

Vragen nr. 6

Aan de leden van Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 28 januari 2014

Vragen van de heer ing. **G. Massom** MPA (PvdA), inzake gebruik Buitenveldertbaan.

De voorzitter van Provinciale Staten van Noord-Holland deelt u overeenkomstig het bepaalde in artikel 45 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van Provinciale Staten mede, dat op 13 januari 2014 door het lid van Provinciale Staten, de heer ing. **G. Massom** MPA (PvdA), de volgende vragen bij Gedeputeerde Staten zijn ingekomen.

Inleiding:

Zaterdag berichtte de Volkskrant dat uit extern onderzoek in opdracht van de gemeente Amstelveen en twee Amsterdamse stadsdelen blijkt dat Schiphol regelmatig geen duidelijke reden heeft voor het gebruik van de Buitenveldertbaan als start- en landingsbaan¹. De baan wordt ook meer gebruikt dan voorzien. In 2012 ging een kwart meer vliegtuigen (39.000 in totaal) over de baan dan drie jaar daarvoor, aldus de Volkskrant. In 30 % van de gevallen werd er door onderzoeksbureau Helios deels of geen verklaring gevonden voor het gebruik van de Buitenveldertbaan.

In 2010 beloofde Schiphol dat met de invoering van een nieuw normen- en handhavingstelsel het aantal vliegbewegingen op de Buitenveldertbaan zou afnemen. Dit was van groot belang voor omwonenden, die van alle banen de meeste geluidshinder ervaren van de Buitenveldertbaan. Nu blijkt het aantal vliegbewegingen juist te zijn toegenomen. Schiphol wijt de toename in zijn geheel aan weersomstandigheden, en de luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) ondersteunt dit verhaal grotendeels door te stellen dat 90 % van de starts en landingen verklaard kan worden door (voornamelijk) het weer. Volgens het zojuist verschenen onderzoeksrapport kan echter maar 70 % van de vluchten verklaard worden. In 12 % van de gevallen is deels een verklaring gevonden en in de resterende 17 % van de gevallen helemaal niet.

Schiphol en de LVNL lijken met andere woorden een veel te gunstig beeld te hebben geschetst van de werkelijkheid. De informatie waarop de toekomstige besluitvorming betreffende het nieuwe normen- en handhavingstelsel gebaseerd moet worden, komt hierdoor in twijfelachtig daglicht te staan. De PvdA wil het College van Gedeputeerde Staten daarom het volgende vragen:

Vragen:

- 1 Heeft het college kennis genomen van het rapport van onderzoeksbureau Helios?
- 2 Wat is, voor zover uw college dit kan achterhalen, de verklaring voor de 30 % starts en landingen op de Buitenveldertbaan waarvoor in het rapport geen verklaring wordt gevonden? Indien u het antwoord op deze vraag schuldig moet blijven, bent u bereid deze vraag voor te leggen aan de LVNL dan wel het ministerie van I&M?
- 3 Bent u met de PvdA van mening dat deze onjuiste informatievoorziening van de kant van Schiphol en de LVNL twijfel oproept met betrekking tot de informatievoorziening vanuit deze partijen in bredere zin en dat objectievere informatievoorziening gewenst is alvorens besluiten worden genomen over het nieuwe normen- en handhavingstelsel? Zo nee, waarom niet?
- 4 Heeft u deze kwestie aan de orde gesteld aan de Alderstafel of bent u van plan dat te doen en wat was of zal de strekking zijn van uw bijdrage?
- 5 Deelt u de mening van de PvdA dat de Tweede Kamer, nu onduidelijkheid is ontstaan over achterliggende cijfers, geen goed geïnformeerd besluit kan nemen over het nieuwe

¹ Zie 'Meer lawaai rond Buitenveldertbaan ondanks beloften', de Volkskrant d.d. 11 januari 2014

normen- en handhavingstelsel en dat het voorstel derhalve terugverwezen dient te worden naar de Alderstafel? Zo nee, waarom niet?

- 6 In het nieuwe normen- en handhavingstelsel krijgt Schiphol de vrijheid om de Buitenveldertbaan ongelimiteerd te gebruiken in anticipatie op weersveranderingen. Overschrijding van de geluidsnormen op de baan wordt 'opgeheven' doordat Schiphol de bevoegdheid krijgt om de overlast van alle banen bij elkaar op te tellen en te middelen. Is het college met de PvdA van mening dat dit, zeker gezien de nieuwe feiten, een potentieel zeer onwenselijke situatie oplevert voor omwonenden en dat het daarom noodzakelijk is om goede afspraken te maken over maximale geluidsbelasting van de Buitenveldertbaan?

Ons antwoord aan Provinciale Staten luidt als volgt:

Vraag 1:

Heeft het college kennis genomen van het rapport van onderzoeksbureau Helios?

Antwoord 1:

Ja.

Vraag 2:

Wat is, voor zover uw college dit kan achterhalen, de verklaring voor de 30 % starts en landingen op de Buitenveldertbaan waarvoor in het rapport geen verklaring wordt gevonden? Indien u het antwoord op deze vraag schuldig moet blijven, bent u bereid deze vraag voor te leggen aan de LVNL dan wel het ministerie van I&M?

Antwoord 2:

Wij kunnen zelf niet achterhalen wat de verklaring voor de afwijkende percentages voor starts en landingen op de Buitenveldertbaan zijn. LVNL heeft op 13 januari jl. een schriftelijke reactie gegeven op het Helios rapport. In deze reactie wordt verklaard dat de verschillen van de inzet van de Buitenveldertbaan tussen Helios en LVNL worden veroorzaakt doordat LVNL criteria op grond waarvan de Buitenveldertbaan kan worden ingezet wel meeneemt in zijn verklaring terwijl Helios een aantal van deze criteria buiten beschouwing laat. De Alderstafel heeft eveneens op 13 januari gesproken over de bevindingen van het bureau Helios en de reactie daarop van LVNL. Over de uitkomst van dit overleg heeft de voorzitter van de Alderstafel de staatssecretaris bij brief van 14 januari 2014 bericht. Deze brief is hier ter informatie bijgevoegd.

Vraag 3:

Bent u met de PvdA van mening dat deze onjuiste informatievoorziening van de kant van Schiphol en de LVNL twijfel oproept met betrekking tot de informatievoorziening vanuit deze partijen in bredere zin en dat objectievere informatievoorziening gewenst is alvorens besluiten worden genomen over het nieuwe normen- en handhavingstelsel? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3:

Nee. Wij gaan er vanuit dat er geen sprake is van onjuiste informatievoorziening. De Alderstafel heeft het rapport van Helios en de reactie van LVNL wel aangegrepen om een aantal aanbevelingen te doen ter verbetering van de informatievoorziening en van de verklaarbaarheid van de inzet van (onder andere) de Buitenveldertbaan. Wij verwijzen u verder naar de brief van 14 januari jl..

Vraag 4:

Heeft u deze kwestie aan de orde gesteld aan de Alderstafel of bent u van plan dat te doen en wat was of zal de strekking zijn van uw bijdrage?

Antwoord 4:

Ja. Onze gedeputeerde Schiphol, de heer Talsma heeft als voorzitter van de Bestuurlijke Regie Schiphol aangedrongen op een afdoende verklaring van de verschillen tussen Helios en LVNL en,

waar mogelijk, verbeteringen in de informatievoorziening en in de verklaarbaarheid van de inzet van de start- en landingsbanen op Schiphol.

Vraag 5:

Deelt u de mening van de PvdA dat de Tweede Kamer, nu onduidelijkheid is ontstaan over achterliggende cijfers, geen goed geïnformeerd besluit kan nemen over het nieuwe normen- en handhavingstelsel en dat het voorstel derhalve terugverwezen dient te worden naar de Alderstafel? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5:

Nee, wij delen uw mening niet. Zoals ook in de brief van 14 januari jl. wordt geconstateerd heeft het verschil in *verklaring* van het gebruik van de Buitenveldertbaan in 2011 tussen Helios en LVNL op zichzelf niets te maken met de *regels* van het nieuwe stelsel. In het oude stelsel zou het gebruik van de baan niet anders zijn geweest. Overigens beslist de Tweede Kamer zelf over het voldoende geïnformeerd zijn.

Vraag 6:

In het nieuwe normen- en handhavingstelsel krijgt Schiphol de vrijheid om de Buitenveldertbaan ongelimiteerd te gebruiken in anticipatie op weersveranderingen. Overschrijding van de geluidsnormen op de baan wordt 'opgeheven' doordat Schiphol de bevoegdheid krijgt om de overlast van alle banen bij elkaar op te tellen en te middelen. Is het college met de PvdA van mening dat dit, zeker gezien de nieuwe feiten, een potentieel zeer onwenselijke situatie oplevert voor omwonenden en dat het daarom noodzakelijk is om goede afspraken te maken over maximale geluidsbelasting van de Buitenveldertbaan?

Antwoord 6:

Nee. Het anticiperen op weersveranderingen door LVNL ten einde het vliegverkeer op Schiphol veilig te kunnen afwickelen heeft geen relatie met het nieuwe normen- en handhavingstelsel en gebeurt onder het oude stelsel op dezelfde wijze. De Alderstafel, en wij met de Tafel, is van oordeel dat het nieuwe stelsel strikte regels voor het gebruik van de start- en landingsbanen (waaronder de Buitenveldertbaan) voorschrijft ten einde die banen zo veel mogelijk te belasten die het minste hinder voor de omgeving opleveren. Wij verwijzen hiervoor ook naar de uitvoerige toelichting die de heer Alders over het nieuwe stelsel gaf in de commissie Ruimte en Milieu van 25 november 2013.