

## HANS ALDERS

---

*Aan*

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

Amsterdam, maart 2012

Geachte staatssecretaris,

Met deze brief wil ik u verslag uitbrengen over de voortgang van de uitvoering van het advies voor de middellange termijn Schiphol zoals dat in 2011 heeft plaatsgevonden. In het Aldersadvies voor de middellange termijn zijn onder andere afspraken gemaakt over netwerkvisie en selectiviteit, hinderbeperkende maatregelen, omgevingskwaliteit en de verkenning voor een nieuw normen- en handavingsstelsel.

### *Nieuw geluidstelsel*

Afgelopen jaar heeft vooral in het teken gestaan van het experiment met het nieuwe geluidstelsel Schiphol. In november 2010 is gestart met een tweejarig experiment met een nieuw normen- en handavingsstelsel (NNHS) voor de luchthaven Schiphol. Het doel van het stelsel is de operatie van Schiphol uitvoerbaar te houden ten behoeve van het accommoderen van de netwerkkwaliteit met zo min mogelijk geluidshinder voor de omgeving. Hiervoor worden regels gesteld die er voor moeten zorgen dat de start- en landingsbanen worden gebruikt die de minste hinder in de omgeving veroorzaken en dat niet meer banen worden ingezet dan strikt noodzakelijk.

In het advies over het nieuwe stelsel (van 19 augustus 2010) is opgenomen dat het experiment na één jaar wordt geëvalueerd, de tussentijdse evaluatie. Het doel van de tussentijdse evaluatie is om op dat moment vast te stellen of de doelstellingen van het experiment gehaald zijn of dat het een reële verwachting is dat deze behaald worden, de ontwerpcriteria voldoende robuust zijn en de normen nader ingevuld kunnen worden. Aan het einde van het experiment volgt de eindevaluatie van het stelsel. Hiermee is het mogelijk om de balans op te maken en om vast te stellen of de geformuleerde ontwerpcriteria (zie het Aldersadvies, oktober 2008) ook een in de praktijk werkbaar stelsel opleveren. De evaluatiecriteria die daarbij worden gehanteerd heb ik u bij de brief van 28 oktober 2010 toegezonden.

Bijgaand treft u het rapport van de tussentijdse evaluatie, zoals dit aan de Alderstafel van 15 maart jongstleden is vastgesteld. 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. Daarnaast wordt een aantal zaken nader uitgewerkt: de norm voor de maximum hoeveelheid geluid (MHG), de robuustheid bij een

ontwikkeling richting 510.000 vliegtuigbewegingen, de (wijze van) toetsing van regels en normen, de handhaafbaarheid en het handhavingsregime en een nadere specificering van de voorgestelde normen en regels.

In de discussies over het nieuwe normen- en handhavingstelsel voor Schiphol is een aantal malen de vraag naar voren gekomen hoe de afwikkeling van het verkeer eruit ziet bij grotere verkeersvolumes, met maximaal 510.000 vliegtuigbewegingen. Ook is daarbij de vraag gesteld waar de effecten van het vliegverkeer in de omgeving neerslaan bij grotere verkeersvolumes. Tijdens de Alderstafel van 7 september 2011 is een plan van aanpak vastgesteld voor een onderzoek naar de haalbaarheid van 510.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol met een kwalitatief hoogwaardige huboperatie en binnen de criteria voor gelijkwaardige bescherming.

U ontvangt hierbij tevens het monitoringsrapport van het eerste kwartaal van gebruiksjaar 2012 over het verloop van het nieuwe geluidstelsel voor Schiphol. De vier rapportages over het eerste jaar van het experiment heeft u reeds ontvangen en deze rapportages hebben de input gevormd voor de tussentijdse evaluatie.

#### *Convenant mainportontwikkeling en versterking netwekkwaliteit*

Afgelopen jaar heeft er intensief overleg plaatsgevonden tussen de convenantpartners (Schiphol en het rijk). De partijen hebben een plan opgesteld om de selectieve ontwikkeling van de luchthaven in te zetten. Dit plan heeft geleid tot een matrix met allerlei maatregelen die op 29 juni 2011 naar de Tweede Kamer is verzonden (kamerstuk 29665, nr. 163). Door de convenantpartners vindt nader overleg plaats over een effectieve implementatie van de maatregelen.

#### *Convenant hinderbeperkende maatregelen*

In het evaluatierapport van het eerste jaar van het experiment staat aangegeven wat de stand van zaken is van vijf hinderbeperkende maatregelen waar in het Aldersadvies van 19 augustus 2010 nadere afspraken over zijn gemaakt. Deze hinderbeperkende maatregelen zijn: CDA's (glijvluchten) Idle reverse thrust, parallel starten, verlenging nachtprocedures (maatregel 17) en microklimaatstudies. In paragraaf 3.6 van het hoofddocument wordt aangegeven welke stappen zijn gezet om tot uitvoering van deze hinderbeperkende maatregelen te komen.

Voor de invoer van CDA's is afgelopen periode gebleken 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 netwekkwaliteit en de beoogde hinderbeperking. Partijen zijn nog volop in overleg over deze kwestie.

Verder heeft de BRS aan de Tafel de resultaten van onderzoek naar vier routevarianten voor de Spykerboorroute gepresenteerd in een zoektocht naar kansen voor hinderbeperking bij wijziging van de Spykerboorroute. De BRS heeft op 13 januari 2011 geconstateerd dat er geen van de onderzochte varianten voldoende kansrijk is om thans op draagvlak te kunnen regelen binnen de BRS. De partijen aan Tafel hebben zich bij deze conclusie aangesloten.

#### *Convenant omgevingskwaliteit*

De Stichting Leefomgeving Schiphol behandelt aanvragen van individueel gedupeerden over mogelijke compensatie. Tevens zijn in 2011 door de Stichting de aanvragen van verschillende

gemeenten ontvangen voor gebiedsgerichte projecten in de Schipholregio. Deze zijn inmiddels beoordeeld en op 6 februari 2012 hebben de gemeente Amstelveen, Uithoorn en Aalsmeer, in navolging op de gemeenten Haarlemmerliede en Spaarnwoude, een financiële impuls ontvangen uit het Leefbaarheidsfonds ten behoeve van projecten die de leef- en woon omgeving van de bewoners in gemeenten rondom Schiphol ten goede komen.

In het convenant Omgevingskwaliteit is opgenomen dat de uitvoering van de maatregelen en projecten uit door de Stichting moet worden geëvalueerd. De uitkomsten van deze evaluatie zijn van belang voor een besluit van de betrokken partijen over een tweede tranche financiering. De evaluatie is eind 2011 opgestart en zal naar verwachting in het voorjaar van 2012 worden afgerond.

#### *Infoplicht*

In het Convenant omgevingskwaliteit is tevens afgesproken dat huidige en nieuwe inwoners “in een zo vroegtijdig mogelijk stadium deugdelijk en objectief moeten worden geïnformeerd over de geluidbelasting en mogelijke hinder door vliegtuiggeluid door de aanwezigheid van de luchthaven Schiphol”.

Om aan deze afspraak te voldoen, is door de provincie Noord-Holland de informatie over Schiphol en het luchtverkeer in de regio bijeengebracht die van belang kan zijn voor huidige en vooral nieuwe bewoners op de site van BAS. De site is sinds 15 december 2011 in werking. Op de site is informatie te vinden over het gebruik van de luchthaven, maar ook hoe vaak en hoe hoog er gemiddeld genomen in de afgelopen jaren door startend en landend verkeer van en naar Schiphol over hun woonomgeving is gevlogen. De module heeft als doel om huidige en vooral nieuwe bewoners van de regio in een zo vroegtijdig mogelijk stadium deugdelijk en objectief te informeren over de geluidbelasting en mogelijke hinder door vliegtuiggeluid door de aanwezigheid van de luchthaven Schiphol. Deze informatie is ook direct toegankelijk via de websites van de gemeenten in de Schipholregio.

#### *VliegverkeerInzicht*

Ook is aan de Alderstafel van september 2011 de website “VliegverkeerInzicht” gepresenteerd en sindsdien operationeel. Ter uitvoering van de afspraken over hinderbeperking is het mogelijk om op de website [www.bezoekbas.nl](http://www.bezoekbas.nl) te zien hoe het vliegverkeer van en naar Schiphol feitelijk wordt afgewikkeld, gebaseerd op radar- en vliegplangegevens van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL).

Ik vertrouw er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Hans Alders