

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

Amsterdam, februari 2013

Geachte Staatssecretaris,

Door middel van deze brief wil ik u op de hoogte brengen van de resultaten van de vierde monitoringsrapportage van het tweede jaar van het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel en de vermeende overschrijding van handhavingpunten 32 en 33.

*Vierde monitoringsrapportage*

Conform de opzet van het experiment wordt er elk kwartaal een monitoringsrapportage over het verloop van het experiment uitgebracht. De periode waarover in bijgaand document wordt gerapporteerd, betreft het vierde kwartaal van het gebruiksjaar 2012 dat loopt van 1 augustus 2012 tot en met 31 oktober 2012.

De resultaten van het vierde kwartaal zijn naar verwachting. Zoals voorafgaand aan het experiment ook was verwacht, wordt het gebruik van de baanpreferenties voor het grootste deel van de tijd (88,8% in het vierde kwartaal) bepaald door de weersomstandigheden en de beschikbaarheid van de Kaagbaan en de Polderbaan. Over de resultaten in het vierde kwartaal van 2012 kan in het kort het volgende worden geconstateerd:

- In totaal zijn er in dit kwartaal circa 117.000 starts en landingen uitgevoerd, wat vergelijkbaar is met dezelfde periode in het vorige jaar.
- Het gemiddeld aantal uren per dag dat het verkeer op één start- en één landingsbaan werd afgehandeld is 3,9 uur. Dit is circa 0,6 uur (36 minuten) minder dan in dezelfde periode van het vorige jaar (2011: 4,5).
- Van het startend verkeer met een westelijk gelegen bestemming, is 98,6% afgehandeld op de meest westelijk gelegen startbaan binnen een baancombinatie (vierde kwartaal 2011: 95,9%).
- Het aandeel landend verkeer dat op de Polderbaan is afgehandeld op het moment dat de Polderbaan en de Zwanenburgbaan in gebruik waren, bedraagt 50,5% (vierde kwartaal 2011: 47,7%). Aan de geambieerde norm van 45% op de Polderbaan is in dit kwartaal dus net als in dezelfde periode in het vorige jaar voldaan. Hetzelfde geldt voor het aandeel Kaagbaan, waar met 53,8% (vierde kwartaal 2011: ook 53,8%) aan de norm van 50% is voldaan.<sup>1</sup>
- Het gemiddeld aantal bewegingen op de vierde baan lag ruim beneden de norm van gemiddeld niet meer dan 40 vliegtuigbewegingen per dag. Wel was de inzet van de

---

<sup>1</sup> Bij vergelijking van de resultaten met de regels en normen van het experiment dient rekening te worden gehouden met het feit dat de regels van het experiment betrekking hebben op een gebruiksjaar en de monitoringsrapportage de resultaten van een kwartaal laat zien.

vierde baan iets hoger dan in dezelfde periode vorig jaar. Op één dag zijn er, voor één van de definities, meer dan 60 bewegingen op de vierde baan geweest.

- Er was dit kwartaal voornamelijk wind uit het zuiden en zuidwesten. Dat heeft geleid tot de volgende realisatie van de preferentietabel:
  - Preferentie 1 is overdag 13% van de tijd ingezet (tegenover 6% in vierde kwartaal van 2011).
  - Preferentie 2 is overdag 45% van de tijd ingezet (tegenover 32% in vierde kwartaal van 2011).
  - Preferentie 3 is overdag 3% van de tijd ingezet (tegenover 1% in vierde kwartaal van 2011).
  - Preferentie 4 is overdag 11% van de tijd ingezet (tegenover 9% in vierde kwartaal van 2011).
  - Preferentie 5 is overdag 4% van de tijd ingezet (tegenover 2% in vierde kwartaal van 2011).
  - Preferentie 6 is overdag 3% van de tijd ingezet (tegenover 25% in vierde kwartaal van 2011).

#### *Overschrijding van de handhavingspunten 32 en 33*

Van Schiphol heb ik op 6 november 2012 een brief ontvangen waarin zij een overschrijding van de handhavingspunten 32 en 33 constateren. De Tafel is van mening dat de overschrijding veroorzaakt is door het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel. Het is aan de ILT om over een overschrijding van de handhavingspunten te rapporteren en hierbij ook aan te geven wat de oorzaak hiervan is.

Van belang is dat de ILT in de 'beleidsregels handhaving experiment nieuw normen- en handhavingstelsel' (Staatscourant 16670, 26 oktober 2010) heeft aangegeven dat bij een overschrijding als gevolg van het experiment een maatregel van de ILT kan worden voorkomen. Er zal dan door IenM een experimenteerregeling moeten worden opgesteld. Ik verzoek u mij op de hoogte te stellen van de voortgang hiervan.

De punten 32 en 33 liggen onder de uitvliegroute voor starts vanaf de preferente Kaagbaan in zuidwestelijke richting. Schiphol Group geeft aan dat de luchtvaartsector een overschrijding had kunnen voorkomen door het nemen van stuurmaatregelen. Deze stuurmaatregel zou erop neerkomen dat bij zuidelijk baangebruik de Aalsmeerbaan meer voor starts zou worden ingezet. Schiphol Group heeft deze stuurmaatregel niet ingezet, omdat deze haaks zou staan op de afspraken die zijn gemaakt in het kader van het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel. De regels zijn gericht op het zoveel mogelijk inzetten van de meest geluidspreferente Polderbaan en Kaagbaan.

Ik constateer dat het niet nemen van stuurmaatregelen door de luchtvaartsector in lijn is met de afspraken die hierover gemaakt zijn aan de Alderstafel.

#### *Einde experiment*

Dit is de laatste monitoringsrapportage die ten tijde van het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel wordt uitgebracht. Met alle partijen aan de Alderstafel is afgesproken om in afwachting van de besluitvorming over het nieuwe stelsel de operatie wel uit te blijven voeren volgens de regels van het experiment. De eindevaluatie van het experiment wordt momenteel opgesteld en rond het voorjaar van 2013 verwacht. Op basis van deze eindevaluatie, samen met de uitwerking van het handhavingregime, de toets op gelijkwaardigheid en het onderzoek naar de robuustheid van het geheel bij een ontwikkeling naar 510.000 vliegtuigbewegingen, zal rond het voorjaar van 2013 een advies worden uitgebracht door de Alderstafel.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Hans Alders