

Vergaderjaar 2011–2012

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 176

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 6 juli 2012

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

Monitorrapportage

U treft hierbij¹ de monitorrapportage van het tweede kwartaal (februari, maart en april 2012) van het tweede jaar van het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel op Schiphol. 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 die in dit kwartaal zijn behaald zijn naar verwachting en laten geen uitschieters zien. Zoals voorafgaand aan het experiment ook was aangenomen (Aldersbrief 19 augustus 2010), wordt het gebruik van de baanpreferenties voor meer dan 90% bepaald door de weersomstandigheden.

Ik ben zeer tevreden over deze resultaten. De manier waarop het vliegverkeer wordt afgehandeld sluit aan bij de afspraken die hierover zijn gemaakt.

Inzet van de Buitenveldertbaan

In de tussentijdse evaluatie van het experiment met het nieuwe geluidstelsel die u in april heeft ontvangen (kamerstuk 29 665/175) werd aangegeven dat het gebruik van de Buitenveldertbaan hoger was dan voorgaande jaren. Hierbij werd tevens aangegeven dat de omgeving over de oorzaken hiervan actief geïnformeerd zou worden. Tijdens het Algemeen Overleg Luchtvaart van 19 april heeft ook uw kamer mij vragen gesteld over de inzet van de Buitenveldertbaan.

Bijgaand¹ treft u een notitie met de zorgvuldige analyse die naar de inzet

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

van deze baan is uitgevoerd. Geconcludeerd wordt dat de inzet van de Buitenveldertbaan bijna volledig te verklaren is door het weer en niet door (het experiment met) het nieuwe normen- en handhavingstelsel.

De omgeving van de Buitenveldertbaan is betrokken geweest bij het formuleren van de onderzoeksvragen en de uitwerking daarvan. Daarnaast hebben de voorzitter van de Alderstafel, de heer Alders en de bestuursvoorzitter van de LVNL, de heer Riemens, in de omgeving van Buitenveldert tekst en uitleg gegeven over de effecten van het nieuwe normen- en handhavingstelsel en daarbij ook specifiek de inzet van de Buitenveldertbaan toegelicht.

Proef parallel starten

Op 10 maart 2011 is de proef parallel starten gestart. Hiermee is uitvoering gegeven aan de afspraak uit het convenant van 2008 om de route vanaf de Zwanenburgbaan te optimaliseren, waarbij als principe wordt uitgegaan dat het vliegverkeer op een gelijke afstand van de kernen Zwanenburg en Badhoevedorp vliegt.

De stuurgroep parallel starten heeft deze proef geanalyseerd en is tot de conclusie gekomen¹ dat het gebruik van de geoptimaliseerde vertrekroute niet tot onverwachte effecten leidt en dat het vliegen van deze route daarom wordt gecontinueerd. De Alderstafel heeft dit ter kennisneming aangenomen.

Vergelijking meetsystemen

Voor het meten van geluid voor informatiedoeleinden naar de omgeving, gebruikt de luchthaven Schiphol het geluidmeetsysteem NOMOS. Het wordt gebruikt om de omgeving te informeren over de gemeten geluidbelasting in ca. 30 meetpunten. Deze informatie wordt onder meer gebruikt bij de evaluatie van route-experimenten. De communicatie over de gemeten geluidbelasting vindt onder meer plaats via de website². Bij de verdere uitbreiding van het aantal meetposten van NOMOS worden door Schiphol de binnen de CROS vastgestelde criteria voor de beoordeling van aanvragen door gemeenten binnen de CROS toegepast. Vanwege de toepassing van het NOMOS-systeem voor informatievoorziening richting de omgeving, is het van belang dat de kwaliteit van de metingen niet ter discussie staat. Echter, vanuit de omgeving werd de afgelopen jaren de kwaliteit en objectiviteit van het systeem wel eens betwijfeld. Vanuit de Alderstafel is daarom een traject ingezet waarbij het systeem enerzijds werd geaudit en anderzijds werd vergeleken met de andere geluidmeet-systemen rond Schiphol. Beide zijn door ARDEA uitgevoerd.

De uitkomsten van de audit zijn dat NOMOS een betrouwbaar systeem is en een professionele beheerorganisatie kent. Verder komt het door NOMOS gemeten geluid zeer goed overeen met de controlemetingen.

Daarnaast is aan ARDEA gevraagd een technische en objectieve beschrijving te geven van de geluidmeetsystemen voor luchtvaart rond Schiphol. Onder andere op basis van de eerder door de Tweede Kamer gestelde vragen over dit onderwerp (kamerstuk 2009–2010, 2878) is een aantal indicatoren geïdentificeerd waarop de verschillende systemen getoetst en vergeleken worden. Het onderzoek treft u als bijlage aan³. Het gaat om de systemen van Luistervink, Nomos en Sensornet/geluidsnet.

In de vergelijking met de andere systemen wordt voor NOMOS geconcludeerd dat het systeem «in staat is om vliegtuigpassages te onderscheiden van overig geluid en de geluidniveaus van deze passages op automatische wijze vastlegt in een eigen opslagsysteem». Daarmee genereert het

¹ De brief van de voorzitter van de Stuurgroep Parallel Starten aan de voorzitter van de Alderstafel d.d. 8 maart 2012 is ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

² www.nomos.schiphol.nl

³ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

«data die bruikbaar is voor informatie aan omwonenden over de optredende geluidniveaus en geluidbelasting».

Bij de andere meetsystemen zijn de mogelijkheden van informatievoorziening minder omdat er geen koppeling plaatsvindt met bijvoorbeeld de daadwerkelijk gevlogen routes.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
J. J. Atsma