



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Maatschappelijke Raad Schiphol  
t.a.v. Khadija Arib  
Polarisavenue 15  
2132 JH Hoofddorp

**DG Luchtvaart en  
Maritieme Zaken**  
Prog. dir. Omgeving  
Luchthaven Schiphol

Rijnstraat 8  
Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

**Uw kenmerk**  
u-25.001

Datum 3 maart 2025  
Betreft Reactie op advies MRS inzake baanonderhoud Schiphol 2025

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK/-2025/42520

Geachte mevrouw Arib,

Wij danken de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) voor het advies op de tijdelijke regeling rondom het groot baanonderhoud op Schiphol. Wij begrijpen de zorgen die u in uw advies uitspreekt over de toename van het aantal ernstig gehinderden binnen de 48 dB Lden-contour, de effectiviteit van de door Schiphol voorgestelde hinderbeperkende maatregelen en het proces van de capaciteitsdeclaratie in relatie tot het baanonderhoud. Het waarborgen van een zorgvuldig en evenwichtig proces, waarin zowel de belangen van omwonenden als de operationele noodzaak van onderhoud worden meegewogen, heeft ook voor onze prioriteit.

### **Adviesvraag IenW**

Het ministerie van IenW heeft op 16 december 2024 de volgende adviesvragen gesteld aan de MRS:

1. Hoe beoordeelt de MRS de verschuiving van geluidsbelasting door het aangepaste baangebruik?
2. In hoeverre dragen de door Schiphol voorgestelde maatregelen bij aan het mitigeren van de verwachte hinder als gevolg van het onderhoud aan het banenstelsel in 2025? We zien met name graag uw reflectie ten aanzien van het groot baanonderhoud aan de Buitenveldertbaan en de verwachte toegenomen geluidsbelasting in delen van Amsterdam tegemoet.
3. U benoemt in uw brief van 14 november 2024 het beperken van intersectiestarts als een mogelijke hinderbeperkende maatregel. Wij zien graag in uw advies terug hoe dit volgens u een maakbare en effectieve maatregel is.

Hieronder gaan wij in op de onderdelen van uw advies.

### **Reflectie op de voorgestelde maatregelen**

De uitgebreide reflectie per voorgestelde hinderbeperkende maatregel waarderen wij en wij begrijpen dat er twijfel is over de effectiviteit van een deel van deze maatregelen. Wij hebben Schiphol en LVNL meermaals gevraagd om aanvullende inzichten te verschaffen over de werking van de maatregelen. Voor een aantal maatregelen geldt dat procedures in de weg zitten om ze ook op andere banen en momenten toe te passen. Ook hebben we gezamenlijk verkend welke verdere of andere stappen mogelijk en haalbaar zijn om de overlast te beperken, met name tijdens het groot baanonderhoud aan de Buitenveldertbaan. Onze afwegingen zijn

opgenomen in de Kamerbrief in het kader van het vaststellen van de tijdelijke regeling.

Hieronder reageren we meer gedetailleerd op uw specifieke constatering:

**Datum**  
17 februari 2025

*Maatregel 1: GA-verkeer middels gps-navigatie laten landen op de Oostbaan vanuit het noordoosten i.p.v. ILS-nadering.*

*Maatregel 2: Percentage landingen op de Oostbaan op basis van Continuous Descent Operation verhogen.*

Net zoals u constateert ook het ministerie dat RNP-naderingen (die met gps-navigatie worden uitgevoerd), en de CDO's die ze faciliteren, voordelen met zich meebrengen. Tegelijkertijd zien we dat deze maatregelen worden voorgesteld voor een relatief beperkt aantal vluchten. We vinden het belangrijk om bebouwde omgevingen zo veel mogelijk te vermijden, zijn van mening dat dit no-regret maatregelen zijn die passen bij de reguliere praktijk (ook wanneer er geen baanonderhoud plaatsvindt) en zullen, zoals u ook adviseert, hierover met Schiphol en LVNL in gesprek gaan.

*Maatregel 3: Landen op basis van gps-navigatie op de Buitenveldertbaan vanuit oostelijke richting tijdens ILS-metingen van de Buitenveldertbaan.*

U geeft aan dat deze maatregel zorgt voor meer preferent baangebruik. IenW onderschrijft uw analyse maar ziet ook dat de impact afhankelijk is van weersomstandigheden. IenW ondersteunt de maatregel omdat met deze maatregel de Buitenveldertbaan eerder gebruikt wordt dan wanneer wordt gewacht op werking van ILS. Zoals ook bij voornoemde maatregelen gaat het ministerie met Schiphol en LVNL in gesprek om te onderzoeken of dit onderdeel kan worden van reguliere praktijk.

*Maatregel 4: General Aviation verzoeken om operatie tijdelijk vrijwillig te verplaatsen naar Lelystad.*

Het ministerie heeft Schiphol om aanvullende informatie verzocht. Schiphol heeft toegezegd te rapporteren over hun gesprekken met GA-operators, hoe hun belangstelling in het gebruik van Lelystad kan worden aangemoedigd en een overzicht te maken van het gebruik van Lelystad door GA-operators in gebruiksjaar 2025. Zodra hierover meer bekend is, zal de MRS hierover worden geïnformeerd.

*Maatregel 5: Ontheffing aanvragen voor inzet landen op de Oostbaan (22) in de nacht tijdens groot onderhoud aan de Buitenveldertbaan.*

We begrijpen dat de MRS deze maatregel niet ziet als een hinderbeperkende maatregel. Echter is deze maatregel operationeel logisch om, zoals u ook aangeeft, te voorkomen dat de Kaagbaan gelijktijdig door startend en landend verkeer wordt gebruikt. IenW heeft van Schiphol nadere toelichting ontvangen op alternatieve scenario's. Omdat de alternatieven voor deze maatregel meer onwenselijke effecten met zich meebrengen, neemt IenW de voorgestelde maatregel op in de tijdelijke regeling.

*Maatregel 6: Ontheffing aanvragen voor inzet starten 36C in de nacht tijdens normaal onderhoud aan de Polderbaan.*

IenW volgt uw beoordeling van maatregel 6. De geluidshinder wordt voor een relatief klein aantal vluchten in een relatief korte periode enigszins verschoven, maar zorgt naar alle waarschijnlijkheid voor minder ernstig gehinderden. Omdat alternatieven zouden leiden tot meer geluidshinder voor omwonenden in Amsterdam ne Amstelveen en deze maatregel netto leidt tot minder gehinderden, neemt IenW deze maatregel op in de tijdelijke regeling.

*Maatregel 7: Ontmoedigen van lawaaiige vliegtuigen.*

Wij herkennen het standpunt van de MRS dat lawaaiige vliegtuigen structureel ontmoedigd zouden moeten worden. Deze zullen ook worden ontmoedigd via de doorlopen balanced approach procedure die nu voorligt bij de Europese Commissie. Deze maatregel ziet het ministerie als nuttig en noodzakelijk en is een structurele hinderbeperking en staat los van het groot baanonderhoud. In de ontheffingsaanvraag ontbreekt onderbouwing van de specifieke effecten van deze maatregel, maar in de nadere toelichting heeft Schiphol gewezen op de verdere tariefdifferentiatie, die leidt tot extra belasting van oudere, lawaaiigere toestellen en nachtvluchten. Ook is er een categorie vliegtuigen die zoveel geluid produceert dat ze vanaf eind november 2025 niet meer mogen landen of opstijgen tussen 23:00 en 7:00 uur op de luchthaven Schiphol.

*Maatregel 8: Beperken nachtelijke starts Kaagbaan in noordoostelijke richting bij kortdurend nachtelijk baanonderhoud aan de Polderbaan.*

Zie appreciatie bij maatregel 6. Van deze maatregel is bekend dat deze is ontwikkeld binnen het Minder Hinder Schiphol-programma en deze inmiddels onderdeel is van de standaardprocedure.

*Maatregel 9: De zwaarste vliegtuigtypes tijdens een startpiek van de Aalsmeerbaan verplaatsen naar de Kaagbaan na de startpiek.*

De MRS geeft aan deze niet te erkennen als hinderbeperkende maatregel. Net zoals de MRS is het ministerie op het standpunt gesteld dat de haalbaarheid van deze maatregel in het geding is door het ontbreken van dwingende operationele beperkingen. IenW kan de gedachtegang van de MRS volgen en heeft ook om extra toelichting verzocht bij Schiphol op de sturingsmechanismen van Schiphol/LVNL. Het accepteren van een start- of landingsbaan is de verantwoordelijkheid van de gezagvoerder. Deze heeft rekening te houden met o.a. weersomstandigheden en het startgewicht van het vliegtuig. Schiphol en LVNL hebben geen zicht op de acceptabele baanlengte voor een vlieger en kunnen hierop ook niet sturen. De verplaatsing van verkeer van de Aalsmeerbaan naar de Kaagbaan als gevolg van de verkorte baanlengte ziet het ministerie als gevolg van operationele beperkingen, maar heeft tegelijkertijd ook een hinderbeperkend effect.

**Datum**  
17 februari 2025

### **Proces capaciteitsdeclaratie en baanonderhoud en ruimte voor politieke besluitvorming**

Wij erkennen dat het proces van capaciteitsdeclaratie en de aanvraag van ontheffingen beter op elkaar afgestemd zouden moeten worden. Het ministerie ondersteunt uw lijn dat de volgorde van stappen er in de huidige vorm toe leidt dat de definitief gedeclareerde capaciteit en het daaraan verbonden tijdspad een zorgvuldige belangenafweging bemoeilijkt. Dit is een belangrijk aandachtspunt voor toekomstige onderhoudsplanningen. Wij zullen samen met betrokken partijen evalueren hoe dit proces transparanter en effectiever kan worden ingericht, zodat er in de toekomst meer ruimte ontstaat om capaciteitsbesluiten in samenhang met onderhoud en hinderbeperking te nemen. Dit geldt ook voor het proces van participatie en politieke besluitvorming. In gesprekken met Schiphol is dit ook expliciet afgesproken.

### **Tot slot**

Inmiddels is er een afweging gemaakt en bepaald op welke onderdelen het ministerie ontheffing wil verlenen. De definitieve besluitvorming en vaststelling van de tijdelijke regeling is inmiddels openbaar gemaakt. Gegeven de ingewikkelde belangenafweging, de huidige inrichting van de procedure en de beslisruimte op dit moment beseffen we dat het besluit niet alle zorgen wegneemt, maar hopen we dat onze reflectie op uw advies en de toezegging om de procedure in de toekomst te verbeteren enigszins tegemoetkomt aan de behoefte van de MRS en andere belanghebbende partijen. Wij blijven in gesprek met de MRS en andere belanghebbenden om lessen te trekken uit deze situatie en te werken aan een zorgvuldig proces voor toekomstige onderhoudsplannen.

Hoogachtend,

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

namens deze,