



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

**OPENBAAR**

Maatschappelijke Raad Schiphol  
t.a.v. mevrouw M. van Haaf  
Polarisavenue 85b  
2132 JH Hoofddorp

**Bestuurskern**

Prog.dir. Omgeving  
Luchthaven Schiphol

Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

**Ons kenmerk**

IENW/BSK-2024/63441

**Uw kenmerk**

U-24.001

**Bijlage(n)**

I.Tijdelijke regeling groot  
onderhoud banenstelsel  
Schiphol 2024

**Datum**

16 februari 2024

Datum 16 februari 2024  
Betreft Appreciatie advies Maatschappelijke Raad Schiphol  
inzake Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel

Geachte voorzitter, geachte leden van de Maatschappelijke Raad Schiphol,

Op 16 januari 2024 heb ik uw advies ontvangen inzake het ontwerp voor de Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2024<sup>1</sup>. Ik wil de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) hartelijk bedanken voor het uitbrengen van dit advies.

In deze brief wordt uiteen gezet hoe ik uw advies apprecieer en hoe het vervolgproces eruit ziet voor wat betreft de Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2024.

**Advies Maatschappelijke Raad Schiphol**

De MRS heeft in haar reactie van 16 januari 2024 aangegeven zeer kritisch te staan tegenover de voorgenomen ministeriële regeling. De MRS stelt dat het reguliere baanonderhoud op Schiphol onderdeel is van normale bedrijfsvoering. Daardoor zou Schiphol hier rekening mee moeten houden bij het vaststellen van haar capaciteit die het aan luchtvaartmaatschappijen beschikbaar stelt (de capaciteitsdeclaratie). De MRS geeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: ministerie) in haar reactie dan ook het dringende advies "om de regeling voor Schiphol op zijn minst voorwaardelijk te maken aan de uitvoering van een aantal operationele maatregelen". De MRS noemt concreet:

1. Verbod op intersectiestarts;
2. Gebod op NADP1-startprocedure;
3. Aanscherping van rapportageverplichting LVNL;
4. ILS-vervanging: geen alternatieve baanpreferentie toestaan.

De MRS vraagt om Schiphol te vragen om baanonderhoud voortaan te betrekken in de capaciteitsdeclaratie en een andere koers te gaan varen ten opzichte van vorige jaren.

In de aanvraag van Schiphol worden volgens de MRS ook vrijstellingen en ontheffingen gevraagd voor normaal onderhoud. Hierdoor worden volgens de MRS

---

<sup>1</sup> [Overheid.nl | Consultatie Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2024, reactie \(internetconsultatie.nl\)](https://overheid.nl/consultatie-tijdelijke-regeling-groot-onderhoud-banenstelsel-schiphol-2024-reactie-internetconsultatie.nl)

twee systemen door elkaar gebruikt: het Nieuwe Normen en Handhavingstelsel en het vigerende stelsel met grenswaarden binnen handhavingpunten.

**Bestuurskern**  
Prog.dir. Omgeving  
Luchthaven Schiphol

De MRS stelt twee vragen over de vervangende preferentietabellen die Schiphol aanvraagt: een vraag over de set baanpreferenties in verband met werkzaamheden aan de ILS bij de Polderbaan en Zwanenburgbaan, en een vraag over de set baanpreferenties voor de Polder-, Aalsmeer- en Zwanenburgbaan. Het is voor deze banen niet duidelijk waarom er aan de primaire kabels wordt gewerkt, en dus vraagt de MRS aan de minister op grond van welke overwegingen de vervangende preferentietabellen voor deze banen in de weekenden zijn aangevraagd.

**Datum**  
16 februari 2024  
**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2024/63441

### **Appreciatie advies**

Het advies laat zien dat de balans tussen Schiphol en haar omgeving nog altijd niet hersteld is. Een verandering in de operatie (in dit geval vanwege baanonderhoud) leidt tot een verschuiving en concentratie van de overlast. Het advies brengt een aantal concrete punten naar voren. Het ministerie heeft, in overleg met de LVNL en Schiphol, bekeken welke door de MRS voorgestelde operationele maatregelen haalbaar zijn op korte termijn en in kunnen gaan op het moment dat de primaire Kaagbaan als start- en landingsbaan buiten gebruik wordt genomen.

Na de analyse van het advies van de MRS, de internetconsultatie en gesprekken met stakeholders heeft het ministerie helaas de conclusie moeten trekken dat het niet realistisch is mitigerende maatregelen vanuit het ministerie voor te schrijven. De consequenties zijn daarvoor niet duidelijk genoeg. Deze situatie is mede ontstaan doordat niet tijdig begonnen is mitigerende maatregelen voor te bereiden. In de toekomst moet dat niet meer kunnen. Daarover gaat het ministerie in gesprek met Schiphol en LVNL. Het uitgangspunt is dat bij toekomstige capaciteitsdeclaraties er niet van kan worden uitgegaan dat voor groot baanonderhoud vervangende grenswaarden of vrijstellingen worden verleend zonder passende mitigerende maatregelen. De MRS zal hierover worden geïnformeerd en betrokken.

Op verzoek van het ministerie heeft Schiphol in haar brief van 2 februari 2024 aangegeven te komen met een pakket aan informatieve en relationele maatregelen om hiermee tegemoet te komen aan omwonenden. Deze maatregelen worden door Schiphol bekend gemaakt.

### *Reactie op de voorgestelde mitigerende maatregelen*

Het ministerie is het met de MRS eens dat een operationele maatregel om de overlast gedurende het baanonderhoud te mitigeren voor enige ontlasting kan zorgen. In de Quickscan Zuidoosthoek<sup>2</sup> zijn de twee maatregelen die de MRS suggereert onderzocht. Dit onderzoek stelt dat het invoeren van de NADP-1 procedure niet per se voor alle omwonenden rondom Schiphol positief is. Voor de onderhoudsperiode van de Kaagbaan kan deze maatregel niet doorgevoerd worden, omdat daarvoor de impact onvoldoende inzichtelijk is.

---

<sup>2</sup> [Quickscan Zuidoosthoek Identificeren van oplossingsrichtingen voor het verminderen van de geluidbelasting en -hinder in de zuidoosthoek | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

Naar aanleiding van uw verzoek tot een verbod van intersectiestarts heeft het ministerie aangedrongen bij de LVNL tot een afname van de intersectiestarts vanaf de Aalsmeerbaan.

**Bestuurskern**  
Prog.dir. Omgeving  
Luchthaven Schiphol

De effecten van zo'n ingreep voor LVNL en de verdeling van het verkeer over de banen waren onvoldoende in beeld. Hierdoor is de impact, inclusief de impact op de totale omgeving, onvoldoende inzichtelijk om dit middels deze regeling af te dwingen.

**Datum**  
16 februari 2024

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2024/63441

Voor beide mitigerende operationele maatregelen geldt dat het ministerie deze in de werkgroep hinderbeperkende maatregelen verder wil oppakken en dat het ministerie LVNL er nadrukkelijk op heeft gewezen dat hier serieus naar oplossingen gezocht moet worden.

Het ministerie ziet de meerwaarde van een wekelijkse rapportage, zoals geopperd door de MRS, niet. De normen, bestaande uit grenswaarden en het verklaard baangebruik NNHS, gelden voor het hele jaar. Een wekelijkse rapportage heeft dan ook geen directe betekenis.

#### *Reactie op de overige punten uit het advies*

Schiphol heeft het ministerie verzekerd dat de data waarvoor ontheffing wordt gevraagd de data zijn waarop er daadwerkelijk onderhoudswerkzaamheden plaatsvinden en de Kaagbaan dus niet in gebruik kan en mag zijn. Er is voor het ministerie geen aanleiding om hieraan te twijfelen. Het ministerie roept de MRS en Schiphol op om voor eventuele technische uitleg hierover met elkaar in gesprek te gaan.

Het vervangen van het ILS is opgenomen als onderdeel van de werkzaamheden baanonderhoud 2024. Deze ILS-werkzaamheden staan gepland vanaf 1 juli en nemen ongeveer 3 maanden in beslag. Schiphol is er in het informatiedocument vanuit gegaan dat het vervangen van het ILS geen probleem oplevert voor het baangebruik. Het ministerie doelt dan met name op het parallel naderen op zowel de Polderbaan als de Zwanenburgbaan. Het ministerie lijkt dit een goed uitgangspunt gelet op beperking van impact op de omgeving.

LVNL werkt op dit moment aan een RNP-procedure (Required Navigation Performance Approach) voor naderingen op de Zwanenburgbaan zonder ILS. Hierdoor mag in de periode waarin nog geen ILS beschikbaar is op de Zwanenburgbaan toch parallel geland blijven worden. De ILT zal deze procedure moeten goedkeuren. LVNL is op dit moment druk bezig om haar verkeersleiders te trainen voor deze bijzondere naderingsprocedure op de Zwanenburgbaan. Het ministerie legt het risico dat de datum van 1 juli niet wordt gehaald neer bij de sector door in de regeling geen verdere uitzonderingen op te nemen. Zowel Schiphol als het ministerie gaan ervan uit dat de datum zal worden gehaald en is het met de MRS eens dat eventuele vertraging niet mag worden afgewenteld op de omgeving.

#### ***Vervolg groot baanonderhoud***

De ontheffing van het groot baanonderhoud is verleend conform de regeling die als bijlage bij deze brief is gevoegd.

Ik heb uiteraard begrip voor de teleurstelling over het uitblijven van significante hindermitigatie rondom het baanonderhoud van de Kaagbaan. In de toekomst moet deze situatie niet meer kunnen ontstaan. Om die reden wordt het gesprek

met Schiphol (en LVNL) aangegaan, waarbij het uitgangspunt is dat bij toekomstige capaciteitsdeclaraties er niet van kan worden uitgegaan dat voor groot baanonderhoud vervangende grenswaarden of vrijstellingen worden verleend zonder passende mitigerende maatregelen. Ik kijk uit naar de verdere samenwerking met de MRS op dit onderwerp.

**Bestuurskern**  
Prog.dir. Omgeving  
Luchthaven Schiphol

**Datum**  
16 februari 2024

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2024/63441

Hoogachtend,

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
namens deze,

Directeur Programma Omgeving Luchthaven Schiphol