

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

3417

Vragen van het lid **Kuiken** (PvdA) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het gebruik van de Buitenveldertbaan* (ingezonden 7 augustus 2012).

Antwoord van staatssecretaris **Atsma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 10 september 2012).

Vraag 1

Bent u op de hoogte van de Notitie gebruik Buitenveldertbaan?

Antwoord 1

Ja, deze notitie heb ik u op 6 juli jongstleden toegestuurd.

Vraag 2

Is het waar dat daaruit kan worden opgemaakt dat deze start- en landingsbaan vaker wordt gebruikt dan in 2008 en 2010 is afgesproken in het kader van het strikt preferentieel vliegen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2

Nee, dit kan niet op die wijze worden gesteld. Er zijn geen afspraken gemaakt over het maximum aantal landingen of starts op een bepaalde baan, dus ook niet voor de Buitenveldertbaan. Dit omdat de aantallen die op een baan gerealiseerd worden sterk afhankelijk zijn van het opgetreden weer. De afspraak is wel om de Buitenveldertbaan niet onnodig in te zetten. Dit omdat andere banen in de afhandeling van het verkeer meer preferent zijn. Hiervoor zijn regels opgesteld.

Preferent baangebruik gaat uit van het gebruik van de voor de omgeving van Schiphol meest gunstige baancombinatie gegeven de (weers)omstandigheden. Dat wil zeggen dat bij het gebruik van die banen minder over dicht bebouwd gebied wordt gevlogen.

De regels voor strikt preferent baangebruik hebben betrekking op:

- de volgorde waarin baancombinaties worden ingezet, gegeven de (weers-, operationele en andere) omstandigheden;
- het aantal start- en landingsbanen dat wordt ingezet;
- de verdeling van het verkeer over de banen op het moment dat er twee start- of landingsbanen in gebruik zijn.

Vraag 3

Welke aantallen vliegbewegingen zijn destijds afgesproken? Welke aantallen vliegbewegingen worden in 2011 en 2012 gerealiseerd?

Antwoord 3

Zoals aangegeven zijn er geen afspraken gemaakt over het maximum aantal landingen of starts op een bepaalde baan en dus ook niet voor de Buitenveldertbaan. Wel is in bijlage 4 bij het advies van de Alderstafel Schiphol over het nieuwe normen-en handhavingstelsel van 19 augustus 2010 (TK 2009–2010, 29 665 nr. 152) een prognose opgenomen voor de ontwikkeling van het aantal vliegtuigbewegingen per baan. Volgens die prognose zal het gebruik van de Buitenveldertbaan liggen tussen de 20 000 en de 60 000 vliegtuigbewegingen, afhankelijk van de weerscondities. Het totaal van circa 41 000 vliegtuigbewegingen dat in 2011 op deze baan is gerealiseerd, ligt binnen deze bandbreedte.

Vraag 4

Is het waar dat de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) steeds de weersomstandigheden aanvoert als reden om af te wijken van het preferentieschema? Klopt het dat de buitenwacht weinig of geen zicht heeft op de interne afwegingen die de LVNL daarbij maakt? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

LVNL wijkt niet af van het preferentieschema maar volgt deze juist, gelet op de gegeven (weers)omstandigheden. Het zijn deze (weers)omstandigheden die bepalen welke baancombinatie wordt voorgeschreven (zie vraag 2). Het baangebruik volgens de baanpreferentietabel wordt in 2011 voor 93,6% verklaard vanuit het opgetreden weer, zoals naar voren komt in het u toegezonden evaluatierapport. De weersgegevens voor deze rapportage worden aangeleverd door het KNMI.

Op het moment dat besloten wordt de regels van het nieuwe stelsel in de regelgeving vast te leggen, zal via toezicht worden gewaarborgd dat de rapportage van het baangebruik door LVNL voldoet aan kwaliteitseisen, zoals certificering.

In de tussentijdse evaluatie van de Alderstafel is aangegeven dat het zoeken naar een effectieve communicatie over de werking en de resultaten van het nieuwe stelsel een aandachtspunt is. Dit zodat de begrijpelijkheid en doorzichtigheid van het stelsel verder zal toenemen.

Vraag 5

Herinnert u zich dat de Tweede Kamer het vorige stelsel in 2008 failliet heeft verklaard, omdat het te ondoorzichtig was, met name op het punt van de actualisering van de gelijkwaardigheidscriteria (de routemodellering)?

Antwoord 5

Ja, dit is mij bekend. De Tweede Kamer heeft vervolgens in 2010 ingestemd met het starten van het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel per 1 november van dat jaar.

De Tweede Kamer is sinds de start van het 2-jarige experiment elke 3 maanden geïnformeerd over het verloop hiervan. Dit door middel van aan de Alderstafel opgestelde voortgangsrapportages. Daarnaast is na het eerste jaar van het experiment een tussentijdse evaluatie uitgevoerd, die aan de Tweede Kamer is gezonden.

Vraag 6

Deelt u de mening dat het huidige stelsel op het punt van het strikt preferentieel vliegen ook ondoorzichtig is? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

Nee, ik deel deze mening niet.

De algemene conclusie van de tussentijdse evaluatie, zoals door de partijen aan de Alderstafel vastgesteld, was dat gedurende het eerste jaar van het experiment grotendeels aan de afgesproken normen is voldaan en dat op basis daarvan het tweede jaar wordt ingegaan. In het tweede jaar zal bekeken worden in hoeverre deze lijn zich voortzet. De laatste monitoringsrapportages laten zien dat dit nog steeds het geval is.

Zoals ook in de beantwoording van vraag 4 staat is in de tussentijdse evaluatie van de Alderstafel aangegeven dat het zoeken naar een effectieve communicatie over de werking en de resultaten van het nieuwe stelsel een aandachtspunt is. Dit zodat de begrijpelijkheid en doorzichtigheid van het stelsel verder zal toenemen.

Vraag 7

Op welke manier kunt u het strikt preferentieel vliegen transparanter en beter handhaafbaar maken?

Antwoord 7

Zie antwoord 4 en 6 voor wat betreft de transparantie. Daarnaast is de handhaafbaarheid van de regels bij het aanpassen van het normen- en handhavingssstelsel een harde eis. Momenteel wordt er ten behoeve van de Alderstafel invulling gegeven aan het handhavingssregime. Dit zal ook onderdeel uitmaken van het eindadvies over het stelsel dat na afloop van het experiment zal worden opgesteld en ook naar de Tweede Kamer zal worden gezonden. Voordat het nieuwe normen- en handhavingssstelsel kan worden ingevoerd zal verder een handhaafbaarheids- en uitvoerbaarheidstoets worden uitgevoerd door de Inspectie Leefomgeving en Transport. Tevens zal er een onafhankelijke toets op de rechtsbescherming plaatsvinden door de heer prof. Dr. B.J. Schueler van de Universiteit Utrecht. De rechtsbescherming die het nieuwe stelsel biedt moet daarbij gelijkwaardig zijn aan de rechtsbescherming van het huidige stelsel.

Vraag 8

Kunt u overwegen om de (wel transparante) handhavingpunten als permanent back-up systeem te handhaven, en niet alleen voor de duur van het experiment tot 1 november 2012? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8

Nee, zoals u zelf in vraag 5 stelt heeft de Tweede Kamer het huidige stelsel met handhavingpunten in 2008 failliet verklaard, mede vanwege de ondoorzichtigheid ervan. Daarbij kan het hanteren van een dergelijk back-up systeem het zo gunstig mogelijk inzetten van banen voor de omgeving in de weg staan.

Eén van de aanleidingen van het ontwikkelen van het nieuwe stelsel was dat het in het huidige stelsel zo kan zijn dat bij een dreigende overschrijding van een grenswaarde in een handhavingpunt, moet worden uitgeweken naar een baan met relatief veel geluidgehinderden. Dit is in de praktijk nu enkele malen gebeurd bij een dreigende overschrijding bij de Kaagbaan waardoor de Aalsmeerbaan extra is ingezet.

Het niet meer hanteren van handhavingpunten is daarom wezenlijk onderdeel van het nieuwe stelsel. In eerdere beraadslagingen met de Kamer op dit punt is door mijn voorganger toegezegd dat de gemaakte afspraken over het preferent baangebruik zullen worden gehandhaafd. Dit zal naast de hierboven aangegeven uitwerking van het handhavingssregime voor de opgestelde regels ook leiden tot een transparante monitoring van de vraag hoe de geluidsbelasting over het hele gebied zal neerslaan. In de tussentijdse evaluatie is de uitvoering van deze toezegging voor het afgelopen gebruiksjaar opgenomen.