

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer der  
Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA Den Haag

### >>> **Reactie van de stichting Schiphol Werkgroep Amstelveen Buitenveldert (SWAB) in blauw**

Datum 1 april 2014  
Betreft Consequenties vrijstellingsregeling Schiphol vanwege  
NSS/groot baanonderhoud

Geachte Voorzitter,

Bij brief van 21 februari 2014, met kenmerk NSS 2014-56/2014, heeft de minister van Buitenlandse Zaken, u geïnformeerd over de noodzakelijke voorbereidingen voor de Nuclear Security Summit 2014 (NSS). Conform deze brief heb ik aan Schiphol vrijstelling verleend om af te mogen wijken van de regels in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) met betrekking tot het baan- en routegebruik.

Aansluitend op de NSS is, uit efficiency oogpunt, gedurende ongeveer drie weken groot baanonderhoud aan de Polderbaan gepland. In combinatie betekent dit dat de Polderbaan in de periode van 10 maart t/m 21 april 2014 *in totaal ongeveer zes weken* niet kan worden gebruikt en dat in deze periode het luchtverkeer intensiever gebruik zal maken van de andere start- en landingsbanen, ook in de nacht. Het feit dat de Polderbaan zes weken buiten gebruik is, zal voor de omgeving duidelijk merkbaar zijn doordat meer gebruik zal worden gemaakt van minder preferente banen, zoals de Zwanenburgbaan en de Buitenveldertbaan in plaats van de Polderbaan.

**1 >>> Naar onze mening wordt wel erg gemakkelijk de meest preferente baan vanwege de NSS drie weken buiten gebruik gesteld. Er is gekozen voor de operationeel meest eenvoudige optie terwijl er ook alternatieven mogelijk waren met minder hinder voor de omgeving.**

**2 >>> De genoemde efficiency bij het combineren van de NSS met groot onderhoud blijkt afwezig. Volgens de eerdere gebruiksprognose zijn 2 tot 3 weken nodig voor het groot baanonderhoud. Door het herstellen van delen van de baan na de NSS te laten overlappen met onderhoud aan andere delen kan bij een efficiënte planning het geheel binnen 4 tot 5 weken afgerond zijn.**

Tegen die achtergrond wil ik u hierbij informeren over de gevolgde werkwijze.

Artikel 8.23 van de vigerende Wet luchtvaart biedt de mogelijkheid om door middel van een vrijstelling van de regels en vervangende grenswaarden van het LVB af te wijken indien in geval van een bijzonder voorval of groot baanonderhoud het normale gebruik van de luchthaven ernstig wordt belemmerd. De NSS is daarbij, gelet op de operationele impact op Schiphol, als bijzonder voorval aangemerkt. Dit mede als gevolg van de noodzakelijke voorbereidingen, de beveiligingsmaatregelen en de gedeeltelijke sluiting van het luchtruim op 24 en 25 maart 2014.

Op 15 januari 2014 en 19 februari 2014 heb ik van Schiphol de definitieve aanvraag voor de afwikkeling van de NSS en het groot onderhoud aan de Polderbaan ontvangen. Met de publicatie van de vrijstellingsregeling in de Staatscourant van d.d. 5 maart 2014 heb ik de aangevraagde vrijstellingen en vervangende grenswaarden vastgesteld.

**3 >>> Het is inderdaad gegaan via de juiste procedures. Ons algemene bezwaar is echter (waarbij de NSS slechts een voorbeeld is) dat te gemakkelijk een beroep wordt gedaan op de vrijstellingen en dat deze ook 'standaard' worden goedgekeurd.**

**4 >>> Bij het nieuwe voorgestelde stelsel kan onbeperkt een beroep worden gedaan op niet beschikbaarheid van banen (bij zowel groot als klein onderhoud gelden dan alternatieve preferenties). De MHG norm (maximale hoeveelheid geluid) biedt daarbij geen bescherming want deze gaat uit van het hypothetische baangebruik bij gemiddeld weer (daarnaast wordt de norm pas knellend richting de 510.000 vluchten). Wij pleiten dan ook voor het aanscherpen van de MHG (volume afhankelijk maken en de realisatie toetsen met het daadwerkelijke baangebruik). Ook kan gedacht worden aan een Cap voor de Buitenvelderbaan van 6% van het totaal aantal vluchten gecorrigeerd voor gemiddeld weer (conform de berekening bij het sluiten van het Alders Akkoord in 2008, de prognose na het openen van de Polderbaan was overigens 4%).**

Deze regeling is vervolgens verduidelijkt in de Staatscourant van begin april 2014 met een wijziging waarin is opgenomen dat het gebruik van de Aalsmeerbaan slechts kan plaatsvinden indien in de periode van groot baanonderhoud aan de Polderbaan, de Kaagbaan niet bruikbaar is vanwege meteorologische omstandigheden. Op deze wijze heb ik willen expliciteren dat het gebruik van de Aalsmeerbaan gedurende deze periode in lijn met de Aldersafspraken zoveel mogelijk wordt ontzien.

Uitgangspunt voor de periode waarin de regeling geldt, blijft dat conform de afspraken van de Alderstafel volgens de regels van het nieuwe normen- en handhavingstelsel wordt gevlogen. Als gevolg hiervan zal LVNL bij goed zicht en overdag, gebruik maken van de baanpreferenties behorend bij het niet beschikbaar zijn van de Polderbaan, zoals neergelegd in het advies van de Alderstafel van 8 oktober 2013.

In de maandrapportages van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) zal zichtbaar worden gemaakt hoe vaak van de vrijstellingen gebruik is gemaakt. Aan de hand van deze rapportages kan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), indien daar aanleiding voor is, achteraf een verantwoording vragen aan LVNL over het gebruik van de vrijstelling.

**5 >>> Deze maandrapportage naar de inspectie betreft enkel het nachtgebruik. De ervaring leert verder dat de inspectie geen inhoudelijke beoordeling doet en alleen handhaaft indien er eenduidige en objectief meetbare criteria zijn (die ontbreken voor onderhoud).**

**6 >>> Door de LVNL wordt nog steeds geen (binnen en buiten onderhoudsperiodes) verantwoording afgelegd over het baangebruik en het volgen van de regels. De toegezegde professionalisering van het 'verslag van de dag' is nog niet gerealiseerd en er is ook niet gecommuniceerd hoe dit toekomstige verslag er dan uit komt te zien.**

Heldere communicatie met de directe omgeving van de luchthaven Schiphol over de implicaties van de NSS en het groot baanonderhoud aan de Polderbaan acht ik van groot belang. Zoals gebruikelijk, is en wordt via de Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS) en het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS) door Schiphol en LVNL over de aanpassingen in het baangebruik gecommuniceerd. Aanvullend is er door de CROS een speciale Taskforce Communicatie ingesteld, die de communicatie richting omwonenden in deze periode begeleidt.

Tegen de achtergrond van de besprekingen met uw Kamer de afgelopen periode over de inzet van de Buitenveldertbaan, wil ik in het bijzonder nog aangeven dat er in deze periode, vanwege het niet beschikbaar zijn van de Polderbaan, voor de afhandeling van het verkeer een merkbaar versterkte noodzaak zal zijn om de Buitenveldertbaan in te zetten. Het is aannemelijk dat deze toename in het gebruik in deze periode ook terug kan worden gezien in een opwaartse beweging in het totale gebruik van deze baan gedurende het gebruiksjaar 2014

**7 >>> De inzet van de Buitenveldertbaan is afhankelijk van veel factoren. Onderhoud is er daarbij slechts 1 van. Wij vragen ons af of de toezeggingen door de Staatssecretaris over het aanscherpen van het nieuwe voorgestelde stelsel (tijdig) waargemaakt gaan worden. Voor de volledigheid onderstaand een overzicht van de andere belangrijkste probleempunten.**

- **Invoering Rinnooij Kan norm (zie punt 8). Wij hebben begrepen dat dit opnieuw verwezen is naar de toekomstige Omgevingsraad**
- **Voorkomen van het vermijden van het meer preferente parallelle baangebruik (er zou eerderdaags een medeling komen met betrekking tot het parallel starten onder alle zichtomstandigheden, parallel landen is mede afhankelijk van toegezegde verheldering 'zachte criteria')**
- **Normen voor het volgen van de preferenties zijn niet baanspecifiek, verschillen worden "weggemiddeld" over de banen heen (er is een verklaarbaarheidsrapportage toegezegd per individuele baan, de verklaarbaarheidsnorm zou dan vervolgens ook per baan kunnen gelden)**
- **De preferenties en volgorde daarbij zijn minder strikt preferent dan de preferentietabel in het oude stelsel (onduidelijk of dit 'gerepareerd' gaat worden)**
- **MHG biedt nauwelijks bescherming (zie punt 4)**
- **"Verslag van de Dag" biedt nog niet de gewenste verantwoording (zie punt 6)**

**8 >>> Invoering Rinnooij Kan norm.**

**Het is een misverstand dat de lage limieten voor dwars- en rugwind in het nieuwe preferentiestelsel ingegeven zouden zijn door veiligheidsoverwegingen. Schiphol kan namelijk niet opereren bij deze limieten en de limieten worden dan ook regelmatig al overschreden bij normale weersomstandigheden. De LVNL heeft op vragen van Helios schriftelijk aangegeven (document op aanvraag beschikbaar) bij de operationele procedures uit te gaan van de Rinnooij Kan waarden en dat de waarden in de preferentietabel enkel een betekenis hebben voor de verklaarbaarheid van het volgen van de preferenties. Ook heeft de LVNL aangegeven dat het bovendien veilig is om de Rinnooij Kan waarden te overschrijden met daarbij wel een toenemende kans op operationele verstoringen. De conclusie is dan ook dat het zondermeer mogelijk is om de Rinnooij Kan waarden te hanteren in het nieuwe preferentiestelsel met behoud van de veiligheid. Verder merken mij op dat bij een lange termijn studie door To70 in 2008 in opdracht van het ministerie uitgegaan is van hogere limieten dan de Rinnooij Kan waarden (25 i.p.v. 20 Knots). Een verhoging van de Rinnooij Kan waarden uit 2000 ligt dan ook meer voor de hand dan een verlaging zoals voorgesteld in het nieuwe stelsel.**

Tijdens de vergadering van de Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS) op 14 februari jongstleden heeft Schiphol aangekondigd nog meer noodzakelijk onderhoud in 2014 te willen uitvoeren en hiervoor binnenkort een aanvraag in te zullen dienen. Ik zal u, na ontvangst en afweging van die aanvraag, separaat informeren over de redenen die aan dit groot baanonderhoud ten grondslag liggen, de te verwachten consequenties voor het baangebruik in het gebruiksjaar 2014 en de afweging hiervan.

**9 >>> Wij willen erop attenderen dat onderhoud aan hemelwaterafvoer en rijbanen ook uitsluitend in de nacht kan plaatsvinden (zoals op Schiphol al gebeurt bij de Terminals) en geen reden hoeft te zijn om minder preferente banen zoals de Buitenveldertbaan vaker in te zetten. Ditzelfde geldt voor het aanleggen van een nieuwe rijbaan bij de Kaagbaan en het onderhoud**

aan de Aalsmeerbaan en de Zwanenburgbaan.

**10 >>> Tenslotte verbaast het ons dat Schiphol bij het opstellen van het gebruiksplan 2014 niet in staat was om een onderhoudsplanung af te geven (meerjarige onderhoudsplanningen zijn gebruikelijk in de industrie) en moeten wij helaas constateren dat de planning zoals die nu bekend wordt uitsluitend geoptimaliseerd is voor de Schiphol operaties resulterend in een grote bijna aaneengesloten periode van overlast voor bewoners onder de Buitenveldertbaan in een periode (lente-zomer) die juist voor bewoners de meeste overlast geeft.**

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Wilma J. Mansveld