HANS ALDERS

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

Groningen, 17 april 2014.

Geachte mevrouw Mansveld,

In uw brief d.d. 11 februari 2014 naar aanleiding van het Algemeen Overleg Luchtvaart van 18 december 2013 en 23 januari 2014 heeft u mijn verzocht om u voor 1 mei over de volgende vier punten te informeren:

1. Het verbeteren van de toegankelijkheid van de informatie en de verklaarbaarheid van de inzet van de Buitenveldertbaan door alle criteria die daar voor gelden in één systeem onder te brengen.
2. De gevolgen hiervan voor de norm (van 90%) op geluidspreferent baangebruik.
3. Het afzonderlijk toelichten van de verklaring van de inzet van banen in de standaard verantwoordingsrapportage.
4. Verdere professionalisering van de informatievoorziening van de baaninzet ("Verslag van de dag").

Daarnaast vraagt u mij de ontwikkeling van de verwachte afname van het aantal ernstig gehinderden als gevolg van de vaste bochtstraal tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep te monitoren. In deze brief zal ik u de stand van zaken schetsen. Evenals op het punt van het buurthuis De Hoek, ten aanzien waarvan u mij verzocht hebt om met betrokken partijen te bezien of er een oplossing denkbaar is.

1. Verbeteren informative- en verantwoordingssysteem

In mijn brief d.d. 14 januari 2014 naar aanleiding van het Helios-rapport over het gebruik van de Buitenveldertbaan en de daaropvolgende analyse van LVNL heb ik het belang aangegeven te komen tot een verbetering van het systeem van informatie en verantwoording over de inzet van de banen. Ook in de Algemene Overleggen die u heeft gehad met de Kamer is deze wens tot uitdrukking gebracht, waarbij is verzocht om in dit verband tevens de norm van 90% op deze regel voor het baangebruik te bezien.

Op basis van het verzoek heeft de LVNL aanvullend onderzoek gedaan naar de systemen die zij gebruiken voor het generen van informatie over de inzet van de banen. Bij opzet van het

systeem voor de verantwoording van de keuze voor de inzet van start- en landingsbanen door LVNL, wordt gestreefd naar maximale transparantie. Deze transparante verantwoording dient plaats te vinden door de gegevens over de feitelijke inzet van start- en landingsbanen te relateren aan de daarvoor geldende criteria die in de regelgeving zijn neergelegd.

Tijdens het experiment met het nieuwe geluidsstelsel is gewerkt met een systeem dat op basis van vijf criteria de inzet van banen beschreef. Dit zijn:

1. Meteorologische gegevens: windrichting, windsnelheid en windstoten op de grond, zicht en wolkenbasis;
2. Of er al dan niet sprake is van daglicht, uitgaande van 'uniforme daglichtperiode' (UDP);
3. Het niet beschikbaar zijn van banen;
4. Het 'tijdig' anticiperen op veranderende omstandigheden en het moment van wisselen naar een meer preferente baancombinatie;
5. Tijdelijke inzet van baancombinaties om baanwisselingen mogelijk te maken.

Met dit beperkt aantal criteria is in het tweejarig experiment aangetoond dat meer dan 90% van de inzet van de banen verantwoord worden. Voor een maximale transparantie wordt het echter wenselijk geacht tot een vollediger overzicht van verantwoordingsgronden in het informatiesysteem op te nemen. Daarmee wordt het systeem weliswaar complexer, maar het voordeel is dat er een vollediger verantwoording plaatsvindt. En omdat er verantwoordingscriteria worden toegevoegd aan het systeem, kan ook de norm op de regel in samenhang daarmee opgehoogd worden.

Het nadere onderzoek heeft uitgewezen dat er nog negen aanvullende criteria te onderscheiden zijn waarmee de inzet van een baan kan worden verantwoord. Vier van deze aanvullende criteria kunnen relatief eenvoudig aan het systeem worden toegevoegd, zodat in kwantitatieve zin verantwoording worden afgelegd.

1. Stabiele baancombinatie

In de praktijk wordt bij westelijke en oostelijke wind incidenteel (in 0,3-0,4% van de tijd) gebruik gemaakt van alternatieve baancombinaties voor preferenties 3 en 4. Deze alternatieve baancombinaties kunnen worden verantwoord omdat zij stabieler zijn gegeven de optredende windcondities: deze alternatieve baancombinaties zijn zowel bij een noordelijke als een zuidelijke windcomponent inzetbaar (dat wil zeggen dat zij binnen de windlimieten vallen).

2. Geen beweging in periode

Er zijn momenten op de dag dat er in een periode van 10 minuten geen starts en geen landingen plaatsvinden. Op deze momenten is soms wel sprake van een geselecteerde baancombinatie. Wanneer in een periode van 10 minuten geen start- of landing plaatsvindt wordt voor die periode de inzet van iedere baancombinatie verantwoord geacht.

3. Regen- en onweersbuien

Regen- en onweersbuien hebben effect op de afhandeling van het vliegverkeer. Vliegers en verkeersleiders zullen altijd bij voorkeur het vliegen door regen- en onweersbuien vermijden. Om deze reden is bij regen- en onweersbuien parallel naderen niet mogelijk. Daarom hebben

buien die door of langs het naderingsgebied Schiphol trekken invloed op het baangebruik, in het bijzonder op de mogelijkheid parallel landingsbanen in te kunnen zetten. Hierdoor kan bijvoorbeeld een onweersbui bij Alkmaar leiden tot inzet van de Buitenveldertbaan bij Amstelveen.

4. Afwijkende verwachting wind en zicht
Voor wind en zicht wordt 4 maal per dag een prognose vastgelegd in de TAF (Terminal Area Forecast). Deze prognose is de basis voor de planning van het baangebruik. In de praktijk kan de prognose verschillen van de werkelijkheid. Wanneer nodig en mogelijk wordt het baangebruik aangepast aan de feitelijke omstandigheden. Het is echter ook mogelijk dat de afwijkende prognose leidt tot de inzet van een baancombinatie die niet werd voorgeschreven op basis van de preferentietabel. Wanneer de preferentietabel op basis van de afwijkende prognose deze baancombinatie toch voorschrijft dan is de inzet van die baancombinatie daarmee verantwoord. Binnen deze criteria zal het handelen worden beoordeeld voor het moment dat het baangebruik voorgeschreven wordt door te vergelijken met de preferentietabel in combinatie met de meest actuele prognose in de TAF.

De andere nog te onderscheiden criteria zijn:
10. Hoogtewind
11. Winterse omstandigheden
12. Beschikbaarheid van infrastructuur en middelen
13. Overige afwijkende verwachtingen, zoals onweersbuien
14. Calamiteiten en onvoorziene omstandigheden

Het optreden van deze factoren is tijdens het experiment NNHS zodanig laag gebleken (in totaal < 3% van de tijd) en qua aard moeilijk eenduidig te operationaliseren, dat ze voor de onderbouwing van de bijgestelde de norm buiten beschouwing kunnen worden gelaten.

2. Norm voor geluidspreferent baangebruik

In bijlage 3 bij het advies van oktober 2013 is aangegeven op welke manier de normen bij de regels van het nieuwe geluidsstelsel tot stand zijn gekomen:

"Bij de totstandkoming van (het voorstel voor) de hoogte van normen is gezocht naar het vinden van een balans tussen enerzijds een niveau dat voldoende hoog wordt geacht gelet op het doel van de regel (niet 'onnodig veel ruimte bieden') en anderzijds een niveau dat voldoende ruimte geeft om te komen tot een veilige en doelmatige afwikkeling van het vliegverkeer. Voor het voorstel van de normen zijn de volgende aspecten in overweging genomen:
- de norm dient onder normale omstandigheden gerealiseerd te kunnen worden;
- de norm dient rekening te houden met een marge om een zekere operationele flexibiliteit, bijvoorbeeld ten behoeve van veiligheid, te waarborgen;
- de norm dient dusdanig strak te zijn dat deze geen ruimte laat om van de regel af te wijken;
- zonder bovenmatige administratieve lasten moet aangetoond kunnen worden dat aan de regel is voldaan."

In het advies van oktober 2013 is ingegaan op de 'operationele marge':
"In alle in dit advies voorgestelde normen is bij de normstelling reeds rekening gehouden met een operationele marge, een marge die nodig is om een zekere operationele flexibiliteit te waarborgen. De hoogte van de norm is dus zo vastgesteld dat deze ruimte heeft voor operationele zaken die het baangebruik beïnvloeden, maar die niet expliciet onderdeel uitmaken van de regel. Een beroep op afwijking van de regels in verband met operationele verstoringen is dan ook niet meer aan de orde. Afwijking van de baangebruiksregels is alleen nog gerechtvaardigd in geval van extreme omstandigheden, zoals een aswolk, waardoor het gebruik van de luchthaven sterk afwijkt van het normale gebruik. Voorstel is om hiervoor in het LVB een algemene bepaling op te nemen waarin aangegeven wordt dat kan worden afgeweken van de regels indien ten gevolge van uitzonderlijke onvoorziene omstandigheden het normale gebruik van de luchthaven ernstig wordt belemmerd. De ILT bepaalt wanneer deze clausule van toepassing is."

In het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) wordt daarom het volgende artikel voorzien:
Artikel 3.1.7: Van artikel 3.1.6 [regels voor het strikt preferentieel baangebruik] kan worden afgeweken indien ten gevolge van uitzonderlijke onvoorziene omstandigheden het normale gebruik van de luchthaven ernstig wordt belemmerd.

Op basis van de eerste vijf criteria (zie paragraaf 1 van deze notitie) is in het Aldersadvies van 2013 gekomen tot een voorstel voor een norm van 90% op regel 1. Dit houdt in dat, gemiddeld in een seizoen, tenminste 90% van de tijd de ingezette baancombinatie volgens de preferentietabel de juiste combinatie was, passend bij de meteorologische en/of operationele omstandigheden.

Zoals hierboven aangegeven, hebben aanvullende analyses van de LVNL laten zien dat met het toevoegen van vier nieuwe criteria in het informatie- en verantwoordingssysteem, de verklaring voor het inzetten van banen nog meer inzichtelijk kunnen worden gemaakt, zonder bovenmatige administratieve lasten toe te voegen.

Tabel 1. Vergelijking criteria in gebruiksjaar 2013, 2012 en 2011

No	***Verantwoordingsfactor***	***% GJ2013***	***% GJ2012***	***% GJ2011***
1	Wind (richting en snelheid) op de grond, zicht (horizontaal en wolkenbasis)	89.2%	87.0%	87.0%
2	Uniforme Daglicht Periode			
3	Baan niet beschikbaar	3.3%	3.2%	3.7%
4	Tijdige inzet baancombinaties	3.3%	3.4%	3.9%
5	Tijdelijke inzet baancombinaties			
	Subtotaal	**95.8%**	**93.6%**	**94.6%**

6	Stabiele baancombinatie	0.3%	0.4%	0.3%
7	Geen bewegingen in periode	0.4%	0.6%	0.7%
8	Regen- en onweersbuien	0.4%	1.5%	0.9%
9	Afwijkende verwachting wind en zicht	0.9%	1.0%	0.7%
10	Hoogtewind	Gering		
11	Winterse omstandigheden			
12	Beschikbaarheid van infrastructuur en middelen			
13	Overige afwijkende verwachtingen, zoals onweersbuien			
14	Calamiteiten en onvoorziene omstandigheden			
	Totaal	**97.8%**	**97.1%**	**97.2%**

Op basis van bovenstaande analyse stelt de Alderstafel voor om de norm te verhogen van 90% naar 95% in combinatie met de toevoeging van 4 verantwoordingscriteria aan het te hanteren informatie- en verantwoordingssysteem. Voor de overige procenten geldt dat de inzet van de banen in de regel weliswaar passend is bij de omstandigheden, maar dat deze omstandigheden heel weinig voorkomen en op dit moment nog niet te voorspellen c.q. scherp te operationaliseren zijn en daarom niet op een eenvoudige of eenduidige manier in het informatiesysteem kunnen worden opgenomen.

3. Het afzonderlijk toelichten van de verklaring van de inzet van banen in de standaard verantwoordingsrapportage.

Tijdens het experiment is er door de Aldersregie elk kwartaal een monitorrapportage opgesteld om de ontwikkeling op de regels te monitoren. De leden van de Alderstafel zien het belang in om een dergelijke monitoring per kwartaal op de regels voort te zetten. Hierin zal tevens aandacht worden besteed aan de normen op de regels en het MHG, informatie over de meteo en bijzondere omstandigheden. Ook zal in aanvulling hierop, invulling worden gegeven aan het in beeld brengen van de inzet van individuele banen met een toelichting daarbij aan de hand van de bovengenoemde verantwoordingscriteria.

4. Verdere professionalisering van de informatievoorziening van de baaninzet ("Verslag van de dag").

Sinds 1 november 2013 wordt op de website van het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS) elke dag een 'verslag van de dag' gepubliceerd. Samen met een klankbordgroep van bewoners wordt deze website sinds 1 november 2013 regelmatig onder de loep genomen. Doel van deze klankbordgroep is om advies te geven over mogelijke verbeteringen aan het 'verslag van de dag' en de implementatie hiervan te monitoren. Inmiddels zijn er vanuit de klankbordgroep verbetervoorstellen gedaan die als volgt zijn onder te verdelen:

a) Het meer opnemen van uitleg over het begrip 'preferent vliegen'.

b) Het verder toelichten van de criteria bij specifieke baancombinaties uit de preferentietabel.
c) Tekstuele aanpassingen met weinig inhoudelijke gevolgen.
d) Verzoeken om aanvullende toelichtende verwijzingen, zoals naar de websites van de Alderstafel, LVNL , AAS, CROS, IVW et cetera.
e) Opnemen van actuele en voorspelde informatie, zoals de meteorologische gegevens, gekoppeld aan de bij de baancombinatie genoemde criteria.
f) Oplossen van navigatieproblemen met de website.

Verbetervoorstellen a) tot en met d) zullen per ingang van 1 juli worden geïmplementeerd. De punten e) en f) behoeven verder uitwerking. Voor het punt genoemd onder e) zijn door LVNL stappen aangekondigd in het kader van het rapportagesysteem.

Hinderbeperking en leefomgeving
U heeft mij voorts gevraagd naar aanleiding van de Algemene Overleggen met de Kamer om de afname van het aantal ernstig gehinderden als gevolg van de vaste bochtstraal tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep te monitoren en daarbij aandacht te besteden aan de gevolgen voor de wijk Floriande in het jaarverslag van 2014. Ik kan u ten aanzien van dit vraagstuk inmiddels melden dat de gemeente Haarlemmermeer op 19 maart een nieuw voorstel voor hinderbeperking heeft ingediend. Via de standaard procedure voor nieuwe voorstellen voor hinderbeperking, zal dit voorstel in behandeling worden genomen. Over de uitkomst van deze behandeling zal ik u nader berichten.

Tot slot kan ik u berichten dat ik op uw verzoek een gespreksronde zal starten om de situatie te verkennen rond de door u gesignaleerde problemen rondom het voortbestaan van het sociaal culturele programma van Stichting Sociaal Cultureel Centrum De Hoek in Zwanenburg. Over de uitkomst hiervan zal ik u eveneens nader berichten.

Ik vertrouw er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Hans Alders