Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA 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
IENW/BSK-2023/142181

Bijlage(n)
2

Datum	24 mei 2023
Betreft	Vierde voortgangsbrief Programma Omgeving Luchthaven Schiphol

Geachte voorzitter,

Het kabinet heeft zich de taak gesteld om een nieuwe balans te vinden tussen het belang van Schiphol voor Nederland en de kwaliteit van de leefomgeving. Na een zorgvuldige afweging van publieke belangen is hiertoe het kabinetsbesluit van 24 juni 2022 genomen. Binnen het Programma Omgeving Luchthaven Schiphol wordt gewerkt aan de effectuering van dit kabinetsbesluit en aan verschillende andere trajecten om te komen tot een hernieuwde balans.

Conform de toezegging in de Kamerbrief van 18 februari 2022[1] wordt de Kamer periodiek geïnformeerd over de voortgang van het Programma Omgeving Luchthaven Schiphol. De derde voortgangsbrief heeft de Kamer op 16 december 2022 ontvangen.[2] Hierbij ontvangt de Kamer de vierde voortgangsbrief.

In deze brief wordt de Kamer allereerst geïnformeerd over de effectuering van het kabinetsbesluit van 24 juni 2022 aan de hand van de drie gedefinieerde sporen. Vervolgens zal in deze voortgangsbrief worden ingegaan op de stand van zaken van de overige onderwerpen waaraan binnen het Programma Omgeving Luchthaven Schiphol wordt gewerkt.

Effectuering Kabinetsbesluit

Op 24 juni 2022 heeft het kabinet een besluit genomen om een nieuwe balans te vinden tussen het belang van een internationale luchthaven voor Nederland en de kwaliteit van de leefomgeving.[3] Het kabinet wil overstappen op het sturen op normen, gericht op de voortdurende vermindering van negatieve externe effecten van de luchtvaart. Voor de effectuering van het kabinetsbesluit wordt een drietal sporen gevolgd; (1) het beëindigen van het anticiperend handhaven in combinatie met het voortzetten van strikt preferentieel baangebruik, (2) het verankeren van het maximum aantal van 440.000 vliegtuigbewegingen in een gewijzigd Luchthavenverkeerbesluit (LVB), (3) het ontwikkelen van een nieuw normenstelsel voor de milieugebruiksruimte.

[1] Kamerstukken II 2021/22, 29-665, nr. 420
[2] Kamerstukken II 2022/23, 29-665, nr. 450
[3] Kamerstukken II 2021/22, 29-665, nr. 432

Spoor 1: beëindigen anticiperend handhaven, met daarbinnen strikt preferentieel baangebruik.
Het kabinet heeft in de Hoofdlijnenbrief Schiphol aangekondigd het anticiperend handhaven te beëindigen om zo een belangrijke stap te zetten in het herstellen van de rechtspositie van omwonenden. Om de regels voor strikt preferentieel baangebruik voort te zetten was de intentie om gelijktijdig met het beëindigen van het anticiperend handhaven een experimenteerregeling vast te stellen.

Op 5 april 2023 heeft de voorzieningenrechter van de rechtbank Noord-Holland echter vonnis gewezen in het kort geding dat door IATA c.s. en KLM c.s. was aangespannen tegen de Staat en Schiphol. De rechter heeft de vorderingen van de eisers toegewezen. Onder verwijzing naar Europese regels oordeelde de rechter dat de Staat het (doen) beëindigen van anticiperend handhaven en de voorgenomen experimenteerregeling alleen kan doorvoeren na het doorlopen van een zorgvuldig proces. Dit betreft de balanced approach-procedure op grond van de EU-Verordening 598/2014 over geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens.

Het beoogde herstel van de rechtspositie van omwonenden kan door de uitspraak nog niet worden gerealiseerd. Het kabinet acht het beëindigen van het anticiperend handhaven echter onverminderd van belang en heeft dan ook besloten hoger beroep aan te tekenen tegen het vonnis van de voorzieningenrechter. Per brief van 11 april 2023 is dit besluit met de Kamer gedeeld.[4] In afwachting van het hoger beroep kan de experimenteerregeling helaas niet worden vastgesteld en de ILT nog niet worden geïnstrueerd om het anticiperend handhaven te beëindigen. Het hoger beroep dient op 21 juni aanstaande. De Kamer wordt geïnformeerd over de uitkomst van het hoger beroep.

Spoor 2: verankeren maximaal aantal vliegtuigbewegingen in het Luchthavenverkeerbesluit (LVB)
Het kabinet werkt onverminderd door aan het herstel van de eerdergenoemde balans, in spoor 2 wordt dit gedaan door het maximaal aantal toegestane vliegtuigbewegingen uiteindelijk te verankeren in een gewijzigd Luchthavenverkeerbesluit (LVB). Conform de Europese Verordening 598/2014 doorloopt het kabinet hiervoor op dit moment de vereiste balanced approach-procedure. Voor de inwerkingtreding van het gewijzigde LVB wordt ook het gebruikelijke proces doorlopen, waaronder het opstellen van een milieueffectrapportage (m.e.r.).

<u>Voortgang balanced approach-procedure</u>
Sinds de derde voortgangsbrief Programma Omgeving Luchthaven Schiphol heeft een drietal technische overleggen met de sector plaatsgevonden en is daarmee een formele start gemaakt van de balanced approach-procedure. Conform deze procedure heeft het kabinet allereerst een geluidsdoel gedefinieerd, waarna maatregelen zijn geïnventariseerd die bijdragen aan het behalen van dit geluidsdoel. Deze inventarisatie, inclusief analyse op kosteneffectiviteit, is reeds afgerond. Voor een totaaloverzicht van geïnventariseerde maatregelen wordt de Kamer verwezen naar het consultatiedocument, waarvan de samenvatting is toegevoegd bij de Kamerbrief van 15 maart 2023.[5] Vanaf 15 maart hebben alle (internationale) stakeholders, waaronder de sectorpartijen en omwonenden, drie

[4] Kamerstukken II 2021/22, 29-665, nr. 468
[5] Kamerstukken II 2022/23, 29-665, nr. 441

maanden de tijd om te reageren op de openbare internetconsultatie waarin drie verschillende combinaties van maatregelen voorliggen. Ook worden de geluidsdoelen opgenomen in een aanvulling op het Actieplan geluid Schiphol 2018 – 2023. Deze aanvulling ligt via een zienswijzeprocedure ter consultatie voor. Na afloop van de consultatiemomenten zal de inbreng worden gewogen en zal een definitieve keuze worden gemaakt welke maatregelen worden genotificeerd bij de Europese Commissie en aan de lidstaten. Vervolgens zal de Europese Commissie een advies geven over het Nederlandse voorstel. Deze notificatiefase dient uiterlijk 2 maanden voor de vaststelling van de capaciteitsdeclaratie door de luchthaven te zijn afgerond. Het kabinet beslist uiteindelijk over de definitieve effectuering van de maatregelen.

Verzoek om reactie op artikel in de NRC
Tijdens de procedurevergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat van 22 maart 2023 is het kabinet gevraagd om een schriftelijke reactie te geven op het bericht ‘Brussel is ‘zeer verbaasd’ over ‘plotse’ aankondiging over vermindering vliegverkeer Schiphol’.[6] Hierbij ontvangt de Kamer de gevraagde reactie.

Bovengenoemd artikel betreft een interview met de directeur luchtvaart van het directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer (DG MOVE) van de Europese Commissie. In het artikel wordt ingegaan op diverse aandachtspunten in relatie tot de verankering van het kabinetsbesluit in regelgeving en de keuze voor het besluit in relatie tot de Fit voor 55 maatregelen van de Commissie.

Het kabinet hecht eraan een zorgvuldig proces te doorlopen ten aanzien van de effectuering van het kabinetsbesluit van 24 juni 2022. Over de te volgen procedure hebben verschillende (in)formele overleggen met de Europese Commissie plaatsgevonden en is er frequent contact, ook ten tijde van het interview. Na afronding van de consultatiefase zal de inbreng worden gewogen en wordt de Commissie officieel genotificeerd. In het krantenartikel wordt daarnaast de vraag gesteld of voor de eerste fase van het kabinetsbesluit ook de balanced approach-procedure moet worden doorlopen. Zoals hierboven geschetst stelt de rechter in het vonnis van 5 april 2023 dat de Staat ook hiervoor de balanced approach-procedure moet doorlopen. Tegen dit vonnis loopt momenteel het hoger beroep. Ook wordt in het artikel aangehaald dat het besluit niet noodzakelijk is voor het behalen van de doelstellingen als onderdeel van het Fit voor 55 pakket. Fit voor 55 bevat aangescherpte klimaatdoelstellingen, waaronder CO2-reductie. Het kabinetsbesluit van 24 juni 2022 is genomen om met voorrang de geluidshinder rondom de luchthaven aan te pakken en een einde te maken aan de gebrekkige rechtspositie van omwonenden. Daarnaast wordt via het Fit voor 55 programma gewerkt aan de klimaatdoelstellingen.

Spoor 3: ontwikkeling nieuw normenstelsel voor de milieugebruiksruimte
In de toekomst wil het kabinet niet sturen op het aantal vliegtuigbewegingen, maar op vermindering van de negatieve externe effecten van de luchtvaart. Daartoe wordt via spoor 3 van het kabinetsbesluit een nieuw stelsel dat milieunormen centraal stelt uitgewerkt. Dit normenstelsel biedt perspectief aan de sector om zich te kunnen ontwikkelen, maar dit moet nadrukkelijk ook ten goede komen aan de omgeving. In 2022 is gestart met de ontwikkeling van het nieuwe stelsel voor geluidnormen. Dilemma’s en afwegingen die bij deze uitwerking naar

[6] Brussel is ‘zeer verbaasd’ over ‘plotse’ aankondiging van vermindering vliegverkeer Schiphol - NRC

voren komen zijn onder meer op welke wijze effectief sturing kan worden gegeven aan afnemende geluidbelasting. Ook wordt er gekeken naar het voorkomen van 'volvliegen' van geluidwinst door stillere toestellen en tegelijkertijd perspectief kunnen bieden voor ontwikkeling van de sector. Daarnaast is er aandacht voor het vergroten van individuele bescherming in het stelsel zonder de benodigde flexibiliteit in het stelsel tekort te doen, om de sector haar (weersafhankelijke) operatie goed te kunnen laten uitvoeren.

Nauwe samenwerking met belanghebbenden bij de totstandkoming van het nieuwe stelstel vliegtuiggeluid is hierbij van belang. Een eerste participatieronde met belanghebbenden heeft eind vorig jaar plaatsgevonden in een aantal regionale werkgroepen vanuit de overlegorganen rondom de diverse luchthavens, waaronder Schiphol. Hierin zijn gedachten gewisseld over de uitgangspunten voor een dergelijk nieuw stelsel, de wensen en behoeften die verschillende belanghebbenden hebben en de wisselwerking tussen luchthaven en de omgeving in een normenstelsel. Omwonenden, medeoverheden en belangenorganisaties (milieu, gezondheid, luchtvaart) kunnen zich in een nieuw ingestelde nationale klankbordgroep de komende tijd uitspreken over de eerste beleidsmatige uitwerking die naar verwachting rond de zomer gereed zal zijn. Deze eerste uitwerking zal eveneens door onderzoekers getoetst worden in zogenaamde botsproeven. In de volgende voortgangsbrief zal de Kamer worden geïnformeerd over de stappen die zijn genomen in de uitwerking van het stelsel.

8-puntenplan Schiphol

Op 4 april 2023 heeft Schiphol in een 8-puntenplan keuzes gepresenteerd die "tot een stillere, schonere en betere luchtvaart moeten leiden. Voor de omgeving, medewerkers en de luchtvaartsector is het tijd voor perspectief".[7] Tijdens het commissiedebat Verduurzaming Luchtvaart op 11 april jl. is de Kamer een uitvoerige appreciatie van het 8-puntenplan toegezegd.[8] Het kabinet heeft met veel belangstelling kennis genomen van de inzet van Schiphol en verwelkomt deze inzet.[9] De doelstellingen sluiten aan bij het streven van het kabinet om een nieuwe balans te vinden tussen het belang van Schiphol voor Nederland en de kwaliteit van de leefomgeving.

Een deel van de plannen heeft overeenkomsten met de maatregelen die momenteel ter consultatie voorliggen in de lopende balanced approach-procedure. Het ministerie van IenW is in gesprek met Schiphol om te horen hoe zij tot een uitvoering van het 8-puntenplan wil komen. Deze gesprekken worden de komende periode voortgezet. Daarbij geldt dat het kabinet Schiphol uitnodigt haar zienswijze op de toekomst van de luchthaven formeel in te dienen tijdens de openbare internetconsultatie van de balanced approach-procedure die loopt tot 15 juni. Indien Schiphol hierbij kiest de (gedeeltelijke) nachtsluiting formeel in te brengen als alternatieve maatregel tijdens de consultatie, wordt deze, samen met andere ingediende reacties, meegenomen in de afweging voor de definitieve set aan maatregelen. De definitieve keuze voor de set aan maatregelen volgt na afloop van de consultatieperiode. Bij het bepalen van een definitief maatregelenpakket zal een brede belangenafweging plaatsvinden op basis van de reacties op de in het consultatiedocument voorgestelde maatregelen, eventuele alternatieve maatregelen en de uitkomsten van de uitvoeringstoetsen. Ook zal bij

[7] Schiphol gaat het stiller, schoner en beter doen: nachtsluiting, verbod op privéjets en mensen centraal
[8] TZ202304-125
[9] Kamerstukken II 2022/23, 29-665, nr. 441

een kansrijk alternatief de kosteneffectiviteit van de maatregel in kaart moeten worden gebracht. Afhankelijk van de gekozen set maatregelen wordt het vervolgproces richting notificatie bepaald. Hierover en over het verdere vervolg van de gesprekken rondom het 8-puntenplan zal de Kamer nader worden geïnformeerd. De toezegging aan het lid Kröger[10] over de vraag of een nachtsluiting op Schiphol onderdeel kan zijn van de lopende 'balanced approach'-procedure, acht het Kabinet hiermee afgedaan.

In de Luchtvaartnota 2020-2050 is een onderzoek aangekondigd naar de meerwaarde van een (gedeeltelijke) nachtsluiting op Schiphol. Hiervoor is recent een onderzoeksopdracht uitgezet richting onderzoeksbureaus. Intussen heeft Schiphol in het achtpuntenplan ook een (gedeeltelijke) nachtsluiting voor de luchthaven publiekelijk gemaakt. Op dit moment wordt verkend of de door Schiphol aangekondigde (gedeeltelijke) nachtsluiting effect heeft op dit onderzoek en de maatregelen die momenteel ter consultatie voorliggen in de lopende balanced approach-procedure. Aan de hand daarvan wordt bekeken wat de resterende onderzoeksbehoefte op dit punt is en wordt dit als onderzoeksopdracht uitgezet. De eerdergenoemde onderzoeksopdracht voor een los onderzoek vanuit IenW is daarom teruggetrokken.

Geluid

Isolatieregeling

In eerdere voortgangsbrieven over het Programma Omgeving Luchthaven Schiphol is de Kamer geïnformeerd over de gevelisolatieregeling (GIS4) voor de woningen met de hoogste geluidbelasting in de Schipholregio. Circa 660 woningen voldoen aan de voorwaarden om voorzien te kunnen worden van geluidwerende maatregelen. De regeling heeft van 23 december 2022 tot en met 5 februari 2023 ter consultatie voorgelegen. De definitieve regeling zal naar verwachting medio 2023 kunnen worden vastgesteld en aan de Kamer aangeboden. In de begeleidende Kamerbrief zal eveneens worden ingegaan op de consultatiereacties, hoe deze zijn verwerkt in de definitieve regeling en hoe het vervolg richting uitvoering van de regeling eruit ziet. De eigenaren van de betreffende woningen die onder de criteria van de regeling vallen krijgen medio 2023 een brief van Rijkswaterstaat met nadere informatie.

Innovatie

Het kabinet wil de geluidbelasting van de luchtvaart, en de daarmee gepaard gaande hinder, zoveel mogelijk terugdringen. Innovatieve oplossingen kunnen daar een bijdrage aan leveren. Op veel plekken, nationaal en internationaal, publiek en/of privaat, worden daarvoor ideeën uitgewerkt en getoetst. De meeste innovatieve concepten zijn niet één op één de oplossing voor de geluidproblematiek rond Schiphol maar kunnen daar wel indirect een bijdrage aan leveren. Voorbeelden zijn onder andere terug te vinden in de Innovatiestrategie Luchtvaart en het Knowledge and Development Centre Schiphol.[11] Vanuit de doelstellingen van het Programma Omgeving Luchthaven Schiphol worden deze ontwikkelingen vanzelfsprekend met interesse gevolgd en waar mogelijk gestimuleerd.

De afgelopen tijd zijn significante resultaten geboekt met de pilot rondom het fieldlab geluidadaptief bouwen in de Haarlemmermeer. Met onder meer gebruik van schuine daken die geluid weerkaatsen en door woningen op een andere

[10] TZ202304-127

[11] Home - Knowledge and Development Centre Mainport Schiphol (kdc-mainport.nl)

manier te positioneren kan het geluid van vliegtuigen in woningen en tuinen worden verlaagd. Vanwege de potentie is besloten om samen met NOVEX partners bij te dragen aan de volgende fase van het fieldlab in opmaat naar een living lab. Hiermee kunnen de onderzoeksresultaten verder worden getoetst in de praktijk en wordt ook het effect bekeken van onder meer het toevoegen van gazons en groene muren.

Natuurvergunning
Op 17 maart 2023 heeft Schiphol de aanvulling op de vergunningsaanvraag ingediend. Hiermee is invulling gegeven aan het verzoek van het bevoegde gezag - de minister voor Natuur en Stikstof - om de aan de aanvraag ten grondslag liggende passende beoordeling aan te vullen en te verduidelijken. Het is nu aan het bevoegd gezag om de vergunningsaanvraag te beoordelen en hierover een besluit te nemen.

Gebiedsagenda NOVEX Schipholregio
Binnen de NOVEX Schipholregio geven Rijk en regio samen invulling aan maatregelen om de leefomgevingskwaliteit in de Schipholregio te verbeteren. In de vorige voortgangsbrief is de Kamer gemeld dat de afspraken uit de bestuursovereenkomst in samenspraak met de stakeholders nader worden uitgewerkt tot een ontwikkelperspectief, dat voor zomer 2023 gereed zal zijn.

Het ontwikkelperspectief zal inzichtelijk maken welke concrete keuzes en prioriteringen noodzakelijk zijn in het gebied van de NOVEX-Schipholregio. In dit gebied spelen veel dossiers met verschillende belangen. Bij een aantal dossiers is een externe adviseur ingeschakeld. Er zullen een aantal aanbevelingen worden gedaan om enkele urgente en langlopende kwesties die spelen in het gebied op te lossen. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om op korte termijn perspectief te bieden voor de gebieden Kronenburg en Rijsenhout en op de (middel)lange termijn bijvoorbeeld aanbevelingen om geluidsoverlast te reduceren en de luchtkwaliteit te verbeteren. Ook zal er aandacht zijn voor welke ruimtelijke invulling waar in het Schipholgebied mogelijk is. Daarmee zal het ontwikkelperspectief recht doen aan zowel de behoefte aan concrete oplossingen voor de kortere termijn als de wens om in de toekomst een leefbare en gezonde omgeving rondom de luchthaven te kunnen garanderen.

Wijziging Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB)
Als uitwerking van de Luchtvaartnota zijn IenW en BZK samen met de regio, vertegenwoordigd in de Bestuurlijke Regiegroep Schiphol (BRS), een traject gestart voor herziening van het ruimtelijk beleid rond Schiphol. Dit traject is opgedeeld in twee stappen.

De eerste stap is het aanpassen van knelpunten in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) die op relatief korte termijn en onafhankelijk van andere ontwikkelingen en lopende trajecten kunnen worden aangepast. Het doel van deze stap is het LIB beter te laten aansluiten op het huidig gebruik van de luchthaven en te zorgen voor meer duidelijkheid over de toepassing ervan. Het streven is om na de zomer een definitief besluit te nemen over het wijzigen van het LIB.
Een belangrijk onderdeel van de voorgestelde wijzigingen is het actualiseren van de beperkingengebieden. Door onder andere het wijzigen van vliegroutes, het stiller worden van de vloot en het volgen van andere vliegprocedures zijn de effecten van de huidige vliegoperatie niet meer in lijn met de beperkingen die zijn vastgelegd uit het oogpunt van veiligheid en gezondheid. Door het actualiseren

van de beperkingengebieden sluiten de ruimtelijke beperkingen beter aan bij de huidige vliegoperatie. Op enkele plekken gaan minder beperkingen gelden, hier kan ruimte ontstaan voor ontwikkelingen zoals lokale woningbouw of initiatieven ten behoeve van het verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving.

De tweede stap van de herziening van het ruimtelijke beleid is het in samenhang brengen van ruimtelijke regels met de uitgangspunten die zijn aangekondigd in de hoofdlijnenbrief Schiphol van 24 juni 2022, zoals het nieuwe normenstelsel. Met het vaststellen van de Bestuursovereenkomst Intenties Samenwerking NOVEX Schipholregio is deze vervolgstap expliciet onderdeel gemaakt van de NOVEX Schiphol.

Emissies, grondafhandeling en groot baanonderhoud

Emissies
Op 22 december 2022 is de Kamer geïnformeerd over de emissies van de luchtvaart.[12] In deze brief is aangekondigd dat de effecten van de capaciteitsreductie op Schiphol van 500.000 naar 440.000 vliegtuigbewegingen op de emissies van verschillende stoffen door het vliegverkeer van en naar Schiphol voor verschillende scenario’s in kaart worden gebracht.

Zoals aangekondigd wordt de Kamer via deze voortgangsbrief over de uitkomsten van deze analyse geïnformeerd. In bijgevoegde rapportage in de vorm van een sheet-presentatie is voor drie globale scenario’s een indicatie opgenomen van die effecten voor de emissies van verschillende stoffen gedurende de LTO cyclus (landen-taxiën-starten, tot 3.000 voet).

Uit de rapportage blijkt dat, met één uitzondering, de emissies verminderen bij de genoemde capaciteitsreductie. Afhankelijk van de stof en het scenario ligt die vermindering tussen de (afgerond) 4 en 11%. De genoemde uitzondering betreft de emissie van NOx (stikstofoxiden) in het scenario dat luchtvaartmaatschappijen grotere toestellen inzetten ter compensatie van de verloren stoelcapaciteit. In dat geval stijgt de NOx-emissie met afgerond 3%.

Het gaat in bijgevoegde rapportage om een indicatie van de effecten. Als duidelijk is tot welke wijzigingen de capaciteitsreductie daadwerkelijk leidt in de dienstregelingen van de luchtvaartmaatschappijen, kunnen aanvullende berekeningen worden gemaakt. Uiteraard zullen de uiteindelijke emissies en daarbij behorende effecten moeten passen binnen de kaders van LVB en de Wnb-vergunning.

Grondafhandeling
In september 2022 is de Kamer in het kader van de vierde update over zomerdrukte ingelicht over het in gang zetten van het traject rondom het beperken van het aantal grondafhandelingsbedrijven op Schiphol.[13] Op 23 maart 2023 is de Kamer ingelicht over de meest recente stand van zaken en de vervolgstappen zoals die nu zijn voorzien.[14] In deze brief werd gesteld dat dat er voor een eventuele reductie van het aantal afhandelaren rekening gehouden moet worden met de doorlooptijden van de aanbesteding, een overgangsperiode en het kiezen van een logisch overstapmoment in overleg tussen de stakeholders. De

[12] Kamerstukken II 2022/23, 31936, nr. 1022
[13] Kamerstukken II 2022/23, 29-665, nr. 438
[14] Kamerstukken II 2022/23, 29-665, nr. 462

verwachting is dat een eventuele nieuwe situatie niet voor 2025 zal kunnen zijn gerealiseerd. Bij een besluit tot reductie van het aantal grondafhandelingsbedrijven is het streven om nog voor de zomer van 2023 een conceptbesluit te publiceren.

Grootbaanonderhoud
Tijdens het commissiedebat Luchtvaart op 25 januari 2023 zijn er door het lid Koerhuis (VVD) vragen gesteld over de wijze waarop op Heathrow baanonderhoud plaatsvindt, met hierbij focus op het feit dat op Heathrow onderhoudswerkzaamheden in de nacht plaatsvinden. Ik heb toegezegd de Kamer hierover te informeren.

London Heathrow Airport (hierna: Heathrow) beschikt over twee parallelle landingsbanen. De beschikbaarheid en inzet van beide banen overdag is noodzakelijk in verband met de capaciteit. Schiphol is flexibeler in baangebruik, doordat zij beschikking heeft over zes banen. De inzet van de banen op Schiphol is echter wel afhankelijk van de weersomstandigheden en het vliegen volgens strikt preferentieel baangebruik.

Met het oog op baanonderhoud kent Schiphol verschillende categorieën van onderhoud: kort, normaal en groot.[15] Kort onderhoud vindt grotendeels in de nacht plaats. Voor normaal en groot onderhoud is er middels de Baanonderhoudsstrategie uit 2017 voor gekozen werkzaamheden zoveel mogelijk te clusteren en om daarbij te kiezen voor een onderhoudsperiode van 24 uur per dag, 7 dagen per week. Met het clusteren van werkzaamheden worden de onderhoudsintervallen van een baan, en daarmee de periode tussen buitengebruikstellingen, zo lang mogelijk gemaakt.

De aanpak van Schiphol omtrent baanonderhoud verschilt van de aanpak op Heathrow. Als gevolg van de beperkte beschikbaarheid van banen en het lage aantal vluchten in de nacht voert Heathrow onderhoudswerkzaamheden voornamelijk in de nacht uit. Omdat banen overdag weer operationeel moeten zijn kunnen er per nacht een beperkte hoeveelheid werkzaamheden uitgevoerd worden. Dit leidt tot lange doorlooptijden. Ook zorgt dit ervoor dat het niet mogelijk is om werkzaamheden te clusteren, waardoor er sprake is van meer separate momenten van werkzaamheden. Tot slot kan op Heathrow onderhoud vanwege weersomstandigheden in de nacht enkel in het voorjaar en de zomermaanden worden uitgevoerd. Versnelde aanleg van asfalt betekent daarnaast een lagere kwaliteit en de noodzaak om als gevolg hiervan vaker onderhoud te plegen.

Bij groot baanonderhoud op Schiphol is fasering in de nacht, conform de aanpak van Heathrow, niet wenselijk vanwege de aard van de werkzaamheden, het tijdspad en de kwaliteitsrisico’s. Het grotere aantal banen op Schiphol geeft daarnaast meer flexibiliteit vanuit het oogpunt van capaciteit. Ook de configuratie en ontwerpkeuzes uit het verleden bij Schiphol spelen hierin een rol. Een voorbeeld hiervan is de verlichtingsinstallatie. Op Schiphol zijn de voedingskabels ingegraven langs de baan of opgenomen in de asfaltverharding, terwijl deze kabels op Heathrow in kokers liggen.

[15] Meer informatie over baanonderhoud: https://www.schiphol.nl/nl/schiphol-als-buur/blog/baanonderhoud-inplannen-met-oog-voor-de-omgeving/

Het is de verantwoordelijkheid van Schiphol om de benodigde onderhoudswerkzaamheden te plannen en hierbij rekening te houden met de belangen van de verschillende partijen waaronder omwonenden. Zowel Schiphol als de Omgevingsraad Schiphol (ORS) hebben ieder eerder afzonderlijk onderzoek gedaan naar de effecten van nachtonderhoud op de omgeving. Hierbij is geconcludeerd dat groot onderhoud in de nacht geen significante hinderbeperking oplevert.[16] Daarnaast heeft Schiphol aangekondigd dit jaar samen met de ORS/MRS de uitgangspunten van de baanonderhoudstrategie opnieuw tegen het licht te houden.

Transitie ORS naar MRS
Op 1 januari 2023 is dhr. Eddy van Hijum gestart als voorzitter van de Omgevingsraad Schiphol ORS/Maatschappelijke Raad Schiphol in oprichting (MRS). Sindsdien is de transitie naar de MRS in de laatste fase aangekomen. Op 16 februari 2023 is de ontwerp Regeling Transitie CROS-MRS in openbare consultatie gegaan. Deze consultatie is op 27 maart 2023 gesloten. In deze regeling worden de doelstellingen, kerntaken en de opzet van de MRS geregeld. De regeling gaat naar verwachting op 1 juli 2023 in: vanaf dat moment treedt de MRS formeel in werking. In de tussentijd moeten de nieuwe leden van de MRS voorgedragen en benoemd worden. Hier wordt door het ondersteunende bureau van de ORS/MRS aan gewerkt. In juni 2023 zullen er verkiezingen worden georganiseerd om de voordracht van bewonersvertegenwoordigers te kunnen bewerkstelligen. De voordracht van experts en maatschappelijke organisaties vindt plaats door de voorzitter van de ORS/MRS zelf. De eerste bijeenkomst van de MRS is voorzien op 1 juli 2023.

Tot slot
In de eerstvolgende voortgangsbrief Programma Omgeving Luchthaven Schiphol, voorzien najaar 2023, zal de Kamer verder worden geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

[16] Onderzoek vanuit de ORS: https://omgevingsraadschiphol.nl/wp-content/uploads/2018/03/5-Voorstel-nachtelijk-baanonderhoud.pdf