HANS ALDERS

Aan
De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu
De heer J. Atsma
Postbus 20906
2000 EX Den Haag

Amsterdam, 21 september 2011.

Geachte Staatssecretaris,

Hierbij bied ik u de derde monitoringsrapportage van het experiment geluidsstelsel Schiphol dat per 1 november 2010 van start is gegaan. Deze rapportage is aan de laatste Alderstafel Schiphol van 7 september vastgesteld.

Tweede monitoringsrapportage experiment geluidsstelsel
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 derde kwartaal van het gebruiksjaar dat loopt van 1 mei 2011 tot en met 31 juli 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 de evaluatie zal een totaaloverzicht over het gebruiksjaar worden gepresenteerd.

Het aantal vliegtuigbewegingen is in het derde kwartaal verder toegenomen naar circa 117.000 ten opzichte van circa 99.000 vliegtuigbewegingen in het tweede kwartaal. Het algemene beeld uit de rapportage voor het derde kwartaal is dat:

- In 90,5% van de tijd de baancombinaties worden 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 9,4% van de tijd hebben overigen operationele redenen de inzet van de baancombinaties bepaald.

- Gemiddeld 4,6 uur per dag slechts één start- en één landingsbaan is ingezet (2+1-1). Dit is een afname van 1,1 uur ten opzichte van het tweede kwartaal. Een belangrijke verklaring hiervoor is dat vanaf 27 maart 2011 het zomerseizoen van start is gegaan. Dit heeft enerzijds te maken met het gewijzigd piekenpatroon van de zomerdienstregeling dat geldt tijdens het derde kwartaal. Daarnaast is ook het volume van het verkeer toegenomen in de afgelopen kwartalen.
- Bij inzet van twee startbanen is 99,4% van het verkeer met een westelijk gelegen bestemming afgehandeld op de meest westelijk gelegen startbaan binnen een combinatie.
- Bij inzet van twee landingsbanen is bij gebruik van de combinatie Polder- en Zwanenburgbaan 42.3% van het verkeer afgewikkeld op de Polderbaan (ambitie voor norm is 45%) en bij gebruik van de combinatie Kaag- en Aalsmeerbaan 54,0% op de Kaagbaan (norm 50%).
- De gemiddelde inzet van de vierde baan zit in elke definitie onder de 40 bewegingen per dag, maar kent wel een stijgende trend ten opzichte van de eerste twee kwartalen van het gebruiksjaar. Het hoogst aantal gerealiseerde bewegingen op de vierde baan op dagbasis is voor één definitie boven de 60 vliegtuigbewegingen uitgekomen.
- De sustainability (indicator voor netwerkkwaliteit) en de punctualiteit zijn ten opzichte van het tweede kwartaal iets verbeterd.

Ik vertrouw er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Hans Alders