

Vergaderjaar 2023–2024

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 494

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 maart 2024

Op 25 januari 2024 heeft de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat verzocht om een reactie op de brief van de Bewonersvereniging Vliegghinder Nieuwkoop. Hierbij ontvangt de commissie de gevraagde reactie.

De brief van de Bewonersvereniging Vliegghinder Nieuwkoop (hierna: Vliegghinder Nieuwkoop) betreft de door haar ingediende reactie op de internetconsultatie van de tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2024 (hierna: de tijdelijke regeling). Met de tijdelijke regeling wordt groot onderhoud mogelijk gemaakt door Schiphol toestemming te verlenen af te mogen wijken van regels met betrekking tot het baan- en routegebruik in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB). De concept-regeling is van 19 december 2023 tot en met 16 januari 2024 openbaar geconsulteerd, waarbij alle belanghebbenden hebben kunnen reageren. In totaal heeft deze consultatie 196 reacties opgeleverd, waarvan 163 openbare reacties. Daarna is de definitieve regeling opgesteld en op 16 februari gepubliceerd in de Staatscourant.¹

Met de ingediende reactie van Vliegghinder Nieuwkoop wordt bezorgdheid geuit over de tijdelijke toestemming om af te mogen wijken van regels in het LVB. Dit met name op het punt van toenemend geluidsoverlast als gevolg van het onderhoud. En daarnaast het in hun ogen benutten van de onderhoudsperiodes voor het optimaliseren van de vluchtbegeleiding met als doel om de frequentie van de vluchten per baan te verhogen. Daarnaast stelt Vliegghinder Nieuwkoop in haar reactie dat de jaarlijkse onderhoudswerkzaamheden mee kunnen worden gewogen met het vaststellen van een gebruiksprognose. Ook andere reacties in de internetconsultatie geven duidelijk aan dat er kritiek is op het verlenen van vervangende grenswaarden op handhavingpunten en het verlenen van vrijstellingen voor het gebruik van alternatieve banen gedurende de

¹ <https://www.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2024-4851.html>.

nacht. Veel omwonenden hebben het beeld dat de (economische) belangen van Schiphol nog altijd prevaleren boven de belangen van omwonenden.

De signalen van omwonenden over de geluidsoverlast als gevolg van baanonderhoud zijn serieus en stevig. Tegelijkertijd zijn onderhoudswerkzaamheden van groot belang voor een veilig en adequaat functioneren van Schiphol. Bij de aanvraag van Schiphol voor een tijdelijke regeling wordt gekeken naar de technische noodzaak en onderbouwing van de doorlooptijd van de werkzaamheden. Schiphol hanteert hierbij als uitgangspunt dat aanpalende werkzaamheden zoveel mogelijk geclusterd worden, zodat de desbetreffende baan zo min mogelijk buiten dienst hoeft te worden gesteld. Met het oog op de onderhoudswerkzaamheden in 2024 is, mede na een onafhankelijke toets door een extern ingenieursbureau, geconcludeerd dat de noodzaak van de werkzaamheden en de bijbehorende doorlooptijd voldoende is onderbouwd. Evenwel is het niet wenselijk dat de effecten van het onderhoud vrijwel volledig op de omgeving worden afgewenteld. Dat is ook een belangrijk signaal uit de consultatie, mede ingebracht door Vliegghinder Nieuwkoop. Daarom is op nadrukkelijk verzoek van het ministerie bekeken welke operationele maatregelen op korte termijn haalbaar zijn om de impact van de onderhoudswerkzaamheden op de omgeving te verminderen. Na analyse heeft het ministerie helaas de conclusie moeten trekken dat het op deze korte termijn niet realistisch is om mitigerende maatregelen voor te schrijven.

Het blijft van belang om te komen tot een betere balans tussen Schiphol en haar leefomgeving, indachtig het Hoofdlijnenbesluit Schiphol van 24 juni 2022.² Dit geldt ook voor het thema baanonderhoud. Het uitgangspunt hierbij is dat er voor de toekomst niet zonder meer vanuit kan worden gegaan dat vrijstellingen of vervangende grenswaarden voor groot baanonderhoud zonder passende mitigerende maatregelen worden verleend. Schiphol is opgeroepen om samen met LVNL en luchtvaartmaatschappijen te bezien welke noodzakelijke aanpassingen doorgevoerd moeten worden om passende mitigerende maatregelen in het vervolg mogelijk te maken, waaronder eventuele aanpassingen in de capaciteit. Daarnaast treedt lenW spoedig met Schiphol in gesprek om samenwerkingsafspraken te maken zodat bij toekomstig baanonderhoud sneller geanticipeerd kan worden op de impact hiervan. Hiermee wordt ook invulling gegeven aan de motie Koerhuis c.s., waarin de regering verzocht wordt te zorgen dat bij toekomstig groot baanonderhoud vermindering van geluidsoverlast zo veel mogelijk geborgd is en luchthavens hierop te blijven wijzen.³

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

² Kamerstukken II 2021/22, 29 665, nr. 432.

³ Kamerstukken II 2022/23, 31 936, nr. 1031.