

Beleidskompasformulier voor internetconsultatie

Tijdelijke regeling onderhoud banenstelsel Schiphol 2025

∞ Wie zijn belanghebbenden en waarom?

Hulpvragen

- Wie zijn direct of indirect belanghebbenden bij het betreffende vraagstuk?
 - Omwonenden Schiphol en omliggende gemeenten;
 - Luchthaven Schiphol;
 - Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL);
 - Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT);
 - Overheid;
 - Bedrijfsleven.
- Wie beschikken er over relevante kennis over en ervaring met het vraagstuk?

Alle belanghebbenden hebben relevante kennis en/of ervaring met dit vraagstuk van onderhoud aan het banenstelsel van Luchthaven Schiphol.
- Op welke wijze zijn belanghebbenden tot nu toe in de verschillende fasen van het beleidstraject betrokken?

De Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) en de bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) zijn door Schiphol tijdens een informatiebijeenkomst eind november geïnformeerd over de beoogde werkzaamheden. De MRS is een erkende adviesraad vanuit de omwonenden van de luchthaven Schiphol en adviseert de minister over besluiten rondom Schiphol die de leefomgeving beïnvloeden. De BRS is het samenwerkingsverband van 56 gemeenten en 4 provincies in de Schipholregio. Middels de internetconsultatie kan iedereen een reactie op de conceptregeling geven. Het ministerie verwerkt de reacties en bekijkt of en welke reacties in de definitieve regeling kunnen worden verwerkt.

Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) dient de in de regeling voorgeschreven baanpreferentietabellen toe te passen gedurende de onderhoudsperiodes.

De ILT luchtvaartautoriteit toetst de regeling vooraf op handhaafbaarheid, fraudebestendigheid en uitvoerbaarheid.

1. Wat is het probleem?

Hulpvragen

a) Wat is het probleem?

Om baanonderhoud mogelijk te maken heeft de luchthaven Schiphol het ministerie gevraagd om tijdens de onderhoudsperioden in gebruiksjaar 2025 af te kunnen wijken van de standaardregels in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) over baan en routegebruik. Ook heeft Schiphol gevraagd om vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting vast te stellen. Schiphol heeft, in samenwerking met LVNL, hinder beperkende maatregelen onderzocht en opgenomen in de ontheffingsaanvraag.

b) Wat zijn de oorzaken van het probleem?

Onderhoud aan het banenstelsel van Luchthaven Schiphol.

c) Wat is de omvang van het probleem?

Er vindt kleiner onderhoud plaats aan banen op Schiphol wat zorgt voor korte periodes van ander baangebruik. Ook vindt er groot onderhoud plaats aan de Buitenveldertbaan, een secundaire baan. Doordat deze secundaire baan een groot aantal weken niet kan worden ingezet, verandert het gebruik van andere banen. Dit zorgt voor een toename van het vliegverkeer op banen die normaal minder vliegverkeer verwerken. Tijdelijke verplaatsing van het vliegverkeer leidt tot een verschuiving van de geluidsbelasting en waarschijnlijk meer hinder voor omwonenden dan zij gewend zijn.

d) Wat is het huidige beleid en wat heeft de evaluatie opgeleverd?

Luchthaven Schiphol vraagt het ministerie om af te mogen wijken van de standaardregels in het Luchtvaartverkeerbesluit (LVB) over baan en routegebruik. En vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting vast te stellen, omdat door het gewijzigde baangebruik de gemiddelde geluidsbelasting op de handhavingpunten verschuift.

e) Wat gebeurt er als de overheid niets doet (Nuloptie)? Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

Als de overheid niet ingaat op de vraag van Luchthaven Schiphol, moet Schiphol zelf bezien op welke wijze het geplande en noodzakelijke onderhoud kan plaatsvinden. Hierdoor kan mogelijk een ander afwijkend routegebruik plaatsvinden. Deze leidt mogelijk tot overschrijdingen op meerdere punten en meer verwachte hinder in gebieden die normaliter veel minder vliegverkeer kennen.

2. Wat is het beoogde doel?

Hulpvragen

a) Wat zijn de beleidsdoelen?

Het ministerie werkt aan een balans tussen het belang van Schiphol (in dit geval het uitvoeren van noodzakelijk onderhoud aan het banenstelsel) en de kwaliteit van de

leefomgeving, specifiek voor omwonenden. Het doel van deze regeling is om het onderhoud aan het banenstelsel mogelijk te maken, waardoor Schiphol een veilige operatie kan blijven uitvoeren. Tegelijkertijd wordt hierbij scherp gelet op de gevolgen voor de omgeving en de hinderbeperkende maatregelen die door Schiphol zijn voorgesteld.

- b) Aan welke [duurzame ontwikkelingsdoelen \(sustainable development goals, SDG's\)](#) en [brede welvaartsuitkomsten](#) dragen de doelen bij?

Bij het vaststellen van eerder genoemde beleidsdoelen is brede welvaart een belangrijke factor. Het gaat ook om gezondheid van omwonenden, de kwaliteit van onze leefomgeving. We blijven hierbij streven naar duurzame groei die niet ten koste mag gaan van mens en milieu.

3. Wat zijn opties om het doel te realiseren?

Hulpvragen

- a) Wat zijn kansrijke aangrijpingspunten om het doel te realiseren?

De rol van de minister van IenW is beperkt tot het verlenen van vrijstellingen van regels in het LVB voor het baan- en routegebruik. En het vaststellen van vervangende regels en grenswaarden geluid vanwege het afwijkende baangebruik. Omdat in de ontheffingsaanvraag, zoals verzocht, mitigerende maatregelen zijn opgenomen, wordt een stap gezet richting meer balans met de kwaliteit van de leefomgeving.

- b) Wat zijn, gegeven de aangrijpingspunten, kansrijke beleidsopties?

De beperkte rol van de minister beperkt ook de kansrijke beleidsopties. Tegelijkertijd is het ministerie van mening dat Luchthaven Schiphol mitigerende maatregelen moet toepassen, om de hindereffecten van het onderhoud bij omwonenden van de luchthaven te verminderen. Daarvoor zijn opties opgenomen in de conceptregeling.

- c) Wat is de [beleidstheorie \(doelenboom\)](#) per kansrijke beleidsoptie?

Niet van toepassing.

4. Wat zijn de gevolgen van de opties?

Hulpvragen

- a) Wat zijn de verwachte gevolgen per beleidsoptie?

Niet van toepassing.

- b) Welke [verplichte toetsen](#) zijn van toepassing en wat zijn daarvan de uitkomsten (voor zover bekend)?

Er wordt een HUF toets uitgevoerd door de ILT luchtvaartautoriteit. Ook is LVNL betrokken bij het opstellen van de regeling. Daarnaast (niet verplicht) is het informatiedocument, inclusief onderbouwing/herleidbaarheid van de logistieke planning getoetst door Witteveen

+ Bos. De tabellen met vervangende grenswaarden zijn getoetst door het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR).

5. Wat is de voorkeursoptie?

Hulpvragen

a) Wat is het voorstel?

Het voorstel is om de door Luchthaven Schiphol gevraagde vrijstellingen ten aanzien van afwijkend baangebruik en van gevraagde verhogingen en verlagingen van grenswaarden, deels of helemaal te verlenen. Dit vindt enkel plaats na zorgvuldige afweging van de onderbouwing van hinderbeperkende maatregelen, binnengekomen reacties, informatie en adviezen.

b) Hoe houdt het voorstel rekening met:

- [doeltreffendheid](#) en [doelmatigheid](#);
- uitvoerbaarheid voor alle relevante partijen (inclusief [doenvermogen](#), [regeldruk](#) en [handhaving](#));
- brede maatschappelijke impact?

Het ministerie is zich ervan bewust dat het onderhoud sterke reacties oproept in de omgeving en bij belanghebbende partijen. Het is hierbij zoeken naar een balans tussen de noodzaak van onderhoudswerkzaamheden en de gevolgen voor de omgeving. Het ministerie heeft dan ook aan Luchthaven Schiphol gevraagd om met een lijst van maatregelen te komen om het effect van de verwachte (extra) geluidhinder te verminderen.

c) Wat zijn de risico's en onzekerheden van dit voorstel?

De kans is aanwezig dat er hinderverplaatsing optreedt naar gebieden die normaliter veel minder vliegverkeer kennen.

d) Hoe ziet de voorgenomen [monitoring en evaluatie](#) eruit?

De ILT luchtvaartautoriteit ziet toe op de geluidsbelasting in de handhavingspunten (monitoring). Het ministerie blijft bij Luchthaven Schiphol aandringen op het verminderen van het effect van de geluidbelasting tijdens de onderhoudsperiodes.