

Aan
De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu
Mevrouw W.J. Mansveld
Postbus 20906
2000 EX Den Haag

Amsterdam, december 2012.

Geachte Staatssecretaris,

In het Aldersakkoord van 2008 zijn afspraken opgenomen over de invoering van CDA's (landingen in glijvlucht) in de late avond van 20.30-23.00 uur. De doelstelling daarvan is ondermeer een hinderbeperking in het verder van de luchthaven weg gelegen gebied. Partijen aan Tafel hebben de achterliggende tijd voorstellen voor implementatie van de gemaakte afspraken verkend en zijn in maart van dit jaar tot de conclusie gekomen dat de oorspronkelijke afspraken niet integraal kunnen worden uitgevoerd.

Conform de bepaling in het Aldersakkoord, die voorziet in situaties waarin onverhoopt niet tot uitvoering van overeengekomen hinderbeperkende maatregelen kan worden gekomen, is besloten een alternatief pakket aan hinderbeperkende maatregelen op te stellen. Dit overeengekomen pakket doe ik u hierbij toekomen. Mocht de sector er alsnog in slagen om te komen tot een substantieel hoger volume of een uitbreiding van de tijdstippen waarop CDA wordt gevlogen dan zal op dat moment de daarmee gepaard gaande hinderreductie in mindering worden gebracht op de omvang van het overeengekomen pakket.

Het overeengekomen pakket bevat een aantal maatregelen met een vergelijkbare omvang van het hinderbeperkende effect als het oorspronkelijke voorstel. Aan de Alderstafel van 9 november j.l. heb ik mogen vaststellen dat de partijen akkoord zijn met deze voorgestelde alternatieve invulling die in een periode van drie jaar kan worden gerealiseerd.

De zeven maatregelen uit het overeengekomen alternatieve pakket zijn:

1. CDA's vanaf 22.30 uur tenzij de operatie zich hiertegen verzet (c.q. de capaciteit van de nachtprocedure op dat moment nog tekort schiet om het verkeersaanbod af te wikkelen). Het gaat hierbij om het toepassen van de bestaande, vanaf 23:00 uur gebruikte nachtprocedures.
2. De ontwikkeling van CDA's in de schouders van de pieken overdag op de Aalsmeerbaan (36R) als secundaire baan.
3. Een reductie van 3000 nachtbewegingen in de nacht ten opzichte van het eerder afgesproken plafond van 32.000 nachtbewegingen.

De realisatie van deze reductie van nachtbewegingen kan plaatsvinden in een aantal stappen, waarvoor de sectorpartijen een voorstel voor implementatie voorleggen, zodat het niveau van 29.000 nachtbewegingen in 3 jaar tijd bereikt wordt.

4. Een versnelde uitvoering van de selectiviteit. Dit houdt in dat niet eerst bij 95% van de 510.000 vliegtuigbewegingen de regionale luchthavencapaciteit wordt ingezet ter ontlasting van Schiphol, zoals eerder is afgesproken. De inzet van de regionale luchthavencapaciteit start reeds bij 90% van de 510.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol. Dit betekent dat Lelystad versneld ingezet kan worden. Schiphol neemt samen met het Rijk de operationalisering hiervan ter hand.
5. Een tweede tranche van het Leefbaarheidsfonds. De intentieverklaring voor een tweede tranche is reeds genomen in het akkoord van 2008 en wordt in dit kader herbevestigd. De exacte omvang van de bijdrage aan dit fonds door Schiphol, BRS en Rijk; de timing en fasering daarvan en de randvoorwaarden waaronder uitkering plaatsvindt, wordt bepaald op basis van de evaluatie van de eerste tranche.
6. In artikel 14 van het convenant hinderbeperking hebben partijen vastgesteld dat de mogelijke verhoging van de ILS nadering op Schiphol van 2000 voet naar 3000 voet of hoger interfereert met de maatregel ter introductie van CDA's. Omdat destijds in de prioriteitstelling van BRS en bewoners het belang van het starten met CDA boven de maatregel met betrekking tot ILS is gesteld, is toen afgezien van de verdere verkenning van deze maatregel. Afgesproken werd dat verder onderzoek naar de mogelijkheden van verhoging van ILS interceptie zal starten na 2012 als de eerste resultaten van het werken met CDA in de avond bekend zijn. Bij dat onderzoek zal bezien worden of invoering van deze maatregel de hinder per saldo verbetert. Tevens wordt dan onderzocht of deze maatregel operationeel en veilig kan worden uitgevoerd en welke gevolgen de maatregel heeft voor de (piek) capaciteit, overige milieueffecten en kosten. Het in artikel 14 bedoelde onderzoek kan nu door LVNL op basis van bestaand materiaal gestart worden.
7. De sector hecht eraan in de komende periode, daar waar verantwoord en uitvoerbaar, zoveel mogelijk ervaring op te doen met het uitvoeren van CDA's. Mocht dit leiden tot een substantieel hoger volume of een uitbreiding van de tijdstippen waarop CDA wordt gevlogen, dan in het onder punt 1 afgesproken pakket, dan zal de daarmee gepaard gaande reductie van hinder – na bespreking door de partijen aan Tafel – in mindering worden gebracht op de omvang van de hierboven overeengekomen compenserende maatregelen onder punt 1, 2 en 3.

Het totale pakket bestaat uit zeven elementen, zoals aangegeven met 1 t/m 7. De eerste drie elementen (1, 2 en 3) zijn maatregelen die zijn gericht op het verminderen van een vergelijkbaar aantal gehinderden in het binnen- en buitengebied (binnen de 48 dB(A) L_{DEN} -contour) zoals in het oorspronkelijke CDA-plan. De overige elementen zijn gedurende het proces als aanvullend aangedragen om tot een alternatief pakket te komen.

Met het voorgestelde alternatieve pakket is er wel een andere lokale spreiding van het hinderbeperkende effect. Bij de invoering van CDA's zou met name in het noordwesten en zuidwesten zijn afgenomen. Ook zou er bij de invoering van CDA's een lichte toename zijn van de geluidbelasting in het verlengde van de Zwanenburgbaan en Aalsmeerbaan (zie de afspraken hierover in het Aldersakkoord van 2008). Bij het alternatief pakket zijn er geen

gebieden met een toename van geluidhinder en is de geluidsreductie verdeeld over het hele gebied.

In de kwartaalrapportages die door de sector worden opgesteld en die worden besproken aan de Alderstafel, zal verslag worden gedaan van de voortgang van de uitvoering van de hiervoor beschreven maatregelen.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Hans Alders