

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 1964

Vragen van het lid **Vendrik** (GroenLinks) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over *de geluidswal langs de Polderbaan* (ingezonden 25 februari 2010).

Antwoord van minister **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat) (ontvangen 19 maart 2010).

#### Vraag 1

Kent u het bericht «Schiphol blaast geluidswal langs Polderbaan af?»<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2

Is het waar dat gebleken is dat ook deze lichte constructie bij nader inzien niet binnen het zogenaamde obstakelvlak mag staan? Zo ja, bent u nooit eerder gewaarschuwd voor dit risico? Zo nee, waarin schuilt dan de onveiligheid?

#### Antwoord 2

Nationale wetgeving, in overeenstemming met de ICAO Standards and Recommendations, geeft in principe geen mogelijkheden voor het bouwen van obstakels in het landingsterrein, tenzij deze de vliegveiligheid niet in gevaar brengen. In een eerste verkenning zijn zowel door de Schiphol Group als de Inspectie Verkeer en Waterstaat de problemen van deze variant geïdentificeerd. Schiphol heeft met de Ecobarrier getest of het veiligheidsrisico van deze geluidswal onder het zogenaamde Target Level of Safety ligt. Na uitvoerig testen is in de loop van de ontwerpfase gebleken dat dit niet haalbaar is.

#### Vraag 3

Kunt u aangeven welke onderzoeken er gedaan zijn, waaruit gebleken zou zijn dat de ecobarrier niet veilig genoeg is? Hoe luiden de conclusies van deze onderzoeken exact?

<sup>1</sup> de Volkskrant, 24 februari 2010.

#### Antwoord 3

Schiphol heeft samen met Royal Haskoning en Dura Vermeer/Imtech een definitief ontwerp voor de Ecobarrier opgesteld dat, zo veel mogelijk in overeenstemming was met de gestelde eisen. Dit ontwerp is op het gebied van vliegveiligheid getoetst door ESR Technologies. De conclusies waren als volgt:

- Het ontwerp is niet in overeenstemming met ICAO-eisen, Annex 14.
- Het risico vliegtuigaanvaring blijkt onaanvaardbaar hoog (factor 10 hoger dan Target Level of Safety 10-9);
- Het risico dat onderdelen van de Ecobarrier loslaten is niet meegenomen in de kwantitatieve analyse, dit is echter wel risicoverhogend;
- Het gebruik van de Ecobarrier (het omhoog klappen van het doek voordat er gestart wordt en het (noodzakelijk) neerklappen voordat er geland wordt) geeft operationele problemen op het gebied van beschikbaarheid, werklast en communicatie wat kan leiden tot onaanvaardbare veiligheidsrisico's.

#### Vraag 4

Ziet u alternatieve oplossingen die omwonenden van de Polderbaan kunnen beschermen tegen het grondlawaai dat startende en taxiënde vliegtuigen veroorzaken?

#### Antwoord 4

Ja. Doel blijft om in totaal 10 decibel grondgeluid te reduceren zoals afgesproken tussen Schiphol, gemeente en bewonersvereniging en bekrachtigd door de partijen aan de Alderstafel. Schiphol heeft een alternatief ontwerp opgesteld in geval de ontwerpwedstrijd niet tot een haalbare oplossing zou leiden, hetgeen nu het geval blijkt. Het alternatieve ontwerp wordt momenteel in nauw overleg met de gemeente Haarlemmermeer en de bewonersvereniging Hoofddorp-Noord verder ontwikkeld om de gewenste geluidreductie te bewerkstelligen.

#### Vraag 5

Bent u bereid te onderzoeken of en in welke mate het slepen van vliegtuigen een deel van de oplossing voor het grondlawaai kan vormen? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 5

Nee. Dergelijk onderzoek is reeds uitgevoerd. Het blijkt dat het slepen van vliegtuigen over langere afstanden een mogelijk gevaar oplevert voor de veiligheid van het vliegtuig zelf. Ik verwijs graag naar mijn antwoord op vragen over het slepen van vliegtuigen in 2007 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2007–2008, Aanhangsel 2060722180). Bovendien lost het slepen van vliegtuigen tot aan het begin van de startbaan het probleem niet op. Het gaat bij hinder van grondgeluid met name om het laagfrequente geluid tijdens starten, wanneer zware vliegtuigen hun volle vermogen gebruiken. Dit geluid wijkt sterk af van het geluid tijdens het taxiën of stationair draaien.