

Geacht College,

Hartelijk dank voor de snelle beantwoording van onze schriftelijke vragen van 12 juli 2013. Uw antwoorden roepen nieuwe en aanvullende vragen op bij onze fracties.

U stelt dat de finale advisering over de evaluatie door de Alderstafel nu in september verwacht wordt en dat daarna de gemeenteraad haar democratisch oordeel kan geven.

**1) Gaat het advies pas na oordeel van de gemeenteraad naar de Staatssecretaris en de Tweede Kamer, of wordt het advies direct toegezonden?**

**2) Welk oordeel wordt in essentie van de gemeenteraad gevraagd en hoeveel impact kan ons oordeel in dat stadium nog hebben?**

U stelt dat de verwachte afname van het gebruik van de Buitenveldertbaan slechts als indicatie is voorgesteld en nooit als afdwingbare afspraak. Deze stellingname verbaast ons zeer gezien eerdere publieke uitingen van zowel de Gemeente Amstelveen als de Gemeente Amsterdam. De gemeente Amstelveen stelde in de hand-out 'Stand van zaken uitvoering Aldersadvies tot 2020' van 22 juni 2009: 'De Buitenveldertbaan is en blijft de minst gebruikte baan. Het aanscherpen van het baangebruik (strikt preferentieel vliegen) leidt tot een beperking van de inzet van de Buitenveldertbaan. Dat betekent dat onder normale omstandigheden het aantal vluchten op of onder het niveau van 2007/2008 blijft en de hinder niet verder toeneemt.' En in een persbericht van de gemeente Amsterdam uit 2008<sup>1</sup> wordt gesteld: "Voor de bewoners onder de Buitenveldertbaan zal ondanks de groei een afname van vliegbewegingen plaatsvinden met ca. 2000-4000 per jaar".

Bij de beantwoording van onze vraag 2b legt u bovendien de nadruk op de afname van het gebruik van de Buitenveldertbaan. Zo lijkt opeens een positieve trend waarneembaar. Echter, wanneer we het volledige plaatje vanaf 2009 in ogenschouw nemen, zien wij toch echt een volstrekt ander beeld:

Gebruiksjaar	Totaal aantal vliegbewegingen Buitenveldertbaan	Totaal Schiphol	% Buitenveldertbaan
2007	32.286	454.799	6,97%
2008	35.413	450.974	7,86%
2009	31.001	411.334	7,54%
2010	33.280	400.564	8,31%
2011	43.082	432.955	9,95%
2012	38.893	439.808	8,84%

In gebruiksjaar 2011 was het totale aantal vluchten op de Buitenveldertbaan circa 10% van het totaal. Bij strikt preferentieel vliegen, 510.000 vluchten en gemiddeld weer zou het percentage volgens het AldersAkkoord circa 6% bedragen (30.000 van

---

<sup>1</sup>[http://www.amsterdam.nl/webarchief/persberichten/persberichten\\_2008/oktober\\_2008/amsterdam\\_betere/](http://www.amsterdam.nl/webarchief/persberichten/persberichten_2008/oktober_2008/amsterdam_betere/)

510.000). In gebruiksjaar 2012 was het aantal vluchten op de Buitenveldertbaan circa 9% van het totaal. Volgens de KNMI windrozen was 2011 echter een gemiddeld en 2012 een beneden gemiddeld jaar voor wat betreft inzet van de Buitenveldertbaan.

**3. Hoe moeten wij uw uitspraak, dat afname van het gebruik van de Buitenveldertbaan slechts als indicatie is voorgesteld en nooit als afdwingbare afspraak, rijmen met eerdere publieke uitingen waarin nadrukkelijk gesteld wordt dat wel degelijk sprake zal zijn van vermindering van gebruik van de Buitenveldertbaan? In hoeverre is aan inwoners in het verleden dan niet een veel te rooskleurig plaatje voorgesteld?**

**4. In hoeverre bent u het met ons eens dat op basis van bovenstaande cijfers het onmogelijk is te beweren dat de invoering van het preferent baangebruik tot een lager gebruik van de Buitenveldertbaan geleid heeft?**

**5. In hoeverre bent u het met ons eens dat de toezegging dat het gebruik van de Buitenveldertbaan op of onder het niveau van 2007 zou blijven beslist niet gestand gedaan is?**

**6. In hoeverre bent u het met ons eens dat de huidige uitvoering van het systeem van strikt preferentieel vliegen, waarbij de Buitenveldertbaan de laagste preferentie heeft, dus (nu) niet bijdraagt aan hinderbeperking in Amstelveen?**

Ook stelt u dat het gebruik van de Buitenveldertbaan binnen de afspraken is gebleven en voor 97% verklaarbaar is. Het is u ongetwijfeld bekend dat inwoners en organisaties als de SWAB grote vraagtekens zetten bij deze 'verklaarbaarheid' en de 'afspraken', vooral ook omdat normen nog recent zijn opgerekend en de geluidsbelasting voornamelijk berekend wordt.

**7. In hoeverre was u betrokken bij en kunt u zich vinden in het besluit van de Staatsecretaris om na versoepeling van de normen met 2dBA in 2007 nu ook voor heel 2013 de handhavingpunten Buitenveldertbaanbaan 20 met 1,2 dBA te versoepelen (volgens berekeningen van de SWAB +32 % meer vluchten mogelijk) en handhavingspunt 21 met 0,20 dBA? In hoeverre vindt u het oprekken van de normen in lijn met de 'afspraken' om de Buitenveldertbaan zo min mogelijk te gebruiken?**

**8. In hoeverre vindt u het, gezien het wantrouwen in dit dossier, verstandig en aanvaardbaar dat Schiphol haar eigen Geluidbelasting berekent? De inspectie toetst slechts op procedure-regels.**

Wij vrezen dat wanneer de uitkomst van de evaluatie van het nieuwe systeem is dat het oude systeem met handhavingpunten definitief wordt afgeschaft, dat dit een verdere toename van het gebruik van de Buitenveldertbaan tot gevolg zal hebben.

**9. In hoeverre deelt u onze vrees?**

**10. In hoeverre bent u het met ons eens dat de inzet van Amstelveen moet zijn een systeem vooraf gedefinieerde rekenregels en objectief meetbare wind en zicht gegevens met een onafhankelijke verificatie op de gegevensverstrekking en berekeningen?**

Wij blijven de indruk hebben dat als de Alderstafel straks met een advies komt de pap eigenlijk gewoon gestort is. In onze vragen vroegen we opheldering over uw inzet en focus. Bij de beantwoording van vragen 7 geeft echter aan dat u zich tussen nu en september nog nader gaat beraden op uw inzet. Daarmee geeft u geen enkele duidelijkheid. Waarmee niet alleen kaderstelling door de raad vooraf, maar ook controle achteraf wel erg lastig geworden is. Volgens ons zijn er daarbij nog twee cruciale zaken.

I. De evaluatie betreft het nieuwe normen- en handhavingstelsel. Echter het onderdeel handhaving is in het geheel niet beproefd gedurende het experiment. Handhaving en sancties zouden uitgewerkt zijn na het eerste experiment jaar (Aldersbrief 2010). Dit is niet gebeurd. Er kan dan ook geen eindevaluatie plaatsvinden en voorstel tot invoering van het nieuwe stelsel zonder dat de handhaving daadwerkelijk beproefd is.

II. Een uitgangspunt was transparantie. Hieraan is niet voldaan. Een koppeling van de dagelijkse baangebruik aan de meteogegevens tijdens de inzet is niet verstrekt gedurende het experiment. Het is voor bewoners dan ook niet verifieerbaar of de preferenties gevolgd zijn (ook is er geen verificatie geweest door de inspectie of een andere onafhankelijke instantie gedurende het experiment). Deze informatie zou pas beschikbaar komen bij de daadwerkelijke invoering van het nieuwe stelsel.

### **11) In hoeverre deelt u ons oordeel over bovenstaande twee zaken?**

Onze fracties zouden u willen suggereren om aan te dringen op een verlengd experiment waarin een aantal noodzakelijke verbeteringen worden aangetoond. En lopende dit verlengde experiment het oude systeem met handhavingpunten van kracht te laten. Wij hebben contact gehad met de SWAB die criteria suggereren voor dit verlengde experiment.

### **12) In hoeverre bent u bereid zich in te spannen voor verlenging van dit experiment?**

**13) Wij hebben kennis genomen van criteria die voor dit experiment door de SWAB zijn opgesteld (zie bijlage). In hoeverre kunt u zich in deze criteria vinden en bent u bereid hierover met de SWAB in gesprek te gaan?**

Tenslotte willen wij u toch meegeven dat het ons onaangenaam verrast heeft dat uw in antwoorden enkele letterlijke teksten heeft gekopieerd uit de 'Notitie gebruik Buitenveldertbaan in 2011'<sup>2</sup>, opgesteld door LVNL, overigens zonder deze teksten als citaat aan te geven, noch naar de bron te verwijzen. Gezien de verschillende belangen die er in dit dossier spelen, verbaasd het ons zeer dat u zo eenzijdig kiest voor informatie van een van de grootste belanghebbenden. Op andere dossiers, denk aan Stadshart, is recent nog gebleken hoe kwetsbaar u zich hiermee maakt

---

<sup>2</sup> Zie: <http://www.lvnl.nl/binaries/content/assets/corporate-publicaties/publicaties-2012/gebruik-buitenveldertbaan-2011.pdf>

voor de schijn van partijdigheid. Wij vertrouwen erop dat u onze aanvullende vragen objectief en vanuit uw eigen positie zal beantwoorden.

Met vriendelijke groet,

## Bijlage. Criteria voor beoordeling slagen experiment

1. Handhaving op strikt preferent baangebruik vindt plaats op basis van vooraf gedefinieerde rekenregels en objectief meetbare wind en zicht gegevens met een onafhankelijke verificatie op de gegevensverstrekking en berekeningen.
2. Bovenstaande gegevens worden minimaal wekelijks gepubliceerd op Internet. Afwijkingen van de preferenties worden per individuele situatie toegelicht door de LVNL.
3. Er is een gelimiteerde maandelijkse operationele marge (10%) per individuele baan voor afwijkingen van de preferentietabel. In de nacht is er zero tolerance voor afwijkingen van de preferentie tabel (anders dan een hardheidsclausule voor force majeure). Voor groot onderhoud aan start/landingsbanen is er een procedure voor het aanvragen van het gebruik van de onderhoudspreferentietabel. Overig onderhoud zoals: periodiek jaarlijks, klein onderhoud en onderhoud buiten de start/landingsbaan (zoals rijwegen en hemelwaterafvoer) valt binnen de operationele marge van de normale preferenties.
4. De controle op de verschillende inputregels uit het nieuwe normen en handhavingstelsel wordt aangevuld met een outputcontrole op de gerealiseerde geluidsbelasting per handhavingpunt (de zogenaamde 'perverse' effecten in het huidige stelsel worden voorkomen door de handhaving op strikt preferent baangebruik). Voor de operationele praktijk van de LVNL zijn de inputregels sturend waarop maandelijks gehandhaafd wordt. De handhavingpunten worden jaarlijks achteraf berekend om te toetsen of de resulterende geluidsbelasting binnen de beoogde maxima blijft.
5. Er is parallel baangebruik bij verminderd zicht zoals herhaald aangekondigd en verondersteld in het Alders Akkoord. De oorspronkelijke preferentietabel dienaangaande blijft van kracht (dus niet toevoegen van Buitenveldertbaan aan preferenties bij verminderd zicht zoals gedaan tijdens het experiment).
6. Verbeteringen in de preferentietabel. Rinnooij Kan Tailwind limiet van 7 Knots i.p.v de huidige 0 Knots. Toevoegen van een preferentietabel voor beperkt zicht omstandigheden.
7. Hanteren van de Rinnooij Kan norm als baantoewijzingsnorm zonder het anticiperen op het eventueel bereiken van deze norm zoals gebruikelijk bij de LVNL. Dwarswindlimiet van 20 Knots zoals ook gebruikt bij de berekeningen en prognoses van het Alders Akkoord. Geen verhoging van de prognose (zoals thans voorgesteld) indien de LVNL niet aan de norm kan voldoen zonder anticiperen maar mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld het splitsen van het vliegverkeer naar zwaarte/geluidshinder zoals gebruikelijk bij de combinatie Polderbaan/Oostbaan.
8. Geen oprekking van de gelijkwaardigheidscriteria (waaronder de huizennorm) zoals opgenomen in de Aldersbrief 2010. In de voorgestelde berekening wordt er geen rekening gehouden met het daadwerkelijk baangebruik en is er alleen bescherming voor gemiddeld weer. In de huidige opzet dient het daadwerkelijke jaargebruik binnen de gestelde criteria te blijven.

# Argumentatie voor verlenging experiment nieuw normen en handhavingstelsel

- 1. De handhaving is niet beproefd tijdens het experiment**
  - De handhaving zou uitgewerkt zijn na de evaluatie van het eerste experiment jaar (Aldersbrief 2010). Dit is niet gebeurd.
  - Ook zijn de normen en verklaarbaarheidsregels als basis voor de handhaving nog niet goed uitgewerkt (zie punt 3).
  - Tijdens het experiment is de handhaving dan ook niet beproefd
  
- 2. Transparantie is nog niet goed uitgewerkt**
  - Voor de monitoring is er alleen een kwartaalrapportage met algemene statistieken, onderliggende gegevens worden niet verstrekt. Bewonerswaarnemingen wijken af van de gepresenteerde conclusies in de kwartaalrapportages.
  - De gevraagde monitoring en transparantie door middel van het publiceren van de dagelijkse baaninzet gekoppeld aan de meteo omstandigheden tijdens de inzet (ten einde het strikt preferent vliegen te verifiëren) zou pas beschikbaar zijn bij de daadwerkelijke invoering van het nieuwe stelsel (brief ministerie I&M).
  
- 3. De normen en verklaarbaarheidsregels zijn nog niet goed uitgewerkt en leiden tot 'perverse' effecten**
  - De Tailwind limiet (0 Knots) is onrealistisch. De Rinnooij Kan norm is 7 Knots.
  - De Buitenvelderbaan is toegevoegd aan preferentie 5 vanwege problemen van de LVNL met parallel starten bij verminderd zicht. Hierdoor is iedere inzet van de Buitenveldertbaan buiten de Uniforme Dag Periode (UDP) automatisch verklaard.
  - Er is geen preferentietabel voor beperkt zicht omstandigheden (BZO). Ieder baangebruik is in deze situatie verklaard.
  
- 4. De operationele praktijk van de LVNL wijkt af van de veronderstellingen en berekeningen uit het Alders Akkoord**
  - Bij verminderd zicht wordt nog niet parallel gestart conform het Alders Akkoord
  - De LVNL anticipeert op het bereiken van de Rinnooij Kan baantoewijzingsnorm van 20 Knots dwarswind.
  - De prognose inzet Buitenveldertbaan is nu verhoogd (nog niet gecommuniceerd) zonder dat er mitigerende alternatieve maatregelen zijn voorgesteld om de geluidsbelasting terug te brengen tot de oorspronkelijke berekeningen.