stuit. Deze raken zowel aan de operationele inpassing, alsook aan de netwerkkwaliteit en de beoogde hinderbeperking. Partijen zijn nog volop in overleg over deze kwestie.

Het belang van CDA's wordt in mijn ogen door alle partijen aan de Alderstafel gedeeld en ook de Kamer heeft mij meerdere malen op het belang hiervan gewezen. Ik ben van mening dat de partijen in de lopende overleggen nu ruimte moeten krijgen om met elkaar tot een goede afspraak te komen op dit punt. Over de resultaten van deze overleggen word ik door de heer Alders geïnformeerd en houd ik uiteraard de Kamer op de hoogte.

### **Monitoringsrapportage**

Net als in het eerste jaar van het experiment, vindt ook in het tweede jaar elke drie maanden monitoring plaats over de resultaten van de regels voor strikt preferentieel baangebruik. Bijgesloten vindt u de rapportage over het eerste kwartaal van het gebruiksjaar 2012.

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

- Het aantal vliegtuigbewegingen is met 5% toegenomen van 90 000 in het eerste kwartaal van vorig jaar naar 97 000 in het eerste kwartaal van dit jaar;
- Er was meer zuiden- en westenwind. Dit heeft effect gehad op de ingezette baancombinaties (waaronder minder starten vanaf de Polderbaan al dan niet in combinatie met de Zwanenburgbaan).
- 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.
- 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 geambieerde norm van 45% wordt ruimschoots gehaald.
- De inzet van de vierde baan is iets toegenomen ten opzichte van eerste kwartaal in het vorige jaar, maar lager dan in de afgelopen zomerperiode en ruim onder de norm.

### **Proef Parallel starten**

Tijdens het vragenuurtje op dinsdag 20 maart jl. heb ik toegezegd de criteria waarop de proef parallel starten geëvalueerd is te doen toekomen. Hierbij geef ik invulling aan deze toezegging.

Per 10 maart 2011 is gestart met het optimaliseren van de uitvliegroute van de Zwanenburgbaan. De stap die is gezet betreft de uitvoering van een onderdeel van het Aldersakkoord Schiphol. 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. Er is voor deze proef dan ook geen formele ministeriële experimenteerregeling opgesteld.

Na een jaar is geëvalueerd of het aanpassen van de grenswaarden in de handhavingspunten in het nieuwe gebruiksjaar nodig is en getoetst in

hoeverre de doelstelling uit het convenant gehaald is. De effecten voor de operatie en de omgeving zijn geëvalueerd. Vanuit technisch-operationeel oogpunt is geconcludeerd dat de nieuwe vertrekroute vliegbaar is.

Uit de resultaten van de proef is gebleken dat er geen verhoging van de grenswaarden in de handhavingspunten of een verlegging van de luchtverkeerwegen noodzakelijk is. Er zijn dus geen onverwachte effecten opgetreden. Formele besluitvorming is dus momenteel evenmin aan de orde. Het gebruik van de geoptimaliseerde vertrekroute zal worden gecontinueerd.

De doelstelling om invulling te geven aan de Aldersafspraken om de vertrekroute als principe halverwege de kernen Zwanenburg en Badhoevedorp te laten lopen is daarmee geslaagd.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
J. J. Atsma