

**Stedelijke Ontwikkeling**

**Uw contact** W. Wieffering  
**T** (020) 540 42 92  
**F** (020) 540 45 59  
gemeente@amstelveen.nl

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
t.a.v. de heer M.G.J. Harbers  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Postbus 4, 1180 BA Amstelveen  
*Vermeld bij reactie ons kenmerk en datum  
van deze brief*

**Datum** 23 februari 2023  
**Uw brief van** -  
**Ons kenmerk** Z23-016760/D23-071215

**Betreft** Reactie op internetconsultatie experimenteerregeling Schiphol

Geachte heer Harbers,

Graag maken wij gebruik van de gelegenheid om, naast de reactie die u vanuit de BRS ontving, via uw internetconsultatie te reageren op de voorgenomen tijdelijke regeling strikt preferentieel baangebruik Schiphol. Eerst zullen wij in zijn algemeenheid reageren, afsluitend met een aantal vragen. Daarna reageren wij nog specifiek op het document concept experimenteerregeling Schiphol.

Algemeen:

Het collegeprogramma van Amstelveen gaat ten aanzien van Schiphol uit van vermindering van vluchten over Amstelveen, vermindering van geluidshinder en verbetering van de luchtkwaliteit. Daarnaast het fors terugdringen van het gebruik van de Buitenveldertbaan en het verminderen van niet noodzakelijke nachtvluchten via de Buitenveldertbaan.

Het Rijk heeft besloten om met voorrang de geluidsoverlast als gevolg van Schiphol aan te pakken.

Bovenstaand is passend binnen de Novex-uitwerking, wij gaan ervan uit dat de experimenteerregeling en de toekomstige vervolgstappen hierop de voor Novex benodigde ruimte bieden.

In Amstelveen is de grootste geluidshinder door vliegtuigen aanwezig onder de aan-/uitvliegroute van de Buitenveldertbaan en de uitvliegroute vanaf de Oostbaan. Dit zijn (en blijven) geen preferente banen. Dit stemt ons positief. Onder de aan-/uitvliegroute van vooral de Buitenveldertbaan wonen veel mensen en het is van belang deze groep inwoners, net als alle ander inwoners van Amstelveen, te beschermen tegen vlieggeluidsoverlast en ze te laten verblijven in een zo goed als mogelijke luchtkwaliteit.

Tegelijkertijd zijn wij van mening dat in de voorgenomen tijdelijke regeling geen garanties worden geboden om de Buitenveldert-/Oostbaan, als níet preferentiële banen, niet meer



dan als maximaal noodzakelijk in te zetten. Sterker nog, er is geen garantie dat de geluidsoverlast niet zal toenemen. U geeft aan dat verwacht wordt, dat de geluidsoverlast daalt. Wij zien dit als een harde voorwaarde/eis.

Wij verzoeken u concreet op te sommen welke omstandigheden er zijn om gemotiveerd af te kunnen wijken van de wettelijke grenswaarden per handhavingpunt. In de regeling staan voorwaarden waaronder afgeweken kan worden, bijvoorbeeld bij 'geen goed zicht/daglichtomstandigheden' en bij een staartwind hoger dan nul knopen. Er lijkt veel ruimte te ontstaan om af te wijken. De afgelopen periode (januari 2023) ervaren inwoners een bovengemiddeld gebruik van de Buitenveldertbaan, ook 's nachts (landingen). Voorkomen moet worden, dat de tijdelijke regeling, waarin voorwaarden worden gesteld waaronder kan worden afgeweken, geen schijnzekerheid biedt als dit grondslagen zijn voor (in hoge mate) afwijken van preferentieel baangebruik met risico op juist méér geluidshinder. Wij hebben de indruk dat dit het geval is geweest bij (een deel) van de hoge aantallen nachtvluchten begin 2023 richting Buitenveldertbaan die, naar onze inschatting, niet noodzakelijk waren in relatie met weers-/zichtomstandigheden.

Er is bij ons nog geen vertrouwen, dat de tijdelijke regeling leidt tot een garantie in het niet preferentieel én minder vaak gebruiken van de secundaire banen. Dit geldt ten aanzien van de Buitenveldertbaan ook in de nacht waarin naar onze mening het aantal vluchten ook fors zou moeten kunnen dalen.

Bovenstaand leidt tot de volgende vragen/verzoeken:

- Graag verzoeken wij u een reactie/reflectie te geven op bovenstaande reactie.
- Kunt u aangeven hoe de experimenteerregeling zich verhoudt tot het 'met voorrang' aanpakken van de geluidsoverlast?
- Kunt u aangeven of, en zo ja waarom het klopt dat met de tijdelijke regeling niet afgedwongen wordt, dat de Buitenveldert- en Oostbaan strikt níet preferentieel en fors minder ingezet wordt teneinde de geluidsoverlast fors te verminderen?
- En kunt u aangeven of er gemeten en gemonitord gaat worden?

Specifieke vragen/reacties: (t.a.v. het document concept experimenteerregeling Schiphol)

Pagina 4 artikel 6: er wordt uitgegaan van 460.000 vluchten, wij vragen u om uit te leggen waarom wordt uitgegaan van 460.000 vluchten en niet van 440.000 vluchten (440.000 is getal dat o.a. bij de regeling gevelisolatie wordt gehanteerd).

Bovenaan pagina 8, punt 3: wij zien graag dat u ons met voorbeelden aangeeft, in welke omstandigheden deze regel ten aanzien van het strikt preferentieel baangebruik geldt, wat deze omstandigheden inhouden en hoe vaak toepassing van deze regel naar verwachting kan/zal voorkomen. Deze regel mag niet leiden tot een potentieel hoger gebruik van de secundaire banen.

Pagina 9 punt 5: dit punt gaat over afwijkend baangebruik door zicht- en daglichtcondities. Wij verwachten, dat toegezien wordt op het daadwerkelijk noodzakelijk zijn hiervan. Graag zien wij dit opgenomen en toegelicht worden (in relatie met de opmerking over pagina 11).

Op pagina 10 wordt gemeld, dat kan worden afgeweken van de regeling bij een staartwind van 0 (nul). Bij vluchthaven Zaventem wordt er pas afgeweken bij een staartwind groter dan 5. Hoe is dit verschil te verklaren? Leidt dit niet tot een onnodig hoger gebruik van de



secundaire banen (wat wij niet acceptabel zouden vinden)? Waarom wordt bij Schiphol voor de tijdelijke regeling uitgegaan van het getal nul?

Pagina 10, punt 11: graag zien wij dat u in een nadere toelichting deze regel duidelijker kunt duiden en of u kunt aangeven of deze regel daadwerkelijk bijdraagt aan het zo min mogelijk inzetten van secundaire start-/landingsbanen. En zo niet, waarom deze regel dit niet nastreeft.

Pagina 10, punt 12: Dit punt geeft aan dat 'de Kaag- en Polderbaan waar mogelijk' kunnen worden gebruikt in plaats van een andere baan. Aangezien de Kaag- en Polderbaan te allen tijde de preferentiële banen zijn is het ons niet duidelijk wat dit punt toevoegt.

Pagina 10 punt 14: kunt u ons aangeven hoe vaak de in dit punt genoemde afwijkende weers-/wolkenomstandigheden voorkomen (op basis van data uit de afgelopen jaren)? En of dit gebruik van de Oost- of Buitenveldertbaan betekent/betekende en of dit in verhouding vaker plaatsvond dan inzet in deze situatie van de overige secundaire banen?

Pagina 11 punt 15: er wordt aangegeven dat voldaan wordt aan de regels als 95% behaald is. Graag vragen wij u de onderbouwing waarop de 95% is op gebaseerd. Wij gaan ervan uit dat hier strikt op toegezien/gehandhaafd wordt en dat deze toevoeging wordt opgenomen in de tijdelijke experimenteerregeling.

Pagina 12 (regel 2) punt 4: Bij omstandigheden die leiden tot beperkt zicht, kan elke willekeurige baan(combinatie) gebruikt worden. Is dit de juiste interpretatie van deze regel? Welk (verwacht) effect heeft dit op de inzet van de Buitenveldert- of Oostbaan en geldt alsnog een prioritaire inzet (indien mogelijk) van de preferentiële banen?

Hoogachtend,  
burgemeester en wethouders van de gemeente Amstelveen,  
de secretaris,

Bert Winthorst

de burgemeester,

Tjapko Poppens

Dit document is elektronisch ondertekend. Zie de elektronische handtekening rechtsboven op pagina 1.

