Beleidskompasformulier internetconsultatie

Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2027

∞ Wie zijn belanghebbenden en waarom?

Wie zijn direct of indirect belanghebbenden bij het betreffende vraagstuk?

- Omwonenden van 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), de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) en LVNL zijn door Schiphol tijdens meerdere dialoogsessies geïnformeerd over de beoogde werkzaamheden. Daarnaast heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), parallel aan de start van deze consultatie, de MRS om een formeel advies gevraagd van de ontheffingsaanvraag en de conceptregeling. De MRS 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. Via de internetconsultatie kan iedereen een reactie op de conceptregeling geven. IenW verwerkt de ontvangen reacties en weegt af welke reacties in de definitieve regeling kunnen worden verwerkt.
- Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) voert, op verzoek van IenW, een uitvoeringstoets uit op de conceptregeling. De uitkomst van deze toets is dat de tijdelijke regeling wel/niet uitvoerbaar is voor LVNL.
- De ILT toetst de regeling vooraf op handhaafbaarheid, fraudebestendigheid en uitvoerbaarheid. De conclusies van deze HUF-toets worden betrokken bij de vaststelling van de definitieve regeling.

1. Wat is het probleem?

a) Wat is het probleem?

Om baanonderhoud aan de Schiphol-Oostbaan mogelijk te maken, heeft de luchthaven Schiphol het ministerie gevraagd om een vervangend voorschrift voor de afhandeling van niet-handelsverkeer op een separate start- of landingsbaan mogelijk te maken, binnen het huidige wettelijke kader bij het niet-beschikbaar zijn van de Schiphol-Oostbaan. Als gevolg hiervan worden de bewegingen van niet-handelsverkeer (general aviation en maatschappelijk verkeer) uitgesloten bij de bepaling van de actieve baancombinatie.

Ook heeft Schiphol aan IenW gevraagd om vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting vast te stellen. Schiphol heeft samen met LVNL hinderbeperkende maatregelen onderzocht. Deze maatregelen zijn opgenomen in de ontheffingsaanvraag.

b) Wat zijn de oorzaken van het probleem?

Noodzakelijk groot onderhoud aan het banenstelsel van Luchthaven Schiphol. In gebruiksjaar 2027 vindt er groot onderhoud aan de Schiphol-Oostbaan (baan 04-22) plaats.

c) Wat is de omvang van het probleem?

In de ontheffingsaanvraag (informatiedocument) geeft Schiphol aan dat het groot onderhoud ongeveer 20 weken duurt en de baan dan dus niet gebruikt kan worden. Het reguliere verkeer dat gebruik maakt van deze baan wijkt uit naar een andere start- of landingsbaan of moet zelfs uitwijken naar een andere luchthaven.

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

Luchthaven Schiphol vraagt IenW om af te mogen wijken van een regel in het gewijzigde Luchtvaartverkeerbesluit (LVB). En om vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting vast te stellen, omdat door het gewijzigde baangebruik de gemiddelde geluidbelasting op de handhavingspunten verandert. Over het etmaal neemt de grenswaarde per handhavingspunt gemiddeld met 0,02dB toe. In de nachtperiode is dit gemiddeld 0,12dB. Het beleid van IenW is om de ontheffingsaanvraag te beoordelen en af te wegen welke vrijstellingen verleend zouden moeten worden. Waar mogelijk worden de reacties uit de internetconsultatie tijdens die afweging meegenomen.

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

Als de overheid niet ingaat op de vraag van Luchthaven Schiphol, dan moet Schiphol zelf bekijken op welke wijze het geplande en noodzakelijke onderhoud kan plaatsvinden. Zonder noodzakelijk onderhoud kan Schiphol (op termijn) niet meer voldoen een veiligheidsnormen. Dit zou de operatie op de luchthaven ernstig belemmeren.

2. Wat is het beoogde doel?

a) Wat zijn de beleidsdoelen?

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

IenW heeft dan ook eerder bij Schiphol aangegeven dat bij toekomstig baanonderhoud niet zonder meer kan worden uitgegaan van het verlenen van de benodigde ontheffingen en vrijstellingen, zonder dat daarbij passende mitigerende maatregelen worden genomen. Vanaf gebruiksjaar 2025 moet Schiphol hinderbeperkende maatregelen in haar ontheffingsaanvraag opnemen. Het is vervolgens aan IenW om te beoordelen of deze maatregelen passend zijn. Als dit niet het geval is, dan verzoekt het ministerie Schiphol de maatregelen aan te scherpen. De minister van IenW kan uiteindelijk besluiten om een specifieke ontheffing of vrijstelling wel of niet te verlenen.

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

Bij het vaststellen van eerdergenoemde beleidsdoelen is brede welvaart een belangrijke factor. Het gaat ook om gezondheid van omwonenden en de kwaliteit van onze leefomgeving.

Een eerder genomen besluit is in deze context van groot belang. Dit is het besluit om de geluidhinder in de omgeving van de luchthaven terug te dringen en de balans tussen de economische belangen van de luchthaven en de luchtvaartsector aan de ene kant, en de belangen van omwonenden aan de andere kant, te herstellen.

3. Wat zijn opties om het doel te realiseren?

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 tot het vaststellen van vervangende grenswaarden van het geluid vanwege het afwijkende baangebruik. De minister heeft eerder bij Schiphol aangegeven dat mitigerende maatregelen voorwaardelijk zijn voor het wel of niet verlenen vaneen specifieke ontheffing of vrijstelling. Daarmee wordt bijgedragen aan de kwaliteit van de leefomgeving.

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

In het gewijzigde LVB Schiphol is een nieuwe procedure opgenomen voor de ontheffingsaanvraag. Deze wijziging is er met name op gericht dat Schiphol de aanvraag (deel 1), inclusief de verwachte impact en de bijbehorende maatregelen, in een eerder stadium indient. Doel van deze procedure is dat Schiphol stakeholders al in een vroeg stadium meeneemt en informeert, en de

hinderbeperkende maatregelen aan hen voorlegt. Als IenW van mening is dat een specifieke maatregel, gericht op een bepaald gebied, onvoldoende is, dan maakt de minister dit aan Schiphol kenbaar. Daarbij geldt: als de maatregel niet wordt aangescherpt, dan kan Schiphol er niet van uitgaan dat de betreffende ontheffing of vrijstelling wordt verleend. Tot op heden was het nauwelijks meer mogelijk om maatregelen aan te scherpen, omdat de ontheffingsaanvraag pas in oktober werd ingediend. Dat is vlak voor de start van het nieuwe gebruiksjaar. De nieuwe procedure brengt hier verandering in.

c) Wat is de beleidstheorie (doelenboom) per kansrijke beleidsoptie?

Niet van toepassing.

4. Wat zijn de gevolgen van de opties?

a) Wat zijn de verwachte gevolgen per beleidsoptie?

Aan het begin van het kalenderjaar presenteert Schiphol de verwachte impact en de bijbehorende maatregelen. IenW weegt dit vervolgens af en, als het nodig is, dan scherpt Schiphol de maatregelen in de daaropvolgende maanden aan. Dit proces loopt door tot aan het indienen van de volledige ontheffingsaanvraag (deel 2) aan het einde van het gebruiksjaar. Hiermee wordt geborgd dat Schiphol en LVNL niet van verlenen van de benodigde ontheffingen kunnen uitgaan, zonder dat hier effectieve geluidmitigerende maatregelen tegenover staan. Daarnaast is de nieuwe en aangepaste procedure, voor de aanvraag ontheffing onderhoud, er op gericht om meer zekerheid te bieden voor Schiphol en LVNL over de operationele capaciteit.

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 LVNL voert een (uitvoering)toets uit. Daarnaast is het informatiedocument, inclusief onderbouwing/herleidbaarheid van de logistieke planning, net als in de afgelopen jaren getoetst door Witteveen + Bos. De tabellen met vervangende grenswaarden zijn getoetst door Adecs Airinfra Consultants. Het Adviescollege Toets- en Regeldruk (ATR) voert een toets uit op de regeldrukeffecten.

5. Wat is de voorkeursoptie?

a) Wat is het voorstel?

Het voorstel is om de door Schiphol gevraagde vrijstelling en wijzigingen van grenswaarden, deels of helemaal te verlenen. Dit vindt alleen plaats na zorgvuldige afweging van de onderbouwing van hinderbeperkende maatregelen, de binnengekomen reacties, informatie en adviezen. De minister van IenW neemt hierover uiteindelijk een besluit.

b) Hoe houdt het voorstel rekening met doeltreffendheid en doelmatigheid?

Het ministerie is zich ervan bewust dat het onderhoud sterke reacties oproept in de omgeving en bij belanghebbende partijen. Het is een zoektocht naar een balans tussen de noodzaak van onderhoudswerkzaamheden en de gevolgen daarvan voor de omgeving.

c) Hoe houdt het voorstel rekening met uitvoerbaarheid voor alle relevante partijen (inclusief doenvermogen, regeldruk en handhaving)?

De conceptregeling wordt getoetst op uitvoerbaarheid door zowel LVNL en de regeldruk wordt getoetst door het Adviescollege Toets- en Regeldruk (ATR). LVNL is daarnaast betrokken geweest bij de ontheffingsaanvraag van Schiphol. De ILT voert een HUF-toets uit, waarin de handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid worden getoetst.

d) Hoe houdt het voorstel rekening met brede maatschappelijke impact?

Het ministerie van IenW heeft eerder bij Schiphol aangegeven, dat bij toekomstig baanonderhoud niet zonder meer kan worden uitgegaan van het verlenen van de benodigde ontheffingen en vrijstellingen, zonder dat daarbij passende mitigerende maatregelen worden genomen. Vanaf gebruiksjaar 2025 moet Schiphol hinderbeperkende maatregelen in haar ontheffingsaanvraag opnemen.

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

De kans is altijd aanwezig dat, als gevolg van afwijkende weersomstandigheden, er hinderverplaatsing optreedt naar gebieden die normaal gesproken meer of minder vliegverkeer kennen. Maatregelen die als passend bevonden zijn, kunnen in de realisatie anders uitpakken.

f) Hoe ziet de voorgenomen monitoring en evaluatie eruit?

De ILT luchtvaartautoriteit ziet toe op de geluidbelasting in de handhavingspunten (monitoring). Wanneer gedurende het gebruiksjaar een overschrijding dreigt, dan stelt Schiphol in samenspraak met de sectorpartijen een beheersplan op. Dit plan bevat een probleemanalyse van de dreigende overschrijding en een beschrijving van de maatregelen om deze overschrijding te voorkomen. De ILT kan aanvullende eisen aan de inhoud van het beheersplan stellen, wanneer onvoldoende is aangetoond hoe een overschrijding wordt voorkomen. In dat geval moet de sector het beheersplan verbeteren.