

29 665 Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 574 Brief van de minister van Infrastructuur en
Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 augustus 2025

Hierbij stuur ik u het halfjaarlijkse overzicht van de resultaten van het toezicht dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT-Luchtvaartautoriteit) houdt op de naleving van de (vigerende) normen en regels voor milieu en externe veiligheid die gelden voor Amsterdam Airport Schiphol. Het overzicht informeert u ook over zaken die van belang zijn voor de handhaving van de regels voor preferentieel baangebruik in het nieuwe Normen- en Handhavingstelsel Schiphol (NNHS), zoals die zijn opgenomen in de ontwerpwijziging Luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol.

In deze brief breng ik verslag uit over de 1e helft van het gebruiksjaar 2025, de periode van 1 november 2024 tot en met 30 april 2025.

De halfjaarresultaten van het toezicht en de acties vanuit de ILT-Luchtvaartautoriteit luiden als volgt:

- Het gerealiseerde aantal vliegbewegingen per etmaal ligt boven het door Schiphol verwachte aantal vliegbewegingen. Op de helft (50%) van het gebruiksjaar heeft 53% van het verwachte aantal vliegbewegingen plaatsgevonden. Het gerealiseerde aantal vliegbewegingen in de nacht blijft achter bij de verwachting. Op de helft (50%) van het gebruiksjaar heeft 31% van het verwachte aantal vliegbewegingen plaatsgevonden. Vergeleken met de 1^e 6 maanden van het voorgaande gebruiksjaar is zowel het aantal vluchten in het hele etmaal als het aantal nachtvluchten met 2% toegenomen.

In de 1^e helft van gebruiksjaar 2025 hebben er 9.818 nachtvluchten met handelsverkeer plaatsgevonden. Het maximumaantal toegestane nachtvluchten handelsverkeer bedraagt 32.000 per gebruiksjaar. Het totaal aantal vliegtuigbewegingen bedroeg het 1^e half jaar 232.000.

- Bij nagenoeg alle handhavingspunten voor geluid is de ruimte halverwege het gebruiksjaar voor minder dan 50% verbruikt. Er zijn hierop 2 uitzonderingen: bij de handhavingspunten 19 en 25 is de geluidsruijnte halverwege het gebruiksjaar voor meer dan 50% verbruikt. De verbruikte geluidsruijnte is gebaseerd op de vervangende grenswaarden die voor gebruiksjaar 2025 zijn vastgesteld vanwege groot onderhoud aan het banenstelsel van Schiphol. Deze waarden zijn op 20 februari 2025 van kracht geworden. De ILT-Luchtvaartautoriteit kan niet tussentijds ingrijpen, maar beoordeelt aan het eind van het gebruiksjaar of de grenswaarden bij de handhavingspunten daadwerkelijk zijn overschreden. Vanwege de aanwijzing tot anticiperend handhaven legt de ILT geen maatregelen aan de sector op bij overschrijdingen van de grenswaarden bij handhavingspunten, als de overschrijdingen het gevolg zijn van het vliegen volgens de regels van het NNHS. In de 1^e helft van het gebruiksjaar zijn geen regels van het NNHS overtreden.
- In gebruiksjaar 2024 heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit aan Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en Schiphol gevraagd om maandelijks gezamenlijk te rapporteren over de naleving van de grenswaarden in combinatie met de naleving van de baanregels volgens het NNHS. Dit om een betere invulling te geven aan de gezamenlijke zorgplicht. In de 1^e helft van gebruiksjaar 2025 bleek dat LVNL en Schiphol deze afspraak onvoldoende nakwamen. De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft de partijen hierop aangesproken en sinds februari 2025 rapporteren LVNL en Schiphol elke maand gezamenlijk.
- De verwachting is dat de waarden voor de uitstoot van stoffen (emissies) en voor de externe veiligheid aan het einde van gebruiksjaar 2025 onder de geldende grenswaarden zullen blijven.
- De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft aan 3 luchtvaartmaatschappijen een waarschuwingsbrief gestuurd in verband met het zonder geldige reden afwijken van vertrekroutes voor de nacht. LVNL heeft de regels voor het routegebruik die voor hen gelden niet overtreden.
- Vanaf 1 tot en met 6 november 2024 is de Polderbaan niet in gebruik geweest vanwege groot onderhoud. De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft 20 vluchten geconstateerd die vielen onder een vrijstellingsbepaling van de Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2024. De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft buiten de genoemde periode

ook geen onrechtmatige starts of landingen op andere banen geconstateerd.

- Volgens het LVB moet Schiphol er voor zorgen dat minimaal 61 vliegtuigopstelplaatsen (VOP's) alternatieve faciliteiten hebben van voldoende kwaliteit om het gebruik van de auxiliary power unit (APU) te beperken. Gezagvoerders moeten ervoor zorgen dat de alternatieve voorzieningen worden gebruikt bij de afhandeling van het vliegtuig op de VOP en dat de APU tijdig wordt uitgezet. Dit verbetert de lokale luchtkwaliteit en vermindert geluidsoverlast. De in de rapportageperiode uitgevoerde inspecties laten zien dat Schiphol voortgang boekt bij het voorzien van VOP's van alternatieve voorzieningen. De naleving door luchtvaartmaatschappijen is verbeterd. Het toezicht heeft nog wel geleid tot het invorderen van een eerder opgelegde dwangsom aan KLM en Delta Air Lines en het geven van een waarschuwing aan British Airways en Pegasus Airlines.
- Volgens het LVB moeten gezagvoerders van 3- en 4-motorige straalvliegtuigen na de landing 1 motor uitschakelen wanneer het vliegtuig van de landingsbaan naar de afhandelingsplaats taxiërt. Zowel Schiphol als de luchtvaartmaatschappijen spannen zich in om het taxiën met 1 uitgeschakelde motor te bevorderen. Omdat de naleving hiervan moeilijk te toetsen is, worden verbeteringen gerealiseerd door het vergroten van de bewustwording. De ILT-Luchtvaartautoriteit onderzoekt mogelijkheden voor toezicht op taxiën met minder motoren. Momenteel wordt getest of een akoestische camera kan worden gebruikt.
- In de 1^e helft van gebruiksjaar 2025 ontstond er een veiligheidsprobleem bij landingen op de Polderbaan, door reflecties van een aangrenzend zonnepanelenpark. Besloten werd om de Polderbaan een deel van de dag te sluiten. Het vliegverkeer dat in die periode zou landen op de Polderbaan werd omgeleid naar andere banen. Dit had gevolgen voor de geluidsbelasting bij de handhavingspunten bij die andere banen. In overleg tussen Schiphol, LVNL en de ILT-Luchtvaartautoriteit is besloten dat LVNL het afwijkende baangebruik registreert en rapporteert aan de ILT-Luchtvaartautoriteit. Aan het einde van dit gebruiksjaar kan het definitieve effect hiervan op de geluidsbelasting vastgesteld worden.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman

Halfjaarverslag milieu en externe veiligheid Schiphol

Deze halfjaarrapportage is opgesteld door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT-Luchtvaartautoriteit) en is een wettelijke verplichting (art. 8.29 Wet luchtvaart). De rapportage beslaat de periode 1 november 2024 tot en met 30 april 2025.

Voor Schiphol gelden normen voor geluid, het maximumaantal nachtvluchten, de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen (emissies) en de veiligheid voor de omgeving (externe veiligheid). Daarnaast gelden er regels voor het baan- en routegebruik en voor de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen op het luchtvaartterrein. Deze normen en regels staan in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB). De ILT-Luchtvaartautoriteit ziet erop toe dat Schiphol, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en de luchtvaartmaatschappijen die gebruik maken van Schiphol deze normen en regels naleven.

Bij overschrijding van een grenswaarde uit het LVB heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit de beginselplicht om aan de sector in het volgende gebruiksjaar een maatregel op te leggen. Het doel daarvan is om te voorkomen dat de overschrijding zich opnieuw voordoet. De ILT-Luchtvaartautoriteit stelt volgens de regelgeving de overschrijdingen van normen pas vast na afloop van een gebruiksjaar. Dit betekent dat zij in deze halfjaarrapportage over het gebruiksjaar 2025 nog geen uitspraak kan doen over eventuele maatregelen in het daaropvolgende gebruiksjaar. Tegen overtredingen van regels (bijvoorbeeld baan- en routeafwijkingen) kan de ILT-Luchtvaartautoriteit wel direct optreden. De resultaten hiervan worden in deze halfjaarrapportage vermeld.

Geluid

Voor het vliegverkeer van en naar Schiphol gelden grenswaarden voor het totaal volume geluid (TVG) en voor de lokale hoeveelheid geluid bij een aantal vaste handhavingspunten rondom Schiphol. Deze grenswaarden mogen aan het einde van het gebruiksjaar (31 oktober 2025) niet overschreden zijn. Uit de toegezonden rapportages blijkt dat de gebruikte geluidsruimte bij

2 handhavingspunten halverwege het gebruiksjaar meer dan 50% bedraagt (handhavingspunten 19 en 25).

Halverwege het gebruiksjaar zijn er ruim 232.000 vliegtuigbewegingen geweest. Dit is ongeveer 2% meer dan in het 1^e halfjaar van gebruiksjaar 2024. Op de helft (50%) van het gebruiksjaar is ongeveer 53% van het verwachte aantal vliegbewegingen uit de capaciteitsdeclaratie 2025 uitgevoerd.

Nachtvluchten

Op Schiphol mogen ieder gebruiksjaar niet meer dan 32.000 nachtvluchten handelsverkeer plaatsvinden. Het aantal vluchten handelsverkeer over de 1^e helft van het gebruiksjaar 2025 bedraagt 9.818. Dit is ongeveer 2% meer dan over dezelfde periode in het gebruiksjaar 2024. Aan het eind van het gebruiksjaar beoordeelt de ILT-Luchtvaartautoriteit of het aantal uitgevoerde nachtvluchten handelsverkeer binnen het toegestane maximum is gebleven.

Emissies

Voor Schiphol gelden grenswaarden voor de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen door vliegtuigen (emissies).

Het gaat hierbij om relatieve normen voor koolmonoxide (CO), stikstofoxiden (NO_x), vluchtige organische stoffen (VOS), zwaveldioxide (SO₂) en fijnstof (PM₁₀). Op basis van de berekende emissiewaarden in de 1^e helft van gebruiksjaar 2025 is de verwachting dat deze stoffen, net als in het vorige gebruiksjaar, onder de norm zullen blijven.

Externe veiligheid

De externe veiligheid gaat over het risico voor omwonenden van Schiphol om te overlijden door een vliegtuigongeval. Als maat voor externe veiligheid geldt een norm voor het totale risicogewicht (TRG). Het berekende TRG over de 1^e helft van het gebruiksjaar 2025 bedraagt 36% van de norm. Naar verwachting zal Schiphol de norm voor de externe veiligheid in het gebruiksjaar 2025 daarom niet overschrijden.

Routegebruik gezagvoerders

Gezagvoerders van straalvliegtuigen moeten ervoor zorgen dat het vliegtuig binnen een vertrek- of naderingsroute, en boven een minimale vlieghoogte blijft. Gezagvoerders mogen hier alleen van afwijken om reden van veiligheid of op basis van een instructie van LVNL. De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft alle afwijkingen van nachtvluchten gecontroleerd en vastgesteld dat in de 1^e helft van het gebruiksjaar in 3 gevallen zonder geldige reden van een vertrekroute voor de nacht is afgeweken. In verband hiermee verstuurde de ILT-Luchtvaartautoriteit aan de betreffende luchtvaartmaatschappijen een waarschuwingsbrief. Daarnaast heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit controles uitgevoerd op afwijkingen overdag en naar aanleiding van meldingen die rechtstreeks of via het klachtenbureau van het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS) zijn binnengekomen. Naar aanleiding hiervan heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit geen overtredingen vastgesteld.

Routegebruik LVNL

Naast de gezagvoerders moet ook LVNL ervoor zorgen dat straalvliegtuigen binnen een vertrek- of naderingsroute en boven een minimale vlieghoogte blijven. LVNL mag hier om veiligheidsredenen van afwijken. Ook mag LVNL op grond van de regelgeving hier tot een bepaald percentage van afwijken als dat nodig is voor een efficiënte afhandeling van het vliegverkeer. De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft op basis van de geregistreerde gegevens vastgesteld dat LVNL in de 1^e helft van het gebruiksjaar 2025 geen regels voor het routegebruik overtreden heeft.

Baangebruik

Zowel gezagvoerders als LVNL moeten zich houden aan de beperkingen die gelden voor het baangebruik. Van deze beperkingen mag worden afgeweken om reden van veiligheid. Daarnaast mag van de beperkingen worden afgeweken als de minister van Infrastructuur en Waterstaat daarvoor bij Ministeriële Regeling vrijstelling verleend heeft, bijvoorbeeld in het geval van groot baanonderhoud. Dat laatste is in de 1^e helft van het gebruiksjaar 2025 aan de orde geweest. Vanaf 1 tot en met 6 november 2024 is de Polderbaan niet in gebruik geweest vanwege groot onderhoud. De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft 20 vluchten geconstateerd die vielen onder een vrijstellingsbepaling van de Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2024.

De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft buiten de genoemde periode geen onrechtmatige starts of landingen op andere banen geconstateerd.

Uitstoot luchtverontreinigende stoffen luchtvaartterrein

Volgens het LVB moet Schiphol er voor zorgen dat minimaal 61 vliegtuigopstelplaatsen (VOP's) van alternatieve faciliteiten hebben van voldoende kwaliteit om het gebruik van de auxiliary power unit (APU) te beperken. Gezagvoerders moeten ervoor zorgen dat de alternatieve voorzieningen worden gebruikt bij de afhandeling van het vliegtuig op de VOP en dat de APU tijdig wordt uitgezet. Dit verbetert de lokale luchtkwaliteit en vermindert geluidsoverlast. De ILT-Luchtvaartautoriteit constateerde in 2022 dat de APU te veel werd gebruikt op Schiphol. Naar aanleiding van dat onderzoek heeft Schiphol in 2023 een actieplan opgesteld met de betrokken sectorpartijen. De ILT-Luchtvaartautoriteit blijft de uitvoering van het actieplan monitoren en waar nodig stimuleren. De volgende acties uit het plan zijn in de rapportageperiode uitgevoerd:

- Schiphol heeft elektrisch aangedreven preconditioned air units (e-PCA's) geplaatst op 2 VOP's. De eerder aangeschafte e-PCA's voor widebody connected posities op andere VOP's zijn operationeel gemaakt. Op 2 VOP's waren er veel storingen met e-PCA's, maar hieraan wordt gewerkt.
- Schiphol heeft FPU's (Fixed Power Unit, vaste stroomvoorziening) in gebruik genomen op het Y-platform. Op 1 VOP is de FPU vervangen door een e-GPU (Ground Power Unit, mobiele stroomvoorziening).
- Schiphol heeft een proef afgerond met waterstof GPU (H2-GPU). De piloten waren positief. Schiphol gaat door met testen.
- Een proef met het private LoRa netwerk (Long Range datanetwerk) is succesvol verlopen en Schiphol zal de beschikbaarheid en het gebruik van de faciliteiten op afstand monitoren.
- Schiphol handhaaft de naleving van de APU-regels van de AIP (Aeronautical Information Publication) door middel van waarschuwingen en boetes. Schiphol heeft in de rapportageperiode in totaal 79 non-compliances geregistreerd.

De ILT-Luchtvaartautoriteit controleert de naleving van de APU-regels van het LVB en constateerde dat in de 1^e helft van het gebruiksjaar de naleving door luchtvaartmaatschappijen is

verbeterd. Niettemin hebben de in de rapportageperiode uitgevoerde inspecties geleid tot het invorderen van een eerder opgelegde dwangsom aan KLM en Delta Air Lines en het geven van een waarschuwing aan British Airways en Pegasus Airlines.

Taxiën met één uitgeschakelde motor

Gezagvoerders van 3- en 4-motorige straalvliegtuigen moeten na de landing 1 motor uitschakelen wanneer het vliegtuig van de landingsbaan naar de afhandelingsplaats taxiëert. Het aantal 3-motorige vliegtuigen in het handelsverkeer is nihil en het aandeel 4-motorige vliegtuigen wordt steeds kleiner op Schiphol (ongeveer 7.000 vliegbewegingen in 2024). Hierdoor zijn de effecten van taxiën met 1 motor minder niet goed meetbaar in de emissieberekeningen. Schiphol heeft in haar AIP aanvullende regels vastgelegd voor het taxiën met minder motoren, ook voor vertrekkende vliegtuigen.

Omdat dit regels zijn die in het AIP van Schiphol zelf zijn opgenomen, wordt naleving hiervan niet door de ILT-Luchtvaartautoriteit gecontroleerd. Schiphol heeft met de homecarriers en grotere internationale luchtvaartmaatschappijen gesproken over het vergroten van het percentage taxiën met een motor minder. Luchtvaartmaatschappijen gaven aan hier zelf ook al actief mee aan de slag te gaan, mede vanwege de duurzaamheidsdoelen en het verminderen van kerosineverbruik. Verbeteringen worden gerealiseerd door het vergroten van de bewustwording. Er worden geen verdere concrete maatregelen genomen.

De ILT-Luchtvaartautoriteit onderzoekt mogelijkheden voor toezicht op taxiën met minder motoren. Momenteel wordt getest of een akoestische camera hierbij gebruikt kan worden.

Zorgplicht van de sector

Schiphol, LVNL en de luchtvaartmaatschappijen moeten er gezamenlijk voor zorgen dat de grenswaarden voor geluid, emissies en de externe veiligheid niet overschreden worden. De berekende waarden voor de externe veiligheid en emissies zijn halverwege het gebruiksjaar onder de wettelijke grenswaarden gebleven. Hierdoor wordt vooralsnog voldoende invulling gegeven aan de gezamenlijke zorgplicht. Aan het eind van het

gebruiksjaar zal de ILT-Luchtvaartautoriteit hier een eindoordeel over geven.

Voor geluid geldt een aparte regeling, die te maken heeft met de komst van het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel Schiphol (NNHS). Deze regeling vloeit voort uit afspraken die een aantal jaren geleden aan de toenmalige Alderstafel en Omgevingsraad Schiphol (ORS) zijn gemaakt. Daarin hebben overheden, sectorpartijen, belangenorganisaties en bewonersvertegenwoordigers met elkaar afgesproken dat, zolang het NNHS nog niet van kracht is, er wel al gevlogen wordt volgens de regels van het NNHS. Dit houdt in dat zoveel mogelijk die banen worden gebruikt die voor de omgeving de minste geluidhinder geven (strikt preferentieel baangebruik).

Op basis van deze afspraken heeft de toenmalige staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu op 25 september 2015 een brief aan de Tweede Kamer gestuurd¹. In deze brief heeft de staatssecretaris aangegeven dat de ILT-Luchtvaartautoriteit, tot het van kracht worden van het NNHS, geen maatregelen aan de sector zal opleggen als blijkt dat de overschrijdingen van de geluidsnormen het gevolg zijn van het vliegen volgens de regels van het NNHS. Dit wordt ook wel anticiperend handhaven genoemd. Dit standpunt is op 6 december 2023 herbevestigd door middel van een aanwijzing tot het continueren van het anticiperend handhaven van de minister aan de inspecteur-generaal.

In gebruiksjaar 2024 heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit aan LVNL en Schiphol gevraagd om maandelijks gezamenlijk te rapporteren over de naleving van de grenswaarden in combinatie met de naleving van de baanregels volgens het NNHS. Dit omdat een betere invulling van de gezamenlijke zorgplicht nodig was. In de 1^e helft van gebruiksjaar 2025 bleek dat LVNL en Schiphol deze afspraak onvoldoende nakwamen. De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft dit zowel mondeling als schriftelijk onder de aandacht gebracht. Sinds februari 2025 rapporteren LVNL en Schiphol gezamenlijk elke maand.

¹ Kamerstuk 31 936, nr. 296

Het winterseizoen 2024-2025 liep van 27 oktober 2024 tot en met 30 maart 2025. De prestatie op de regels uit het NNHS voldoet in het winterseizoen aan de daaraan gestelde normen.

Vanwege het anticiperend handhaven gaat de naleving van het strikt preferentieel baangebruik pas een rol spelen nadat er eerst een grenswaardeoverschrijding bij 1 of meerdere handhavingspunten is vastgesteld.

Zonnepanelen Polderbaan

In de 1^e helft van gebruiksjaar 2025 ontstond er een veiligheidsprobleem bij landingen op de Polderbaan, door reflecties van een aangrenzend zonnepanelenpark. Besloten werd om tijdelijk de Polderbaan een deel van de dag te sluiten. Het vliegverkeer dat in die periode zou landen op de Polderbaan werd omgeleid naar andere banen. Dit had gevolgen voor de geluidsbelasting bij de handhavingspunten bij die andere banen. In overleg tussen Schiphol, LVNL en de ILT-Luchtvaartautoriteit is besloten dat LVNL het afwijkende baangebruik registreert en rapporteert aan de ILT-Luchtvaartautoriteit. Aan het einde van dit gebruiksjaar kan het definitieve effect hiervan op de geluidsbelasting vastgesteld worden.