

Gemeente Amstelveen  
t.a.v. drs. J.P.W. Groot  
Postbus 4  
1180BA Amstelveen  
Nederland

Uw ref: Z-2013/047161, brief gedateerd 12 september 2013  
Onze ref: P1828C002fvh

10 januari, 2014

Geachte wethouder,

**Betr: Eindrapport en aanbevelingen onderzoek verklaarbaarheid inzet  
Buitenveldertbaan**

Het doet mij plezier u namens Helios het eindrapport aan te bieden voor het onderzoek naar de verklaarbaarheid van de inzet van de Buitenveldertbaan in gebruiksjaar 2011. Het hoofddoel van het onderzoek was het bepalen van de verklaarbaarheid van het gebruik van de Buitenveldertbaan in gebruiksjaar 2011. Onze aanpak van het onderzoek, en uiteraard de resultaten en conclusies, zijn beschreven in ons rapport.

Tijdens de analyse zijn ons echter een aantal zaken opgevallen die niet direct binnen het doel van de studie vielen, maar die naar onze mening toch de moeite van het vermelden waard zijn. Deze punten zijn in de vorm van aanbevelingen opgenomen in deze brief. Hierbij moeten we wel opmerken dat het doel van de studie niet was om een volledig review van het nieuwe normen- en handhavingstelsel te doen, en we moeten dan ook voorzichtig zijn met het maken van aanbevelingen over het gehele stelsel op basis van een studie die als focus het gebruik van een enkele baan had. Met name kunnen we wel aangeven waar bepaalde aspecten van het nieuwe stelsel een merkbare en mogelijk onverwachte impact hebben, maar kan zonder verder onderzoek niet worden aangegeven of een alternatieve definitie van zulke aspecten tot een beter stelsel zou leiden.

Onze aanbevelingen, die met name betrekking hebben op de transparantie van het stelsel en de regels, en op de transparantie van de toepassing hiervan, zijn als volgt:

- Verzekeren dat de regels correct en duidelijk zijn: In het rapport hebben we al aangegeven dat de regels uiteenvallen in 'harde' en 'zachtere' regels. We hebben ook de kritieke rol van de limieten (de harde regels) een aantal keer aangehaald. We hebben het hier zowel over de gestelde limieten voor wind, die met opzet redelijk conservatief lijken, en limieten voor zicht, die vanwege stabiliteit en consistentie voor bepaalde baancombinaties ook conservatief zijn in vergelijking met het oude stelsel.

In principe hebben we vanuit het oogpunt van LVNL begrip voor het gebruik van conservatieve limieten – indien van LVNL verwacht wordt dat zij opereren volgens een systeem van strikt preferentieel baangebruik, dan moet er voldoende buffer in de regels zitten voor LVNL om te allen tijde veilig en efficiënt te kunnen opereren. Omdat niet alle factoren die de veiligheid of efficiëntie beïnvloeden makkelijk in specifieke limieten zijn te vangen, is het verstandig om de grenzen die wel vastgelegd worden zorgvuldig vast te stellen.

Zoals al in het rapport vermeldt, staat daar wel tegenover dat de grenzen ook weer niet te conservatief moeten zijn. Er moet vooral op gelet worden dat het vastleggen van grenzen geen onbedoelde bijwerkingen heeft, zoals het te snel veranderen van baancombinatie of het te vaak vervallen in een situatie waar geen van de combinaties in de preferentietabel beschikbaar is binnen de regels. Bovendien moeten er geen dubbele buffers ingebouwd worden: een dwarswindlimiet van 15 knopen is bijvoorbeeld al redelijk conservatief en geeft dus een buffer; als er daar bovenop op dwarswinden van meer dan 15 knopen geanticipeerd zou worden, zou een dubbele buffer ontstaan.

Als we naar de zichtlimieten kijken lijkt vooral de simpelheid van het nieuwe stelsel een belangrijke factor te zijn geweest. Aan een groot aantal combinaties is dezelfde zichtlimieten gegeven, waardoor een duidelijk en simpel stelsel is gecreëerd, maar waardoor gebruik van bepaalde combinaties, die in het oude stelsel bruikbaar waren in verminderd zicht, in het nieuwe stelsel binnen de opgestelde regels niet meer bruikbaar zouden zijn. Hier geldt in feite een soortgelijke opmerking als voor de buffers: er moet op gelet worden dat er geen baancombinaties met een hoge preferentie worden 'opgeofferd' om het stelsel als geheel simpel te houden.

De gebruikte limieten moeten een balans bieden tussen simpelheid van het stelsel, vrijheid in de operatie (waar nodig) voor LVNL, en bescherming van omwonenden. Of de huidige limieten de juiste balans bieden is, zoals eerder aangegeven, op basis van deze studie met focus op gebruik van de Buitenveldertbaan, moeilijk te zeggen. Het feit dat in 2011 30% van de tijd op basis van (gemeten) wind- en zichtlimieten geen combinatie beschikbaar was binnen de preferentietabel, en dat 60% van de bewegingen op de Buitenveldertbaan in zulke periodes vielen, suggereert wel dat het gebruik van deze baan sterk wordt beïnvloed door de gestelde limieten. Echter, om te bepalen of alternatieve limieten een betere balans zouden bieden – voor het gehele veld, en niet alleen voor het gebruik van de Buitenveldertbaan – zou een veel bredere studie vereisen. Op basis van de huidige studie kunnen we dan ook alleen stellen dat het nuttig lijkt de limieten regelmatig te toetsen om te zorgen dat de balans geoptimaliseerd wordt en/of blijft.

Naast deze opmerkingen voor de 'harde' regels moet voor de 'zachtere' regels vooral gezorgd worden dat de toepassing begrijpelijk is, bijvoorbeeld door een beter beeld te creëren van wat 'stabiliteit' in de praktijk betekent, of onder welke omstandigheden en op basis van welke informatie geanticipeerd

wordt. Hiervoor is transparantie in het dagelijks gebruik ook van belang, zoals in onze tweede aanbeveling, hieronder, verder wordt besproken.

Tenslotte zouden we nog specifiek aanbevelen de regels rond de toepassing van preferenties 1 tot en met 4 buiten UDP en tijdens marginaal zicht te verduidelijken, aangezien in de huidige beschrijving het gebruik van deze combinaties niet helder is en gebaseerd lijkt te zijn op regels die niet in het stelsel zijn opgenomen.

- Duidelijkere informatie verstrekken over de redenen voor het feitelijke baangebruik: Voor omwonenden lijkt met name een beter begrip van het baangebruik van belang. Voor de Buitenveldertbaan refereren we hier wederom specifiek naar het feit dat 60% van de bewegingen in 2011 'buiten de preferentietabel' vielen, dus meer dan de helft is strikt genomen 'per definitie' verklaarbaar, maar het is niet altijd duidelijk op basis van welke regels.

Zoals gezegd in ons rapport is het 'Verslag van de dag' hierin al een goede eerste stap. Wij zouden verder aanbevelen om niet alleen terug te koppelen 'wat' er is gebeurd (dus welke banen er zijn gebruikt) maar ook 'waarom', met daarbij een terugkoppeling naar de baanpreferentietabel en -regels. Een eenvoudig voorbeeld kan bijvoorbeeld zijn om op basis van windsnelheid, windrichting, zicht en de harde regels van het stelsel in een tabel aan te geven welke banen en welke baancombinaties uit de preferentietabel op een bepaalde dag of een dagdeel wel of niet gebruikt konden worden. Afwijkingen van de harde regels en het gebruik van zachtere regels zouden daarbij als korte toelichting opgenomen kunnen worden (bijvoorbeeld 'anticiperen wegens naar het zuiden draaiende wind').

Wij willen echter ook hier aanbevelen de aanpak van terugkoppeling op te zetten, en vervolgens regelmatig te toetsen met relevante partijen in de regio, om te kijken of het de vragen die leven onder het publiek ook daadwerkelijk beantwoordt. Transparantie hoeft niet enorm gedetailleerd te zijn en veel inspanning te kosten, maar het moet wel aansluiten bij de vragen die bestaan.

Ik hoop dat ons rapport, met daarnaast de aanbevelingen in deze brief, duidelijke antwoorden biedt op de onderzoeksvragen zoals voorgelegd door de Gemeente Amstelveen. Mocht u op basis van deze brief of het rapport nog vragen hebben, dan hoor ik het graag.

Hoogachtend,

Ference van Ham  
Principal Consultant, Helios