

Vergaderjaar 2024–2025

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 533

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 maart 2025

Op 4 oktober 2024 heeft Schiphol, in het kader van geplande (onderhouds-) werkzaamheden aan het banenstelsel in 2025, een aanvraag ingediend voor het vaststellen van een regeling groot baanonderhoud 2025 op grond van artikel 8.23 van de Wet luchtvaart. De beoordeling van deze aanvraag door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) is afgerond. De door Schiphol aangevraagde ontheffingen en vrijstellingen worden verleend en zijn verwerkt in een ministeriële regeling (bijlage 1). Niet alle door Schiphol aangevraagde verhogingen van grenswaarden worden doorgevoerd. In deze brief informeert het kabinet u over dit besluit.

Het kabinet vindt onderhoud aan het banenstelsel van belang. Een kwalitatief goede infrastructuur van de luchthaven Schiphol is noodzakelijk om de operatie op de luchthaven op een veilige wijze en met minimale verstoringen mogelijk te maken. Dat is voor alle stakeholders van belang.

Onderhoud aan het banenstelsel en ontheffingsaanvraag Schiphol

Voor gebruiksjaar 2025 staat voor alle banen onderhoud op de planning. Het meest in het oog springend is het groot onderhoud aan de Buitenveldertbaan. Volgens de huidige planning zal dit onderhoud ongeveer 20 weken duren (periode mei–september 2025). Schiphol vraagt toestemming voor een ander baangebruik, waaronder een vrijstelling voor het gebruik van de Oostbaan in de nacht als vervangende baan voor de Buitenveldertbaan. Ook heeft Schiphol een aangepaste set van grenswaarden in handhavingpunten voor geluid aangevraagd voor gebruiksjaar 2025.

IenW heeft naar de aanvraag gekeken. De impact op de omgeving is fors. De Minister van IenW heeft bij de vorige ontheffingsaanvraag benadrukt dat er bij toekomstig onderhoud niet vanuit kan worden gegaan dat

vrijstellingen of vervangende grenswaarden voor groot baanonderhoud zonder passende mitigerende maatregelen worden verleend. In de aanvraag zit daarom voor de eerste keer ook een set aan hinderbeperkende maatregelen. Zo wordt er bijvoorbeeld een aangepaste landingsprocedure voor General Aviation voorgeschreven voor landen op de Oostbaan. Hoewel dit de hinder beperkt, neemt het aantal ernstig gehinderden naar aanleiding van het onderhoud naar verwachting toe met ongeveer 12% ten opzichte van een onverstoorde situatie.

lenW heeft, naast een eigen analyse, de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) gevraagd een advies uit te brengen over de effectiviteit van de maatregelen op de hinderbeperking. De MRS geeft in haar advies (bijlage 2) aan dat Schiphol niet aannemelijk heeft kunnen maken dat de negen voorgestelde hinderbeperkende maatregelen – waarvan er vier volgens de MRS niet als zodanig kwalificeren – de forse hindertoename substantieel reduceren.

Mede naar aanleiding van het advies heeft lenW Schiphol en Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) nadrukkelijk verzocht te onderzoeken of er aanvullingen mogelijk zijn op de door hen voorgestelde hinderbeperkende maatregelen en of er een betere onderbouwing van de impact van de maatregelen kan worden gegeven. Er is bijvoorbeeld navraag gedaan wat het effect zou zijn van het niet verlenen van een ontheffing voor landen op de Oostbaan in de nacht gedurende de werkzaamheden aan de Buitenveldertbaan. En of zware categorieën vliegtuigen geweerd konden worden van de Aalsmeerbaan om verwachte geluidshinder in de Zuidoosthoek te reduceren.

Aanvullingen op de door Schiphol en LVNL voorgestelde maatregelen of extra maatregelen zijn volgens hen niet mogelijk. De door lenW voorgestelde maatregelen zouden volgens LVNL en Schiphol bijvoorbeeld leiden tot grote operationele consequenties en verplaatsing van hinder. Dit wordt mede veroorzaakt doordat de capaciteit voor de onderhoudsperiode vorig jaar al is toebedeeld aan luchtvaartmaatschappijen zonder rekening te houden met het baanonderhoud in 2025. Dit hebben zij afdoende kunnen onderbouwen.

De onderbouwing van de technische noodzaak, de combinatie en de duur van de onderhoudswerkzaamheden zijn als voldoende getoetst door een externe partij.

Gegeven de noodzaak van het onderhoud, de maatregelen die door Schiphol zijn voorgesteld en het ontbreken van de mogelijkheid van aanvullende maatregelen, komt het kabinet tot de afweging om de gevraagde ontheffingen en vrijstellingen te verlenen en te verwerken in een regeling.

Niet vervangen van alle grenswaarden

Conform de systematiek die in de afgelopen jaren is gebruikt, heeft Schiphol verzocht om alle grenswaarden te vervangen. Het kabinet kiest voor een beperktere aanpassing alleen voor de handhavingspunten waar aanpassing als gevolg van het onderhoud noodzakelijk is. Dit biedt omwonenden iets meer houvast over wat hen te wachten staat in het gebruiksjaar. Doordat sprake is van anticiperend handhaven heeft het echter alleen een beperkend effect in combinatie met de baangebruiksregels. Pas als de baangebruiksregels niet worden gevolgd kan de ILT handhavend optreden. De keuze om de vervangingen te beperken tot de noodzakelijke verhogingen en verlagingen sluit aan op het advies dat de

Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) geeft om geen onnodige geluidsruimte aan de sector te bieden.

Toekomstig baanonderhoud

Bij zowel IenW als Schiphol is het beeld dat het proces rondom het baanonderhoud nog steeds beter kan en moet. Het kost alle partijen veel tijd en inzet om ieder jaar een ontheffingsaanvraag te doen en deze te beoordelen. Tegelijkertijd is het moeilijk gebleken (tijdig) bij te sturen. Uit de reacties van de internetconsultatie ontstaat het beeld dat het jaarlijks repeterend ritme overbodig is en juist frustratie oproept.

De MRS geeft aan dat binnen de huidige procedure nauwelijks tijd is voor politieke besluitvorming. Dit zorgt voor onzekerheid bij zowel omwonenden als luchtvaartmaatschappijen, omdat zij pas laat duidelijkheid hebben over het politieke besluit. Er is voor luchtvaartmaatschappijen nauwelijks tijd om eventuele aanpassingen in de operatie door te voeren indien beperkte of voorwaardelijke ontheffingen worden verleend. Daarom zouden de consequenties van baanonderhoud volgens de MRS meegewogen moeten worden in de capaciteitsdeclaratie. Uit een eerste rondvraag blijkt dat in andere landen het proces rond onderhoud grotendeels voorafgaand aan de capaciteitsverdeling wordt doorlopen.

Een en ander betekent dat veel eerder helderheid moet ontstaan over groter onderhoud aan de start- en landingsbanen. Om de procedure te veranderen en vast te leggen worden binnenkort de eerste gesprekken gestart. Via de reguliere Voortgangsbrieven van het Programma Omgeving Luchthaven Schiphol zal de Kamer hierover worden geïnformeerd.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener