

HANS ALDERS

Aan

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

Amsterdam, juni 2011.

Geachte staatssecretaris,

Hierbij bied ik u de tweede monitoringsrapportage 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 de 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 handhavingspunten en indicatoren voor netwerkkwaliteit.

De periode waarover in bijgaand document wordt gerapporteerd betreft het tweede kwartaal van het gebruiksjaar dat loopt van 1 februari 2011 tot en met 30 april 2011. Tevens bevat het rapport resultaten van het winterseizoen dat loopt van 1 november 2010 tot en met 26 maart 2011. De resultaten van het experiment tot op heden 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.

In vergelijking met het eerste kwartaal van het experiment hebben in het tweede kwartaal 10% meer vliegtuigbewegingen plaatsgevonden op Schiphol. Het algemene beeld uit de rapportage is dat ook onder deze omstandigheden, net als in het eerste kwartaal, volgens de overeengekomen regels is gevlogen:

- In 96% van de tijd worden op basis van het opgetreden weer (wind en zichtcondities) de baancombinaties ingezet op basis van de baanpreferentietabel; in minder dan 0,5% 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 4% van de tijd hebben overigen operationele redenen de inzet van de baancombinaties bepaald. Ten opzichte van het eerste kwartaal is hiermee voor een groter deel van de tijd één van de baancombinaties uit de baanpreferentietabel ingezet.

- In het tweede kwartaal is wel een afname waar te nemen van het gemiddeld aantal uur dat per dag slechts één start- en één landingsbaan ingezet (2+1-1) wordt. Een belangrijke verklaring hiervoor is dat vanaf 27 maart 2011 het zomerseizoen van start is gegaan. Hierbij zijn, ten opzicht van het winterseizoen, meer pieken opgenomen en wordt er meer verkeer afgehandeld.
- Bij inzet van twee startbanen is in het tweede kwartaal 99% van het verkeer met een westelijk gelegen bestemming afgehandeld op de meest westelijk gelegen startbaan binnen een combinatie.
- Bij inzet van twee landingsbanen is in het tweede kwartaal bij gebruik van de combinatie Polder- en Zwanenburgbaan 43,7% van het verkeer afgewikkeld op de Polderbaan (ambitie voor norm is 45%) en bij gebruik van de combinatie Kaag- en Aalsmeerbaan 54,9% op de Kaagbaan (norm 50%).
- Het gemiddeld aantal vluchten op de vierde baan in het tweede kwartaal is toegenomen. Wel blijft het gemiddeld aantal vluchten op de vierde baan in alle definities onder de gemiddeld 40 bewegingen per dag.
- De sustainability (indicator voor netwerkqualiteit) en de punctualiteit zijn ten opzichte van het eerste kwartaal iets verbeterd.

Ik vertrouw er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Hans Alders