

# Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan  
de voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
21 januari 2008	1
Ons kenmerk	Uw kenmerk
V&W/DGTL/2008-744	2070805960
Onderwerp	
Vragen van het lid Tang over het vaker tegelijk gebruiken van vier banen op Schiphol	

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt u de antwoorden op de door dhr. Tang gestelde vragen over het vaker tegelijk gebruiken van vier banen op Schiphol (ingezonden op 4 december 2007).

1. Bent u op de hoogte van de brief van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) van 8 november jl. aan gemeenten, het Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS) en de Alders-tafel, waarin wordt aangegeven dat met ingang van 1 november veel vaker 2+2 gevlogen wordt?
1. Ja. Door LVNL is 8 november 2007 een brief gestuurd aan de wethouders van Aalsmeer en Uithoorn waarin het baangebruik per 1 november 2007 is toegelicht. Deze brief is ter kennisname aan de leden van de Alderstafel en de CROS gestuurd.
2. Waarom wordt met het nu al 4 uur per dag 2+2 vliegen vooruit gelopen op de besluitvorming door de regering en het parlement, die nog moet plaatsvinden?
2. Het aantal uren dat per dag 2+2 baangebruik wordt ingezet is een onderdeel van het verkeersscenario voor de MER berekeningen, dat vele aannames bevat over het verwachte baangebruik en het vliegverkeer. Het verkeersscenario wordt niet vastgelegd in het Luchthavenverkeerbesluit (LVB). Op basis van de MER-berekeningen worden de grenswaarden in het LVB vastgesteld, onder de

Postadres Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 351 61 71  
Fax 070 351 78 95

voorwaarde dat wordt voldaan aan de gelijkwaardigheidscriteria. De grenswaarden uit het LVB worden gehandhaafd.

Dhr. Alders heeft mij 11 januari jl. bericht dat naar aanleiding van de brief van LVNL (zie vraag 1) over wijzigingen in het baangebruik door LVNL bij de start van het nieuwe gebruiksjaar (1 november 2007) aan de Alderstafel, een discussie is gevoerd. Deze discussie ging over de wijze waarop invulling werd gegeven aan de inhoud van het Aldersadvies voor de korte termijn van juni 2007. In dat advies is namelijk opgenomen dat "het thans geldende preferentieel baangebruik van 2+1, met in de in- en outbound piek een 2+2 gebruik, in deze fase van kracht blijft". Deze afspraak is nogmaals bevestigd. Om recht te doen aan de afspraken van juni 2007 hebben LVNL en Schiphol, als initiatiefnemers van de m.e.r. voor de korte termijn, een voorstel gedaan omtrent de concrete invulling van het 2+2 baangebruik. Het voorstel houdt in dat een vierde baan wordt ingezet bij de overlap van pieken. Een voorbehoud wordt gemaakt voor bijzondere omstandigheden en sturing om binnen de grenswaarden in de handhavingpunten te blijven. Iedere 2 maanden zullen LVNL en AAS achteraf aan de Alderstafel rapporteren over het daadwerkelijk gerealiseerde 2+2 baangebruik. De brief van dhr. Alders heb ik als bijlage bijgevoegd.

LVNL heeft het voorstel met betrekking tot de inzet van een vierde baan per 14 december jl. ingevoerd.

3. Waarom schrijft de LVNL dat voor het gebruiksjaar dat op 1 november jl. begonnen is, al nieuwe grenswaarden gelden? Waarom vindt de LVNL dat ze de besluitvorming van regering en parlement kennelijk niet hoeft af te wachten, te meer daar de omwonendenorganisaties aan de Alderstafel ten aanzien van de grenswaarden op 7 punten een voorbehoud hebben gemaakt?
  
3. De Inspecteur-generaal van Verkeer en Waterstaat (IG) heeft Schiphol en LVNL begin november 2007 bericht dat de nieuwe grenswaarden uit het ontwerp-Luchthavenverkeerbesluit in het kader van het anticiperend handhaven van toepassing zijn voor het gebruiksjaar 2008, tot het moment dat het gewijzigde Luchthavenverkeerbesluit formeel van kracht geworden is. De IG heeft daarbij aangegeven dat over de wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit nog overleg plaats vindt met de Tweede Kamer, waarna nog definitieve besluitvorming moet volgen. Zodra het gewijzigde besluit formeel van kracht is, gelden de nieuwe grenswaarden. Deze grenswaarden hebben betrekking op het gehele gebruiksjaar 2008.  
Een en ander is in lijn met het handhavingkader voor gebruiksjaar 2007. In mijn brieven van 4 juli 2007<sup>1</sup>, in antwoord op een kamervraag, en 6 september 2007<sup>2</sup> bij de aanbieding van het ontwerp-Luchthavenverkeerbesluit heb ik u geïnformeerd over het voornemen van de (IG) om anticiperend te handhaven

---

<sup>1</sup> brief VenW/DGTL/2007-9052

<sup>2</sup> brief VenW/DGTL/2007-10193

over het gebruiksjaar 2007. Bij de handhaving over het gebruiksjaar 2007 zal de IG rekening houden met de grenswaarden in het ontwerp-besluit. Eerder heb ik in antwoord op kamervragen van dhr. Duyvendak op 5 juni 2007 deze mogelijkheid geschetst<sup>3</sup>, evenals in het algemeen overleg van 7 juni 2007.

In de vraag wordt het voorbehoud genoemd dat de bewonersdelegatie heeft gemaakt bij de verhoging van grenswaarden op 7 handhavingspunten. Dit voorbehoud is door de bewonersdelegatie ingetrokken. Dhr. Alders meldt in zijn brief van 11 januari dat na een uitgebreide toelichting door de initiatiefnemers op de invoerset en na aanvullend onderzoek, de door de bewonersdelegatie geuite twijfels over de noodzaak van ophoging van de grenswaarden in 7 handhavingspunten, zijn weggenomen.

4. Hoeveel extra geluidshinder is er nu te verwachten in Aalsmeer en Uithoorn als gevolg van de extra inzet van de Aalsmeerbaan?
4. Er is geen sprake van extra inzet van de Aalsmeerbaan. Zoals ik in het antwoord op vraag 2 heb aangegeven wordt teruggegaan naar preferentieel 2+1 baangebruik waarbij een vierde baan wordt ingezet bij de overlap van pieken. In de brief van dhr. Alders wordt hierbij gerefereerd aan het baangebruik zoals dit vóór de implementatie van de stuurmaatregel van augustus 2007 was. Deze stuurmaatregel betrof een door Schiphol en LVNL doorgevoerde maatregel waarbij een deel van het startend verkeer vanaf de Kaagbaan naar de Aalsmeerbaan werd verplaatst teneinde een dreigende overschrijding op handhavingspunt 33 te voorkomen.
5. Is het waar dat 2+2 vliegen nu alleen voorkwam in de overgangen van baancombinaties en dan maximaal voor 20 minuten per overgang, zoals in de brief van de LVNL staat? Hoe lang zijn de 2+2 periodes nu en in het lopende gebruiksjaar?
5. Ja.  
Uit de tweemaandelijke rapportages van LVNL en AAS waarover aan de Alderstafel wordt gerapporteerd, zal blijken hoe lang het gerealiseerde 2+2 baangebruik is vanaf 14 december 2007, de datum waarop het voorstel met betrekking tot de concrete invulling van 2+2 baangebruik is ingevoerd, zoals omschreven in het antwoord op vraag 2.

Overigens heeft dhr. Alders in zijn brief aangegeven dat de tijd dat de vierde baan werd ingezet nooit is geregistreerd of gemeten en dat een eenduidige definitie van 2+2 baangebruik ontbreekt (verschil tussen beschikbaarheid en daadwerkelijke inzet van de vierde baan).

---

<sup>3</sup> brief VenW/DGTL/2007-8574

6. Is het waar dat tot nu toe 2 tot 2,5 uur per dag 2+2 gevlogen werd? Hoe verhoudt dit zich tot de Milieueffectrapportage (MER) 2004, waarin nog uitgegaan werd van maximaal één uur per dag 2+2 vliegen?
6. Met het preferentieel 2+1 baangebruik waarbij een vierde baan beperkt wordt ingezet bij de overlap van pieken is (uitgaande van ongeveer twintig minuten per overgang) gemiddeld daarvoor 2 tot 2,5 uur een vierde baan beschikbaar gesteld. Afhankelijk van het actuele verkeersaanbod wordt een vierde baan daadwerkelijk gebruikt.  
De aannames van het MER 2004, waarin onder meer werd uitgegaan van 1 uur 2+2 baangebruik, zijn gebaseerd op aannames die in 2001 zijn gedaan over hoe het vijfbanenstelsel op Schiphol ingezet zou worden vanaf 2003. In de praktijk wordt niet exact volgens de aannames gevlogen. De luchtvaartpartijen zijn ook niet gehouden om volgens de aannames uit het scenario te vliegen. De luchtvaartpartijen worden gehandhaafd op de grenswaarden en de regels voor het gebruik van routes en banen. Zie ook het antwoord op vraag 7.
7. Zijn hiermee de afspraken uit 2004, zoals weerspiegeld in de toenmalige MER en Luchthavenverkeerbesluit (LVB), doorbroken? Zo neen, waarom niet? Kan tussentijds zomaar afgeweken worden van het verkeersscenario dat destijds is gebruikt voor het opstellen van de MER? Wie controleert dit, en waarom is dit niet gehandhaafd?
7. Nee, in het LVB of anderszins worden geen afspraken gemaakt over het verkeersscenario. Om geluidsberekeningen te kunnen doen moeten voor veel factoren heel specifieke aannames gedaan worden van het toekomstig gebruik. Deze aannames zijn geen afspraken. Op basis van het verkeersscenario worden grenswaarden berekend ten behoeve van het LVB. Deze grenswaarden (voor geluid: in handhavingspunten en voor het totaal volume geluid) worden in het LVB vastgelegd en gehandhaafd. Daarnaast zijn in het LVB regels opgenomen over baanopenstellingstijden en luchtverkeerswegen. De luchtvaartpartijen zijn gehouden om binnen de grenswaarden en regels het verkeersaanbod af te handelen.

Zoals ik 28 december 2007 in de beantwoording van kamervragen van dhr. Cramer heb aangegeven<sup>4</sup> op de vraag of een radicale vereenvoudiging van de regelgeving van het Schipholbeleid noodzakelijk is om weer een heldere politieke discussie mogelijk te maken, wordt een verkenning uitgevoerd naar verbeteringen en aanpassingen van het normen- en handhavingstelsel.

---

<sup>4</sup> brief V&W/DGTL/2007-11832

Hierin is ook de vraag aan de orde of meer gestuurd zou moeten worden op inputfactoren zoals het baan- en routegebruik of op outputfactoren zoals grenswaarden. Ik heb u aangeboden hierover een technische briefing te willen organiseren waarin de verkenning toegelicht wordt.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings