

*Aan*

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

Groningen, 14 januari 2014.

Geachte mevrouw Mansveld,

Zoals met u afgesproken, doe ik u hierbij, de reactie toekomen van de Alderstafel op de second opinion naar het gebruik van de Buitenveldertbaan dat in opdracht van de gemeente Amstelveen en de stadsdelen Amsterdam-zuid en Amsterdam-zuidoost door het bureau Helios is uitgevoerd en dat aan u en de Tafel is aangeboden op 10 januari jl..

De LVNL heeft op ons verzoek een inhoudelijke reactie gegeven op de bevindingen van Helios, ten behoeve van de bespreking door de partijen aan Tafel op 13 januari 2014. Deze reactie bied ik u hierbij aan. Bijgaand informeer ik u over de bevindingen en uitkomsten van deze bespreking.

Voordat ik verder inga op de uitkomsten van de bespreking hecht ik eraan kort een aantal algemene opmerkingen te maken, mede naar aanleiding van de mediaberichtgeving over het Helios rapport.

### *Algemene uitgangspunten*

Voor een goed begrip van de discussie over de Buitenveldertbaan is het van belang een aantal van de algemene uitgangspunten in herinnering te roepen die zijn opgenomen in het Aldersakkoord van 2008 en zijn overgenomen door kabinet en Kamer:

1. Over de voorziene groei naar 580.000 vliegtuigbewegingen is afgesproken dat van deze groei maximaal 510.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol wordt geacommodeerd mits dat mogelijk is binnen de grenzen van de gelijkwaardigheid en conform de regels van een nieuw normen- en handhavingstelsel. Ook voor de ontwikkeling na 2020 is vastgesteld dat die moet plaatsvinden binnen de nu geldende wettelijke milieuruimte waarbij na 2020 50% van de milieuwinst toevallt aan de omgeving en 50% beschikbaar is voor groei. De geluidsruimte was, is en blijft gehandhaafd door de wettelijke criteria voor gelijkwaardigheid, uitgedrukt in aantallen geluidgehinderde woningen en ernstig geluidgehinderde personen. Om deze afspraak te kunnen realiseren is daarom besloten

ruimte te scheppen op de regionale luchthavens van Eindhoven en Lelystad om daar in totaal 70.000 bewegingen op te vangen.

2. Voor de afhandeling van de 510.000 vliegtuigbewegingen wordt een strikt preferent geluidsstelsel ontwikkeld ter vervanging van het door de Kamer failliet verklaarde stelsel met handhavingpunten. Dat betekent dat er regels komen die ervoor zorgen dat het aanbod van verkeer, gegeven de (weers)omstandigheden, zo wordt afgewikkeld dat de minste overlast voor de omgeving ontstaat. De sector heeft hier zelf ook belang bij, gegeven de eisen van gelijkwaardigheid. Dat betekent dat als de sector niet terughoudend omgaat met het gebruik van bijvoorbeeld de Buitenveldertbaan, in het verlengde waarvan veel woningen liggen, dan kan, binnen de criteria van gelijkwaardigheid, het volume van 510.000 bewegingen niet bereikt worden.

### *Beloftes, prognoses en realisaties*

3. In de vele presentaties die ik de afgelopen jaren in gemeenteraden en voor bewoners verzorgd heb in de technische briefing aan de Kamer, heb ik er steeds expliciet melding van gemaakt dat een groei op Schiphol tot 510.000 vliegtuigbewegingen per saldo altijd zal leiden tot een toename van hinder. Om hierover geen enkel misverstand te laten ontstaan, staat er standaard in de gehouden presentaties de volgende vermelding: "Groei luchtvaart (circa 400.000 naar 510.000) gaat gepaard met toename hinder: een nieuw geluidsstelsel neemt dat niet weg".
4. Er zijn geen afspraken gemaakt over het maximum aantal landingen of starts op een bepaalde baan, dus ook niet voor de Buitenveldertbaan. Dat kan ook niet omdat de aantallen die op een baan gerealiseerd worden sterk afhankelijk zijn van het opgetreden weer. Daarom gaat preferent baangebruik uit van het gebruik van de voor de omgeving van Schiphol meest gunstige baancombinatie gegeven de (weers)omstandigheden.
5. In bijlage 4 bij het advies van de Alderstafel Schiphol over het nieuwe normen-en handavingsstelsel van 19 augustus 2010 (TK 2009-2010, 29665 nr. 152) is een prognose opgenomen voor de ontwikkeling van het aantal vliegtuigbewegingen per baan. Volgens die prognose zal het gebruik van de Buitenveldertbaan liggen tussen de 20.000 en de 60.000 vliegtuigbewegingen, afhankelijk van de weerscondities (realisatie 2011: 41.000 vliegtuigbewegingen). Gedurende het tweejarig experiment is het prognosemodel sterk verbeterd. Op basis van deze nieuwe modellering zijn nieuwe prognoses opgenomen, met een bandbreedte voor het gebruik van de Buitenveldertbaan van 27.000-58.000 vliegtuigbewegingen. Ik teken hierbij nadrukkelijk aan dat het hier prognoses betreft.
6. De stelling dat het gebruik van de Buitenveldertbaan in de afgelopen jaren is toegenomen, is feitelijk onjuist. Een belangrijke stap voor dit gebied is gezet met de ingebruikname van de Polderbaan nu 10 jaar geleden. Tot 2004 startte nog rond de 15 procent van het totale aantal starts van de Buitenveldertbaan. In de jaren daarna is dit gedaald tot rond de 5 procent. Een zelfde ontwikkeling zien we bij de landingen: van 20 procent naar 12 procent. Daarmee was de bandbreedte in de periode 2001-2003 van het aantal vliegtuigbewegingen op de Buitenveldertbaan 60-80.000 vliegtuigbewegingen, waarna dit aantal is gedaald in de periode 2011-2013 tot een bandbreedte van 32-42.000. De toename in 2011 betrof een toename van 5 naar ruim 6 procent van het totaal aantal starts en van 12 naar ruim 13 procent van het totaal aantal landingen. De jaren 2012 en

2013 laten per saldo weer een significante daling zien in het aantal vliegtuigbewegingen: van 42.000 naar 32.000.

7. Tot slot wil ik er op wijzen dat het gebruik van de Buitenveldertbaan in 2011 op zichzelf niets te maken heeft met het nieuwe stelsel. De handhavingpunten aan de kop van deze baan zijn in 2011 niet overschreden. In het oude stelsel zou het gebruik uit 2011 dan ook niet anders zijn geweest.

#### *Helios en LVNL-reactie*

De belangrijkste verschillen tussen de Helios-analyse en die van LVNL is de verklaarbaarheid van de inzet van de baan en de inschatting bij de beoordeling van de weersomstandigheden in 2011 die ten grondslag liggen aan de beslissing van verkeersleiding de baan in te zetten.

De partijen aan de Alderstafel hebben in hun bespreking d.d. 13 januari geconcludeerd dat de verschillen in verklaarbaarheid tussen Helios en LVNL veroorzaakt worden doordat LVNL alle criteria op grond waarvan de Buitenveldertbaan kan worden ingezet, en die in de regels voor het baangebruik zijn opgenomen (zie bijlage 3 bij het U aangeboden en aan de Kamer doorgeleide advies) wel meeneemt, terwijl Helios een aantal van deze criteria buiten beschouwing laat. Helios geeft een en ander ook nadrukkelijk toe in een bijlage bij de reactie van LVNL. In de reactie van LVNL treft u een verantwoording aan die leidt tot de verklaring van 96% van de tijd van het gebruik van de Buitenveldertbaan.

De partijen onderschrijven de conclusie die door LVNL getrokken wordt dat 2011 in zijn totaliteit geen uitzonderlijk jaar was, maar dat de weerscondities die bepalend voor de inzet van de Buitenveldertbaan zich bovengemiddeld hebben voorgedaan.

De LVNL heeft, naar de mening van de deelnemers aan de Alderstafel, de verschillen in gebruikspercentage met het Helios rapport, goed onderbouwd verklaard. Na bestudering van alle data hebben de partijen eenduidig de conclusie getrokken dat de Buitenveldertbaan niet ten onrechte is ingezet.

Wel hebben de partijen aan Tafel de analyse en reactie aangegrepen om een aantal punten rondom het gebruik van de Buitenveldertbaan nader te bekijken:

1. De toegankelijkheid van de informatie en de verklaarbaarheid van de inzet van de baan kan verbeterd worden door alle criteria die daarvoor gelden in één systeem onder te brengen.

De partijen hebben geconstateerd dat het opdelen van de verklaringsgronden in twee delen (geautomatiseerde en niet-geautomatiseerde) tot verwarring aanleiding geeft. Deze tweedeling leidt ertoe dat gesproken wordt over 'harde' en 'zachte' regels en over een verklaarbaarheid van alleen het geautomatiseerde deel, alsof de overige verklaringsgronden niet meetellen. De partijen stellen dan ook voor dat LVNL de twee onderdelen van verklaringsgronden samenvoegt tot één systeem dat volledig geautomatiseerd is en dit voor te leggen aan de Tafel. Op die wijze zal voortaan eenduidig worden vastgelegd hoe de verklaarbaarheid van de inzet van de banen zal worden bepaald. Deze wijze van valideren kan in regelgeving worden opgenomen.

2. Bij de onder 1 genoemde presentatie van verklaringsgronden voor de baaninzet, zal in het vervolg in de standaard-verantwoordingsrapportage de verklaring van de inzet van banen afzonderlijk worden toegelicht. Op die manier is direct transparant in welke mate het gebruik van iedere baan verklaard wordt, zonder dat daarvoor eerst allerlei aanvullende onderzoeken noodzakelijk zijn, zoals nu het geval is bij het gebruik in het jaar 2011.
3. Er wordt verder gewerkt aan verdere professionalisering van de informatievoorziening van de baaninzet zoals dat per 1 november is gestart ('verslag van de dag'). Dit initiatief van de LVNL wordt gewaardeerd door de partijen aan Tafel, waarbij de afspraak is gemaakt dat dit systeem gaandeweg wordt geëvalueerd opdat het over een jaar zo optimaal mogelijk werkt.

Het bovenstaande laat onverlet dat invulling zal worden gegeven aan de al eerder in het advies van september 2013 vermelde punten:

- De agendering van het gesprek over de windlimieten in de Omgevingsraad;
- De aanpassing van de preferentietabellen, zoals gemeld in het laatste advies, om te voorkomen dat het gebruik van de Buitenveldertbaan buiten UDP per definitie geldt als verklaard.

Tot slot wil ik u er nog graag op wijzen dat de gehele Tafel erop aandringt dat het nieuwe normen- en handhavingstelsel zo snel mogelijk wordt ingevoerd zodat er ook snel voor iedereen helderheid bestaat over de regels die ook dienen ter bescherming van de omgeving.

Met vriendelijke groet,

Hans Alders