

Vergaderjaar 2013–2014

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 194

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 januari 2014

Heden heb ik van de heer Alders een brief ontvangen naar aanleiding van de bespreking door de partijen aan de Alderstafel van de second opinion van onderzoeksbureau Helios naar het gebruik van de Buitenveldertbaan. Deze bespreking vond maandag, 13 januari 2013, plaats. De Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) heeft op verzoek van de Alderstafel een inhoudelijke reactie gegeven op de bevindingen van Helios.

In de bijlage treft u de conclusies van de Alderstafel aan, alsmede de daarbij gevoegde reactie van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)¹. Tevens stuur ik u voor de volledigheid de second opinion van het bureau Helios die afgelopen vrijdag 10 januari door de opdrachtgever van dit onderzoek, de gemeente Amstelveen, reeds aan uw Kamer is toegezonden².

In deze brief treft u mijn oordeel over het voorliggende vraagstuk aan, dit mede gezien uw verzoek.

Onderzoeken inzet Buitenveldertbaan

De afgelopen jaren heeft de inzet van de Buitenveldertbaan veelvuldig specifieke aandacht gehad. Sinds de start van het experiment nieuw normen- en handhavingstelsel zijn verschillende onderzoeken naar de inzet van de Buitenveldertbaan uitgevoerd:

- Gedurende twee jaar is er per kwartaal een monitoringsrapportages verschenen met verklaarbaarheidcijfers. Deze zijn ook met uw Kamer gedeeld.
- De LVNL heeft in 2012 op verzoek van de bewonersdelegatie aan de Alderstafel een aanvullende analyse uitgevoerd naar de inzet van de Buitenveldertbaan in 2011.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

² Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

- Naar aanleiding van een analyse door bewonersgroep SWAB, is een onderzoek uitgevoerd door To70 naar de verklaarbaarheid van de inzet in de eerste twee weken van december 2012.

In aanvulling hierop heeft Helios in opdracht van de gemeente Amstelveen afgelopen maanden een second opinion uitgevoerd op de analyse van de LVNL uit 2012. Vervolgens heeft de LVNL via de Alderstafel Schiphol gisteren een reactie gegeven op deze second opinion.

Bevindingen en uitkomsten Alderstafel d.d. 13 januari

Het Heliosrapport is een second-opinion op de LVNL-analyse uit 2012 over de verklaarbaarheid van de inzet van de Buitenveldertbaan in het gebruiksjaar 2011. Er zijn twee belangrijke verschillen geconstateerd tussen de Helios-analyse en de LVNL analyse uit 2012. Het eerste verschil betreft de uitkomst van de verklaarbaarheid van de inzet van de baan (LVNL 97% en Helios 71–83%). Het tweede verschil heeft betrekking op de inschatting bij de beoordeling van de weersomstandigheden in 2011 die ten grondslag liggen aan de beslissing van LVNL om de baan in te zetten.

De partijen aan de Alderstafel (luchtvaartsector, bewonersorganisaties en regionale bestuurders) 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 meeneemt. Dit op basis van de regels voor het baangebruik die zijn opgenomen in bijlage 3 van eindadvies van de Alderstafel van 8 oktober 2013 inzake het Nieuwe Normen- en Handavingsstelsel (Kamerstuk 29 665, nr. 190). Helios laat een aantal van deze criteria buiten beschouwing. Helios bevestigt dit in de bijlage bij de reactie van LVNL. In de reactie van LVNL treft u eveneens een verantwoording aan die leidt tot de verklaring van 96% van de tijd van het gebruik van de Buitenveldertbaan.

Alle partijen aan de Alderstafel onderschrijven eveneens 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.

In de media is de afgelopen tijd de suggestie gewekt dat afspraken ten aanzien van het gebruik van de Buitenveldertbaan niet worden nagekomen, dat het gebruik is toegenomen en dat LVNL niet correct heeft gehandeld. Deze punten worden in de brief van de heer Alders en de reactie van LVNL zorgvuldig weerlegd en ik ondersteun deze lezing.

Conclusie

Ik onderschrijf de door LVNL en de Alderstafel geformuleerde conclusies en constateer dat op een zorgvuldige en juiste wijze invulling is gegeven aan de beantwoording van de vragen over de verklaarbaarheid van de inzet van de Buitenveldertbaan.

Vervolg

De partijen aan de Alderstafel hebben de uitgevoerde analyses aangegrepen om een aantal punten rondom het gebruik van de Buitenveldertbaan nader te willen bekijken. Hierbij gaat het om:

- Het verbeteren van de toegankelijkheid van de informatie en de verklaarbaarheid van de inzet van de Buitenveldertbaan door alle criteria die daarvoor gelden in één systeem onder te brengen.
- Het opzetten van een afzonderlijke verantwoording voor de inzet van de Buitenveldertbaan.
- Verdere professionalisering van de informatievoorziening van de baaninzet («*Verslag van de dag*»).

Ik zal de heer Alders vragen om, in overleg met de partijen aan de Alderstafel, aan bovenstaande punten verder uitwerking te geven en mij voor 1 mei 2014 te informeren over de resultaten. Deze resultaten zal ik met u delen, zodat ze betrokken kunnen worden bij het tot stand komen van de regelgeving.

Tevens ondersteun ik het voornemen van de Alderstafel om het gesprek over de windlimieten te agenderen in de Omgevingsraad Schiphol en de preferentietabellen aan te passen conform het advies van 8 oktober 2013.

De gehele Alderstafel heeft erop aangedrongen 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. Het belangrijkste verschil ten opzichte van het huidige stelsel is dat er regels worden ingevoerd waarbij de afhandeling van het vliegverkeer steeds op de baan plaatsvindt die het minst overlast veroorzaakt.

Mede in het licht hiervan en op basis van bovenstaande conclusies ben ik voornemens om, na overleg met uw Kamer, de uitwerking van het advies over het nieuwe normen- en handhavingstelsel voortvarend ter hand te nemen. Ik streef ernaar u het wetsvoorstel rond de zomer toe te sturen.

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