



Retouradres: Postbus 74019, 1070 BA Amsterdam

Wethouder Luchthaven Schiphol
De heer Van der Burg
Postbus 202
1000 AE AMSTERDAM

Datum 24 mei 2013

Bijlage(n) Memo Commissie Leefomgeving
Kopie aan Voorzitter CROS en Tafel van Alders

Onderwerp Inzet Buitenveldertbaan en Oostbaan

Geachte heer Van der Burg,

In de vergadering van de Commissie Leefomgeving van Stadsdeel Zuid van 9 april is het beoogde nieuwe normen- en handhavingstelsel voor Schiphol besproken. Aanleiding voor de bespreking waren de signalen dat de Buitenveldertbaan en de Schiphol-Oostbaan meer gebruikt worden, ondanks de gewekte verwachtingen dat het Aldersadvies zou leiden tot minder gebruik van deze banen.

De bespreking was tevens bedoeld als voorbereiding op de eindevaluatie van het nieuwe stelsel die in 2013 wordt verwacht. Voor de commissiebespreking stonden de volgende vragen centraal:

- Wat houdt het nieuwe stelsel in en wanneer wordt dit geëvalueerd?
- Levert het nieuwe stelsel extra geluidsoverlast op vanuit de Buitenveldertbaan?
- Wat betekent het nieuwe stelsel voor de inzet op de Oostbaan?

Op basis van de bespreking is geconcludeerd dat met het besluit van de Tweede Kamer uit 2008 dat het aantal vliegbewegingen voor Schiphol tot 2020 mag doorgroeien tot 510.000, expliciet besloten is dat ook de overlast mag toenemen. De discussie gaat dan ook vooral over de vraag hoe deze (toenemende) overlast het beste verdeeld kan worden. Uitgangspunt voor het nieuwe stelsel is daarbij een geluidpreferentieel baangebruik.

Geconstateerd is ook dat bij de start van het experiment van het nieuwe geluidstelsel de verwachting is gewekt dat ondanks de stijging van het aantal vluchten de overlast voor Buitenveldert zou afnemen¹. Dit gevoegd bij het feit dat de Buitenveldertbaan onder meer in 2011 juist meer is gebruikt dan gemiddeld, heeft bijgedragen aan de onrust in de regio. Grote variaties in het gebruik van de Buitenveldertbaan van jaar tot jaar zullen vanwege de grote weersafhankelijkheid blijven bestaan.

Wij zullen eerst op basis van de eindevaluatie van het nieuwe stelsel een eindoordeel over het nieuwe stelsel geven. Wij vragen u nu al om in gremia als Aldersoverleg en

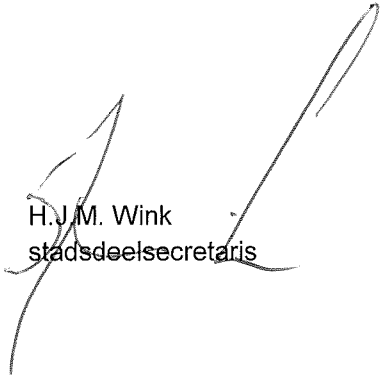
¹ In de presentaties is een daling met 7% genoemd (aangegeven is dat bij een stijging van het aantal vliegbewegingen van 400.000 naar 510.000 vliegbewegingen er op de Buitenveldertbaan sprake zal zijn van een daling met 7%).

CROS aandacht te vragen voor de volgende aandachtspunten voor de uitwerking van het nieuwe stelsel:

1. Het gebruik van de Schiphol Oostbaan dient in hoofdzaak beperkt te worden tot general aviation. Het gebruik voor middelgroot vliegverkeer dient dan ook beperkt te blijven tot bijzondere weersomstandigheden. De lobby die de centrale stad hiervoor al jaren voert wordt vanuit stadsdeel Zuid dan ook ondersteund.
2. Het is van belang dat er spoedig duidelijkheid komt over het voor Schiphol gebruikte prognosemodel en de consequenties van een eventuele aanpassing hiervan voor de Buitenveldertbaan. Dit mede in relatie tot de vanuit Alders gecommuniceerde daling met 7% voor de Buitenveldertbaan. Voor bewoners
3. Het is van belang dat het gebruik van de Buitenveldertbaan daadwerkelijk beperkt blijft, in lijn met de lage preferentie van deze baan. In dat verband is een grotere transparantie gewenst ten aanzien van de door LVNL (en de gezagsvoerder) gemaakte afwegingen om de Buitenveldertbaan in te zetten. Van belang is dat de omgeving goed inzicht krijgt in de wijze waarop de regels worden toegepast en de wijze waarop de handhaving van de regels plaatsvindt. Inzet dient ons inziens te zijn dat verantwoording achteraf mogelijk is op basis van de daadwerkelijk opgetreden (weers)condities. In het eenmalig uitgegeven rapport van de LVNL en To70 over het jaar 2011 (de notitie 'Gebruik Buitenveldertbaan in 2011') zijn geen onderliggende (controleerbare) gegevens opgenomen, waarmee het wantrouwen in de omgeving onvoldoende wordt weggenomen. Een aanbeveling is bovendien de huidige rapportages, waarin alleen voor het totale baangebruik voor Schiphol wordt aangegeven in hoeverre is voldaan aan de preferentieregels (verklaarbaarheid), uit te breiden. Voorgesteld wordt een opsplitsing van die verklaarbaarheid naar baancombinaties te maken gekoppeld aan een operationele marge voor de handhaving.
4. Het is van belang dat er aandacht komt voor de verificatie van de gegevens van LVNL, bij voorkeur in de vorm van toetsing door een onafhankelijk bureau. Wij verwachten dat een dergelijke onafhankelijke toetsing de geloofwaardigheid van het nieuwe stelsel zeer ten goede zal komen.

Hoogachtend,
Het dagelijks bestuur van Stadsdeel Zuid


P.P.J. Slettenhaar
voorzitter


H.J.M. Wink
stadsdeelsecretaris

