

Vergaderjaar 2012–2013

**29 665**

## **Evaluatie Schipholbeleid**

**Nr. 185**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 februari 2013

Hierbij informeer ik u over de voortgang van de Alderstafel Schiphol waar de heer Alders mij bijgaande documenten over heeft doen toekomen.

#### *Monitoringsrapportage*

U treft hierbij de monitoringsrapportage van het vierde kwartaal (augustus, september en oktober 2012) van het tweede jaar van het experiment met het nieuwe normen -en handhavingstelsel op Schiphol aan<sup>1</sup>. Tijdens het experiment wordt elke drie maanden een monitoringsrapport opgesteld over het verloop van het experiment met de regels voor strikt preferentieel baangebruik.

De resultaten van het vierde kwartaal van 2012 zijn naar verwachting en wijken niet significant af van de uitkomsten van het vierde kwartaal van 2011. De manier waarop het vliegverkeer wordt afgehandeld sluit aan bij de afspraken die hierover zijn gemaakt. Zoals voorafgaand aan het experiment ook was verwacht (Aldersbrief 19 augustus 2010, Kamerstuk 29 665, nr. 152), wordt het gebruik van de baanpreferenties voor het grootste deel van de tijd bepaald door de weersomstandigheden en de beschikbaarheid van de Kaagbaan en de Polderbaan (88,8% in het vierde kwartaal).

#### *Overschrijding grenswaarden bij handhavingpunten 32 en 33*

Schiphol heeft een overschrijding van de grenswaarden bij handhavingpunten 32 en 33 geconstateerd. De Alderstafel is van mening dat de overschrijding veroorzaakt is door het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel. Het is aan de ILT om dit vast te stellen. De ILT zal u hier binnenkort verder over informeren in de handavingsrapportage.

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

In de «beleidsregels handhaving experiment nieuw normen- en handhavingstelsel» (Staatscourant 16670, 26 oktober 2010) heeft de ILT aangegeven hoe met een overschrijding als gevolg van het nieuwe stelsel moet worden omgegaan. Het is aan lenM om – conform de beleidsregels – een experimenteerregeling op te stellen.

De handhavingpunten 32 en 33 liggen onder de uitvliegroute voor starts vanaf de preferente Kaagbaan in zuidwestelijke richting. Door middel van stuurmaatregelen had de luchtvaartsector een daadwerkelijke overschrijding kunnen voorkomen. Voorafgaand aan het experiment met het nieuwe normen -en handhavingstelsel is echter afgesproken dat de sector geen stuurmaatregelen in zou zetten bij een dreigende overschrijding. Dit zou namelijk haaks staan op de afspraken die zijn gemaakt in het kader van het experiment met het nieuwe normen -en handhavingstelsel. De regels van het nieuwe stelsel zijn gericht op het zoveel mogelijk inzetten van de meest geluidspreferente Polderbaan en Kaagbaan. Door het blijven starten van de Kaagbaan, is extra inzet van de Aalsmeerbaan – en hierdoor extra hinder voor de omgeving Aalsmeer – voorkomen.

#### *Einde experiment*

Dit is de laatste monitoringsrapportage die ten tijde van het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel is uitgebracht. Met alle partijen aan de Alderstafel is afgesproken om in afwachting van de besluitvorming de operatie wel uit te blijven voeren volgens de regels van het experiment. Hierover heb ik uw Kamer per brief van 23 oktober 2012 geïnformeerd.

De eindevaluatie van het experiment wordt momenteel opgesteld. In het voorjaar van 2013 zal op basis van de eindevaluatie, de uitwerking van het handavingsregime, de toets op gelijkwaardigheid en het onderzoek naar de robuustheid van het geheel bij een ontwikkeling naar 510.000 vliegtuigbewegingen een advies over het nieuwe stelsel worden uitgebracht door de Alderstafel. Vervolgens zal ik hier een standpunt over innemen en uw Kamer hier in de zomer over informeren.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
W.J. Mansveld