

Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

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

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**  
ILT-2018/78247

**Uw kenmerk**  
2018Z21541

Datum 11 december 2018  
Betreft Beantwoording Kamervragen van het lid Van Raan (PvdD)  
over het bericht dat het vliegverkeer over de  
Buitenveldertbaan sterk is toegenomen

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u de antwoorden toekomen op de vragen van het lid Van Raan (PvdD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over het bericht dat het vliegverkeer over de Buitenveldertbaan sterk is toegenomen (ingezonden 20 november 2018, 2018Z21541).

Vraag 1

Kent u het bericht «Schokkende toename vliegverkeer Buitenveldertbaan»?<sup>1</sup>

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het dat in 2017 overdag 34% méér vliegtuigen gebruik hebben gemaakt van de Buitenveldertbaan? Zo nee, hoe zit het dan? Zo ja, wat is uw inzet om het daggebruik van de Buitenveldertbaan terug te dringen?

Antwoord 2

Baan gebruik wordt niet bepaald per kalenderjaar maar per gebruiksjaar, in dit geval over de periode van 1 november 2016 tot 1 november 2017. In deze periode hebben overdag ongeveer 24% méér vliegtuigen gebruik gemaakt van de Buitenveldertbaan.<sup>2</sup>

LVNL bepaalt op basis van onder meer het aanbod van vliegverkeer, de weersomstandigheden en de beschikbaarheid van banen welke banen, binnen de regels voor preferent baan gebruik (voor toelichting zie het antwoord op de vragen 5 en 6), worden ingezet. Dat betekent dat de Buitenveldertbaan alleen wordt ingezet als dat nodig en gerechtvaardigd is.

Dat het gebruik van de Buitenveldertbaan in het gebruiksjaar 2017 hoger is geweest dan in het gebruiksjaar 2016 (de periode 1 november 2015 tot 1

<sup>1</sup> Website SchipholWatch, 12 november 2018  
(<https://schipholwatch.nl/2018/11/12/schokkende-toename-vliegverkeer-buitenveldertbaan/>).

<sup>2</sup> Bron: vliegtuigvolgsysteem CASPER Noise op basis van gegevens van LVNL.

november 2016) is voornamelijk het gevolg van groot onderhoud aan de Kaagbaan en de volumegroei op Schiphol (van 475.238 vliegtuigbewegingen in gebruiksjaar 2016 naar 494.981 in gebruiksjaar 2017).

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Vraag 3

Klopt het dat in 2017 's nachts 13% méér vliegtuigen gebruik hebben gemaakt van de Buitenveldertbaan? Zo nee, hoe zit het dan? Zo ja, wat is uw inzet om het nachtgebruik van de Buitenveldertbaan terug te dringen?

**Ons kenmerk**  
ILT-2018/45741

Antwoord 3

Gerekend wordt over de periode van een gebruiksjaar, in dit geval over de periode 1 november 2016 tot 1 november 2017. In deze periode hebben 's nachts ongeveer 2% minder vliegtuigen gebruik gemaakt van de Buitenveldertbaan dan in het gebruiksjaar 2016.

Vraag 4

Bent u ermee bekend dat de inzet van de Buitenveldertbaan al jaren hoger is dan nodig? Zo nee, waaruit blijkt het tegendeel?

Antwoord 4

De Buitenveldertbaan wordt door LVNL alleen gebruikt als dat vanwege het aanbod van het vliegverkeer, de weersomstandigheden, de beschikbaarheid van banen of andere factoren noodzakelijk is. Hierdoor kan de mate waarin gebruik wordt gemaakt van de Buitenveldertbaan per gebruiksjaar verschillen. Zie ook het antwoord op de vragen 5 en 6.

Vraag 5

Klopt het dat het percentage uren waarop geen vliegtuigen te horen zijn overdag slechts 37% bedraagt? Zo nee, hoe zit het dan? Zo ja, wat is uw inzet om het aantal vliegtuigloze uren te verhogen?

Vraag 6

Klopt het dat het percentage uren waarop geen vliegtuigen te horen zijn in de nacht nog geen driekwart van de tijd bedraagt? Zo nee, hoe zit het dan? Zo ja, wat is uw inzet om het aantal vliegtuigloze uren te verhogen?

Antwoord 5 en 6

De genoemde percentages zijn afkomstig van in opdracht van de gemeente Amstelveen uitgevoerde metingen op een tweetal locaties binnen die gemeente. Voor het aantal vliegtuigloze uren is geen norm of grenswaarde opgesteld. Het geluidsbeleid op en rondom Schiphol is uitgewerkt in het Nieuwe Normen en Handavingsstelsel (NNHS). Dit houdt, kort gezegd, in dat wordt uitgegaan van strikt preferentieel baangebruik, in combinatie met het opleggen van maximale aantallen vliegtuigbewegingen per jaar en in de nacht. Preferentieel baangebruik betekent dat voor zover mogelijk, de banen worden ingezet die resulteren in verkeersstromen die de dichtstbevolkte gebieden zoveel mogelijk ontwijken. Hiertoe wordt gebruik gemaakt van een vaste preferentievolgorde (voorkeursvolgorde) van in te zetten baancombinaties. Deze preferentievolgorde is vastgelegd in de regels voor baangebruik. Welke banen kunnen en mogen worden gebruikt, is daarbij van meerdere factoren afhankelijk, zoals het aanbod van het vliegverkeer, de weersomstandigheden en de beschikbaarheid van banen.

Zowel overdag als 's nacht zijn de Kaagbaan en Polderbaan de preferente banen. De minder preferente banen, zoals de Buitenveldertbaan, worden pas ingezet als de preferente banen 'vol' zitten of niet bruikbaar of beschikbaar zijn. De inzet van de Buitenveldertbaan is vooral te verklaren door westenwind of, bij uitzondering, baanonderhoud van andere banen. De Buitenveldertbaan wordt in principe 's nachts helemaal niet gebruikt, tenzij de preferente banen niet bruikbaar of beschikbaar zijn.

#### Vraag 7

Klopt het dat alle gemeten waarden 1 tot ruim 2 dB hoger liggen dan de door het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (in opdracht van Schiphol) berekende waarden? Zo nee, hoe zit het dan?

#### Antwoord 7

De belangrijkste conclusie uit de trendvalidatie van het NLR, waarin gemeten waarden vergeleken zijn met berekende waarden, is dat de correlatie of samenhang tussen de gemeten en berekende geluidsniveaus is verbeterd met de overgang naar Doc29. Uit het rapport blijkt verder dat in de meerderheid van de gevallen, de gemeten waarden hoger zijn dan de berekende waarden. De oorzaken hiervoor liggen zowel bij de metingen als bij de berekeningen. Verder onderzoek is nodig om de verschillen tussen meten en rekenen verder te duiden en nader tot elkaar te brengen. De trendvalidatie heeft er daarom mede toe geleid dat ik de rol van geluidsmetingen in het huidige geluidstelsel opnieuw wil bezien. Zoals ik per brief van 18 oktober 2018<sup>3</sup> heb aangekondigd, start ik hiertoe een landelijke programmatische aanpak voor het meten van vliegtuiggeluid, in samenwerking met het RIVM, het KNMI en het NLR.

#### Vraag 8

Kunt u, naar aanleiding van deze berichtgeving, reflecteren op de ontwikkelingen op de woningmarkt in de regio rond Schiphol?

#### Antwoord 8

De Metropoolregio Amsterdam, waar ook de Schipholregio onderdeel van uitmaakt, is onder woningzoekenden een zeer populaire regio. Veel mensen willen in deze regio wonen en werken. Op dit moment is er tot 2040 voor de gehele Metropoolregio Amsterdam nog behoefte aan zo'n 230.000 woningen. Deze woningen worden zoveel mogelijk gebouwd op plaatsen waar men graag willen wonen. Daarbij zullen steeds opnieuw afwegingen gemaakt moeten worden tussen ruimte voor woningbouw en ruimte voor andere ontwikkelingen. Op 1 januari 2018 is het wijzigingsbesluit LIB van kracht geworden. In het nieuwe LIB is vastgesteld dat gemeenten in de LIB 5-zone, binnen bestaand stedelijk gebied zoals in het LIB gedefinieerd, woningen mogen toevoegen. Deze afspraak is gemaakt om ook gemeenten als Aalsmeer, Amstelveen en Zwanenburg de ruimte te geven om, binnen het bestaand stedelijk gebied, woningen toe te voegen voor de (eigen) behoefte. Buiten het bestaand stedelijk gebied mogen geen woningen gebouwd worden.

#### Vraag 9

Hoeveel woningen zijn er sinds 1990 jaarlijks gebouwd op plaatsen waar je vliegtuigen die gebruikmaken van de Buitenveldertbaan kan horen? Kunt u

---

<sup>3</sup> *Kamerstukken II 2018-2019, 31 936, nr. 518.*

eenzelfde overzicht verschaffen van alle andere landingsbanen? Zo nee, waarom niet?

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Antwoord 9

In het totale beperkingengebied rond Schiphol is in de jaren 2004 tot en met 2016 volgens het Compendium van de Leefomgeving (PBL) de woningvoorraad met 11.000 woningen toegenomen, van 106.000 naar 117.000 woningen. Eerdere cijfers zijn niet beschikbaar, omdat 2004 het eerste volledige jaar was waarin het LIB in werking was.

**Ons kenmerk**  
ILT-2018/45741

In de sloopzones geluid en externe veiligheid (LIB 1 en 2) is het aantal woningen afgenomen van 114 in 2004 naar 15 woningen in 2016. In het beperkingengebied externe veiligheid (LIB 3) is het aantal woningen afgenomen van 1.060 in 2004 naar 1.005 woningen in 2016. In het beperkingengebied geluid (LIB 4) laat de ontwikkeling van de voorraad als gevolg van de invoering van de Basisregistraties Adressen en Gebouwen (BAG) in 2012 een wisselend beeld zien.<sup>4</sup> Tussen 2012 en 2016 is het aantal woningen licht toegenomen (met een gemiddelde jaarlijkse groei van 0,4% volgens het PBL). In het afwegingsgebied geluid en externe veiligheid (LIB 5) is het aantal woningen toegenomen van 106.000 in 2004 naar 117.000 in 2016. Dit is een gemiddelde jaarlijkse groei van het aantal woningen van 2004 tot en met 2012 van 0,9% per jaar en van 2012 tot en met 2016 van gemiddeld 1,3% per jaar.

Cijfers van het aantal toegevoegde woningen per invloedsggebied van de afzonderlijke start- en landingsbanen zijn niet beschikbaar.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

---

<sup>4</sup> In 2012 is de BAG ingevoerd, waardoor de woningvoorraad is gewijzigd (onzelfstandige woningen tellen niet meer apart mee, tenzij ze een eigen adres hebben).