



Tijdelijke regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 3 juni 2025, nr. IENW/BSK-2025/130226 houdende vrijstelling van regels in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol in verband met de tijdelijke buitengebruikstelling van de Polderbaan vanwege de NAVO-top (Tijdelijke regeling buitengebruikstelling Polderbaan NAVO-top) [KetenID WGK027576]

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 8.23, eerste en vijfde lid, van de Wet luchtvaart;

BESLUIT:

Artikel 1 Definities

In deze regeling wordt verstaan onder:

- LVB: Luchthavenverkeerbesluit Schiphol;
- LVNL: Luchtverkeersleiding Nederland.

Artikel 2 Vrijstellingen

1. Gedurende de periode van 21 juni 2025 23.00 uur tot en met 27 juni 2025 11.00 uur, waarin de Polderbaan niet beschikbaar is vanwege de NAVO-top, geldt een vrijstelling voor het tijdvak tussen 23.00 uur en 6.00 uur van artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB, voor:
 - a. starts vanaf baan 18L en landingen op baan 36R (Aalsmeerbaan);
 - b. starts vanaf baan 36C en landingen op baan 18C (Zwanenburgbaan).
2. Gedurende de periode van 21 juni 2025 23.00 uur tot en met 27 juni 2025 11.00 uur, waarin de Polderbaan niet beschikbaar is vanwege de NAVO-top, is de minimum vlieghoogte bij de nadering van baan 06 (Kaagbaan) en baan 36R (Aalsmeerbaan) voor het tijdvak tussen 23.00 uur en 6.00 uur, in afwijking van artikel 3.1.2, derde lid, van het LVB, 2000 voet.
3. Gedurende de periode van 21 juni 2025 23.00 uur tot en met 27 juni 2025 11.00 uur, waarin de Polderbaan niet beschikbaar is vanwege de NAVO-top, is de minimum vlieghoogte bij de nadering van baan 18C (Zwanenburgbaan) en baan 22 (Oostbaan) voor het tijdvak tussen 23.00 uur en 00.30 uur, in afwijking van artikel 3.1.2, derde lid, van het LVB, 2000 voet.
4. Gedurende de periode van 21 juni 2025 23.00 uur tot en met 27 juni 2025 11.00 uur, waarin de Polderbaan niet beschikbaar is vanwege de NAVO-top, geldt een vrijstelling voor het tijdvak tussen 23.00 uur en 6.00 uur van artikel 3.1.1, eerste lid, en 3.1.3, eerste lid, van het LVB, met betrekking tot de luchtverkeerswegen die voor vertrekkend verkeer vanaf baan 36C (Zwanenburgbaan) zijn aangewezen in bijlage 1 van het LVB op de kaarten 1/21 en 2/21.
5. Gedurende de periode van 21 juni 2025 23.00 uur tot en met 27 juni 2025 11.00 uur, waarin de Polderbaan niet beschikbaar is vanwege de NAVO-top, geldt een vrijstelling voor het tijdvak tussen 23.00 uur en 00.30 uur van artikel 3.1.1, eerste lid, en 3.1.3, eerste lid, van het LVB, met betrekking tot de luchtverkeerswegen die voor vertrekkend verkeer vanaf baan 24 (Kaagbaan), baan 18C (Zwanenburgbaan) en baan 18L (Aalsmeerbaan) zijn aangewezen in bijlage 1 van het LVB op de kaarten 10/21, 12/21 en 16/21.
6. Gedurende de periode van 21 juni 2025 23.00 uur tot en met 27 juni 2025 11.00 uur, waarin de Polderbaan niet beschikbaar is vanwege de NAVO-top, geldt een vrijstelling voor het tijdvak tussen 23.00 uur en 6.00 uur van artikel 3.1.2, eerste lid, en 3.1.3, eerste lid, van het LVB, met betrekking tot de luchtverkeerswegen die voor landend verkeer op baan 06 (Kaagbaan) zijn aangewezen in bijlage 1 van het LVB op kaart 21/21.

Artikel 3 Beperkingen en voorschriften

1. Gedurende de periode van 21 juni 2025 23.00 uur tot en met 27 juni 2025 23.00 uur wordt de keuze voor het in gebruik nemen van een baancombinatie gebaseerd op de navolgende baanpreferentie-



tabellen. Bij overschrijding van een grenswaarde in een handhavingspunt worden deze baanpreferentietabellen in het kader van het anticiperend handhaven betrokken bij de verantwoording van het baangebruik door LVNL.

Tabel 1: Baanpreferentietabel van kracht gedurende de periode van 21 juni 2025 23.00 uur tot en met 27 juni 2025 23.00 uur voor het tijdvak tussen 6.00 en 23.00 uur

Vereiste condities	Preferentie	Baancombinatie			
		Landingsbaan 1 (L1)	Landingsbaan 2 (L2)	Startbaan 1 (S1)	Startbaan 2 (S2)
Goed zicht en binnen UDP	1	06 (Kaagbaan)	36R (Aalsmeerbaan)	36C (Zwanenburgbaan)	–
	2	18C (Zwanenburgbaan)	22 (Oostbaan)	24 (Kaagbaan)	18L (Aalsmeerbaan)

Tabel 2: Baanpreferentietabel van kracht in de periode van 21 juni 2025 23.00 uur tot en met 27 juni 2025 23.00 uur voor het tijdvak tussen 23.00 uur en 6.00 uur

Vereiste condities	Preferentie	Baancombinatie			
		Landingsbaan 1 (L1)	Landingsbaan 2 (L2)	Startbaan 1 (S1)	Startbaan 2 (S2)
Goed zicht of marginaal zicht	1	06 (Kaagbaan)	–	36C (Zwanenburgbaan)	–
	2	18C (Zwanenburgbaan)	–	24 (Kaagbaan)	–

2. Bij het beoordelen van de vraag of is voldaan aan regel 2, vijfde lid, regel 3a, derde lid, en regel 3b, eerste en tweede lid, als bedoeld in bijlage 2 van de ontwerpwijziging van het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol van 16 februari 2021, gepubliceerd op www.luchtvaartindetoekomst.nl, wordt de periode van 21 juni 2025 23.00 uur tot en met 27 juni 2025 23.00 uur buiten beschouwing gelaten.

Artikel 4 Wijziging Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2025

Artikel 2 van de Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2025 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt de tabel met het opschrift ‘Tabel: Grenswaarden geluidbelasting in L_{den} handhavingspunten’ vervangen door de navolgende tabel:

Handhavingspunt	Grenswaarde 2025	2025 incl. onderhoud en NAVO	2025 incl. onderhoud en excl. NAVO	delta dB (effect NAVO)	Vervangende grenswaarde	Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden
1	55,89	53,94	53,92	0,02	55,89	56,89
2	57,60	55,19	55,18	0,01	57,60	58,60
3	58,65	55,29	55,28	0,01	58,65	59,65
4	58,10	54,45	54,45	0,00	58,10	59,10
5	57,89	53,14	53,12	0,02	57,89	58,89
6	57,40	53,51	53,46	0,05	57,40	58,40
7	57,49	53,33	53,42	-0,09	57,40	58,40
8	58,46	54,23	54,31	-0,08	58,38	59,38
9	56,94	53,34	53,38	-0,04	56,90	57,90
10	59,10	56,83	56,91	-0,08	59,02	60,02
11	58,61	56,36	56,43	-0,07	58,54	59,54
12	58,32	56,42	56,48	-0,06	58,26	59,26
13	57,37	55,89	55,94	-0,05	57,32	58,32
14	56,76	54,51	54,55	-0,04	56,72	57,72
15	57,89	55,62	55,67	-0,05	57,84	58,84
16	56,94	55,12	55,04	0,08	56,94	57,94
17	57,15	56,19	56,03	0,16	57,15	58,15

Handhavings-punt	Grenswaarde 2025	2025 incl. onderhoud en NAVO	2025 incl. onderhoud en excl. NAVO	delta dB (effect NAVO)	Vervangende grenswaarde	Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden
18	61,51	62,46	62,27	0,19	61,70	62,70
19	53,88	53,63	53,63	0,00	53,88	54,88
20	61,21	61,71	61,65	0,06	61,27	62,27
21	56,75	55,50	55,50	0,00	56,75	57,75
22	56,33	53,46	53,46	0,00	56,33	57,33
23	56,25	54,92	54,91	0,01	56,25	57,25
24	57,48	55,76	55,77	-0,01	57,47	58,47
25	57,91	58,27	58,27	0,00	57,91	58,91
26	55,43	54,88	54,88	0,00	55,43	56,43
27	56,19	55,59	55,59	0,00	56,19	57,19
28	55,51	54,88	54,87	0,01	55,51	56,51
29	56,96	54,81	54,81	0,00	56,96	57,96
30	57,68	57,58	57,67	-0,09	57,59	58,59
31	58,78	56,23	56,23	0,00	58,78	59,78
32	56,96	55,49	55,50	-0,01	56,95	57,95
33	56,77	54,03	54,02	0,01	56,77	57,77
34	57,23	55,39	55,37	0,02	57,23	58,23
35	57,07	54,95	54,93	0,02	57,07	58,07

2. In het tweede lid wordt de tabel met het opschrift 'Tabel: Grenswaarden geluidbelasting in L_{night} handhavingspunten' vervangen door de navolgende tabel:

Handhavings-punt	Grenswaarde 2025	2025 incl. onderhoud en NAVO	2025 incl. onderhoud en excl. NAVO	delta dB (effect NAVO)	Vervangende grenswaarde	Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden
1	52,84	50,39	50,38	0,01	52,84	53,84
2	50,27	46,32	46,31	0,01	50,27	51,27
3	47,74	42,63	42,63	0,00	47,74	48,74
4	47,57	41,85	41,84	0,01	47,57	48,57
5	52,12	47,99	48,11	-0,12	52,00	53,00
6	51,83	48,11	48,20	-0,09	51,74	52,74
7	49,84	46,48	46,58	-0,10	49,74	50,74
8	48,45	45,33	45,40	-0,07	48,38	49,38
9	46,76	44,01	44,07	-0,06	46,70	47,70
10	47,44	45,15	45,19	-0,04	47,40	48,40
11	48,52	45,74	45,80	-0,06	48,46	49,46
12	49,87	46,89	46,96	-0,07	49,80	50,80
13	50,53	47,10	47,19	-0,09	50,44	51,44
14	52,44	47,81	47,89	-0,08	52,36	53,36
15	51,00	47,64	47,63	0,01	51,00	52,00
16	49,91	46,54	46,54	0,00	49,91	50,91
17	50,97	47,17	47,16	0,01	50,97	51,97
18	47,51	44,98	45,04	-0,06	47,45	48,45
19	45,90	41,83	41,85	-0,02	45,88	46,88
20	46,13	43,54	43,57	-0,03	46,10	47,10
21	43,75	40,64	40,63	0,01	43,75	44,75
22	44,17	41,21	41,19	0,02	44,17	45,17
23	45,76	43,03	43,07	-0,04	45,72	46,72
24	46,01	41,89	41,90	-0,01	46,00	47,00
25	48,70	45,79	45,77	0,02	48,70	49,70

Artikel 5 Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking met ingang van 21 juni 2025 en vervalt met ingang van 28 juni 2025.



Artikel 6 Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Tijdelijke regeling buitengebruikstelling Polderbaan NAVO-top.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener*



TOELICHTING

Algemeen deel

1. Aanleiding

Op 24 en 25 juni 2025 is Nederland gastland voor de NAVO-top in het World Forum in Den Haag. De NAVO is een politieke en militaire samenwerking tussen 32 landen uit Europa en Noord-Amerika. De top is een belangrijk moment waar de NAVO beslissingen neemt die belangrijk zijn voor vrede en veiligheid in deze landen. Op deze internationale topconferentie worden de regeringsleiders uit 45 landen en duizenden delegatieleden en journalisten verwacht. De aanwezigheid van zoveel wereldleiders vergt het strengste beveiligingsregime. De Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV) coördineert de veiligheidsoperatie.

Op 31 mei 2024 is de luchthaven Schiphol door de Ministers van Buitenlandse Zaken en van Justitie en Veiligheid gevraagd mee te werken aan de organisatie van de NAVO-top. Toestellen van regeringsleiders moeten daarvoor gedurende de NAVO-top in Nederland ontvangen en beveiligd te worden. Hiertoe dient een apart deel van Schiphol ingericht te worden.

De expertgroep luchthavens, waarin het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), het Ministerie van Buitenlandse Zaken (BuZa), NCTV, Koninklijke Marechaussee (KMar), Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en Schiphol zijn vertegenwoordigd, heeft mede vanuit beveiligingsoogpunt geadviseerd de Polderbaan op de luchthaven Schiphol voor maximaal een week te gebruiken voor het parkeren en afhandelen van de toestellen en deze locatie in te richten voor de ceremoniële en protocollaire ontvangst van delegaties rondom de NAVO-top.

Deze periode is gebaseerd op een zo groot mogelijke onafhankelijke opbouw van het ontvangstgebied en afhandellootatie, om de impact zo gering mogelijk te houden en de Polderbaan zo kort mogelijk te sluiten. Deze periode betreft de som van de duur van de op- en afbouw (twee keer vierentwintig uur), aankomst- en vertrekprocessen (twee keer vierentwintig uur), het parkeren gedurende de top (twee keer vierentwintig uur) en eventuele herstelwerkzaamheden (vierentwintig uur).

2. Noodzaak aanvullende regeling

Tijdens het directeuren-generaal overleg NAVO-top op 23 oktober 2024 is het advies van de expertgroep overgenomen, en besloten om de Polderbaan voor maximaal 7 dagen aan te wijzen als afhandellootatie.

In de brief aan Schiphol van 29 oktober 2024 (kenmerk IENW/BSK-2024/311035) is er bij Schiphol op aangedrongen om samen met betrokken partijen te onderzoeken of de doorlooptijd van de sluiting van de Polderbaan verder kan worden beperkt via een aangescherpt werkproces gedurende de NAVO-top. Dit heeft ertoe geleid dat de doorlooptijd is verkort en dat de Polderbaan met ingang van 21 juni 2025 23.00 uur tot en met 27 juni 2025 11.00 buiten gebruik wordt gesteld vanwege de NAVO-top.

Om de NAVO-top mogelijk te maken zijn vrijstellingen van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (hierna: LVB) nodig.

Regels gebruik luchtruim en beschikbaarheid banen

Paragraaf 3.1. van het LVB bevat regels voor het gebruik van het luchtruim en de beschikbaarheid van de start- en landingsbanen. Bij het vaststellen van deze regels is uitgegaan van de normale (onverstoorde) situatie zonder beperkingen aan de baanbeschikbaarstelling als gevolg van onderhoudswerkzaamheden of een bijzonder voorval dat het normale gebruik van de luchthaven ernstig belemmert.

Vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting

Bijlage 2 en bijlage 3 van het LVB bevatten grenswaarden voor de geluidbelasting voor respectievelijk de dag- en de nachtperiode. Het is noodzakelijk om, vanwege de tijdelijke buitengebruikstelling van de Polderbaan vanwege de NAVO-top, met de onderhavige regeling de vervangende grenswaarden voor het gebruiksjaar 2025, zoals opgenomen in de Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2025, te wijzigen. Als gevolg van de NAVO-top treedt een wijziging van het baan- en routegebruik op waardoor het verkeer in het gebruiksjaar 2025 anders zal worden afgewikkeld dan in de Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2025 aangenomen, waardoor de geluidbelasting in de handhavingpunten rondom de luchthaven anders wordt verdeeld.



Baangebruikregels Nieuw Normen- en Handhavingstelsel (NNHS)

De vier regels met betrekking tot het preferentieel baangebruik zijn opgenomen in bijlage 2 van de ontwerpwijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol van 16 februari 2021, gepubliceerd op www.luchtvaartindetoekomst.nl. In de wijziging van het LVB is het uitgangspunt dat regels voor preferentieel baangebruik worden toegepast. Vanwege de NAVO-top is het noodzakelijk om af te wijken van regels 1,2 en 3.

Het is noodzakelijk om met voorliggende regeling te bepalen welke baanpreferentietabellen, tijdens de periode dat de NAVO-top plaatsvindt en dat de Polderbaan niet beschikbaar is in de nacht, van toepassing zijn voor het selecteren en het verklaren van de in de praktijk gebruikte baancombinaties. Deze preferentietabellen voor de nacht zullen door LVNL bij de afhandeling van het vliegverkeer worden toegepast. Ook is het noodzakelijk om ten behoeve van de veiligheid en vermindering van geluidhinder 's nachts regel 2 en regel 3 van het NNHS niet van toepassing te verklaren.

3. Relatie met groot onderhoud Buitenveldertbaan

Op 24 maart 2025 is de Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2025 in werking getreden. In die regeling worden vrijstellingen verleend om onderhoudswerkzaamheden op de luchthaven mogelijk te maken.¹ In aanvulling hierop is het noodzakelijk om vrijstellingen te verlenen van de regels in het LVB, die betrekking hebben op het gebruik van het luchtruim en de beschikbaarheid van start- en landingsbanen, voor de periode waarin de Polderbaan niet beschikbaar is vanwege de NAVO-top. Daartoe strekt de onderhavige regeling.

Op het moment van vaststelling van de planning voor het onderhoud aan de Buitenveldertbaan was nog niet bekend dat de NAVO-top op 24 en 25 juni 2025 in Nederland zou plaatsvinden. De planning voor de onderhoudswerkzaamheden op de luchthaven Schiphol betreft namelijk een meerjarig proces, waarin het niet mogelijk is om al in een vroeg stadium rekening te houden met een evenement als de NAVO-top. Door Schiphol is echter alsnog bekeken of het onderhoud dat plaatsvindt gedurende de NAVO-top, kan worden uitgesteld. De gevolgen van het uitstellen van dit onderhoud worden echter dermate groot geacht, dat uitstel geen optie is gebleken. Uitstel leidt onder andere tot verlenging van de doorlooptijd van het onderhoud met drie tot tien weken, vanwege slechtere weersomstandigheden later in het jaar. Een langere doorlooptijd leidt tot langer gewijzigd baangebruik waardoor de duur van de impact op de omgeving ook langer wordt.

4. De aanvraag

Artikel 8.23, vijfde lid, van de Wet luchtvaart, maakt het mogelijk om in geval van een bijzonder voorval waarbij het normale gebruik van de luchthaven ernstig wordt belemmerd, vrijstelling te verlenen van een regel in het LVB of een in het LVB vastgelegde grenswaarde te vervangen. In de praktijk gaat hier een aanvraag van Schiphol aan vooraf.

Op 18 februari 2025 is de definitieve aanvraag van Schiphol ontvangen waarin wordt verzocht om af te mogen wijken van de regels in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) met betrekking tot het baan- en routegebruik om de NAVO-top mogelijk te maken (kenmerk PvO.2025.001). Als gevolg hiervan treedt een wijziging van het baan- en routegebruik op waardoor het verkeer in het gebruiksjaar 2025 anders zal worden afgewikkeld dan in het LVB is aangenomen. In verband hiermee heeft de luchthaven Schiphol op 12 mei 2025 verzocht voor het gebruiksjaar 2025 ook vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingpunten vast te stellen.

5. Wettelijk kader

Artikel 8.23, vijfde lid, van de Wet luchtvaart, biedt de Minister van Infrastructuur en Waterstaat de mogelijkheid om vrijstelling te verlenen van een regel in het LVB of een in het LVB vastgelegde grenswaarde te vervangen indien ten gevolge van een bijzonder voorval het normale gebruik van de luchthaven ernstig wordt belemmerd. Gelet op de operationele impact op Schiphol en de noodzakelijke voorbereidingen, beveiligingsmaatregelen en de sluiting van het luchtruim boven Den Haag, wordt de NAVO-top als zo'n bijzonder voorval aangemerkt.

6. Fasen Polderbaan niet beschikbaar

De Polderbaan is in de periode van 21 juni 23.00 uur tot en met 27 juni 2025 11.00 uur Polderbaan niet beschikbaar. Het faciliteren van de NAVO-top geschiedt in vier fasen. Gedurende de eerste drie fasen

¹ Zie Staatscourant 2025, 6981 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen.

zal de Polderbaan niet beschikbaar zijn voor de afhandeling van regulier vliegverkeer.

Fase 1: Opbouwfase van 21 juni 23.00 uur tot en met 23 juni 2025 15.00

Tijdens deze fase wordt de Polderbaan buitengebruik gesteld en in gereedheid gebracht voor de ontvangst van delegaties en het parkeren van hun toestellen. In deze fase worden de volgende opbouwwerkzaamheden uitgevoerd:

- Het ombouwen van het gebied rondom Polderbaan tot een zwaar beveiligd zelfstandig afhandlingsgebied;
- Bestaande baanverlichting wordt verwijderd;
- Zware vliegtuigen worden tijdens de NAVO-top op de baan geparkeerd. Dit is een zwaardere belasting voor de baan dan rollende vliegtuigen. Daarom moeten voorzieningen worden aangebracht om de draagkracht van de baan te vergroten en de baan te verstevigen;
- Markeringen en noodverlichting worden aangebracht;
- Vliegtuigposities op de baan worden ingericht;
- Tijdelijke infrastructuur wordt ten behoeve van logistieke verplaatsingen aangebracht;
- Nutsvoorzieningen worden aangelegd;
- Beveiligingslinies worden ingericht.

Fase 2: Parkeren op Polderbaan van 23 juni 15.00 uur tot en met 26 juni 2025 00.00 uur

De Polderbaan wordt gebruikt als locatie om vliegtuigen van delegaties te ontvangen, te parkeren en te beveiligen. Daarnaast zullen er restricties zijn die betrekking hebben op het luchtruim. De luchtruimrestricties vloeien voort uit de Regeling tijdelijke sluiting en beperking luchtruim NS 2025 zoals op 20 mei 2025 gepubliceerd in de Staatscourant.

Het is bij een wereldtop, zoals de NAVO-top, gebruikelijk om restricties op te leggen aan het gebruik van het luchtruim. Deze restricties komen voort uit de op het vertrouwelijke dreigingsbeeld gebaseerde scenario's die door de NCTV zijn opgesteld. Die scenario's leveren een behoefte op aan een luchtruim waarmee zowel veiligheid geborgd is, op de grond en in de lucht, alsook waarmee een adequate werkruimte is ingericht voor het bewaken en beveiligen van de deelnemers. Zo zal er gedurende de top onder andere geen vliegverkeer over Den Haag mogelijk zijn. Al het verkeer dat normaal gesproken over Den Haag zou vliegen, wordt in deze periode op een andere manier afgehandeld.

Om de veiligheid van de aankomende en vertrekkende delegaties van deelnemers aan de NAVO-top te borgen worden bijvoorbeeld ook onbemande luchtvaartuigen geweerd in de Schiphol CTR en in een gebied binnen de Rotterdam CTR. Verder gelden beperkingen in grote delen van het Nederlandse luchtruim voor de business aviation en general aviation.

Fase 3: Afbouwfase Polderbaan van 26 juni 0.00 uur tot en met 27 juni 2025 11.00 uur

Tijdens de afbouwfase worden de tijdelijke infrastructuur en voorzieningen weer afgebroken en zal de Polderbaan worden hersteld in de oorspronkelijke staat. Deze fase omvat het verwijderen van tijdelijke structuren, het opruimen van de locatie en het zorgen voor een veilige en efficiënte afvoer van materialen.

Fase 4: Transitie richting normale operatie Polderbaan weer beschikbaar op 27 juni 11.00 uur tot en met 27 juni 2025 23.00 uur

In deze fase kan de Polderbaan weer voor de afhandeling van vliegverkeer worden gebruikt. Echter, het is de verwachting dat nog de hele dag een geleidelijke transitie naar de normale operatie plaats zal vinden, omdat de normale dienstregelingen niet in één keer kunnen worden hervat. De belangrijkste reden is dat vanwege het grote aantal geannuleerde vluchten in de dagen ervoor veel vliegtuigen voor langere tijd op Schiphol geparkeerd moeten worden. Die toestellen kunnen niet allemaal tegelijkertijd worden ingezet.

7. Impact NAVO-top

De NAVO-top 2025 valt in de periode waarin groot baanonderhoud aan de Buitenveldertbaan wordt uitgevoerd. Om de NAVO-top te faciliteren is gedurende vijf en een halve dag ook de Polderbaan niet beschikbaar, omdat deze baan is aangewezen als afhandellootatie. Daarnaast zijn delen van het luchtruim in de omgeving van Den Haag niet beschikbaar voor de afhandeling van luchtverkeer van en naar Schiphol. Tot slot zijn er een halve dag effecten van het geleidelijk weer teruggaan naar de normale operatie na afloop van de top. De voornaamste aanvullende effecten van de NAVO-top in combinatie met het onderhoud aan de Buitenveldertbaan zijn hieronder aangegeven.

7.1 Verwachte verschuiving van verkeer in de tijd

Gezien het grote effect van het niet beschikbaar zijn van twee start- en landingsbanen op Schiphol, is de gedeclareerde capaciteit gedurende vijf en een halve dag verlaagd naar die van één landingsbaan en één startbaan. Dit is circa een derde minder dan de normale capaciteit.

De capaciteitsreductie heeft grote gevolgen voor de vluchtschema's van luchtvaartmaatschappijen. Er zullen vluchten verplaatst worden naar een baan waar op dat moment capaciteit beschikbaar is. Daarnaast is de kans reëel dat vluchten gedurende de dag vertraging oplopen. Het is daarbij mogelijk dat vluchten naar de nacht verschuiven en dus landen of starten na 23.00 uur.

Verschillende vliegtuigmaatschappijen verwachten dat circa 10 tot 20 vluchten in de ochtend en circa 20–30 vluchten in de avond om verschillende redenen kunnen verschuiven gedurende de periode dat de Polderbaan buiten gebruik is. Redenen hiervoor kunnen zijn: het opvangen van vertragingen die gedurende de dag optreden en het uitvoerbaar houden van het vliegen van de schema's van verschillende luchtvaartmaatschappijen. Het valt onvoldoende in te schatten welke overige verstoringen en/of beperkingen kunnen optreden en of dit tot vertragingen leidt. De verwachting is dat de verstoringen zich vooral manifesteren aan het einde van de dag.

Herstel van eventuele verstoringen (recuperatie) aan de randen van de dag/nacht is dus noodzakelijk. De nachtoperatie biedt echter geen mogelijkheid tot herstel ten tijde van de NAVO-top vanwege alle van kracht zijnde operationele beperkingen en de beperkingen vanuit de regelgeving. Herstelmogelijkheden voor verstoringen zijn alleen mogelijk middels een verruiming (verlenging) van het dag regime en daar zijn ontheffingen voor nodig. Een verruiming van het dag regime houdt in dat tussen 23.00 uur en circa 0.30 uur de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures niet worden toegepast. Bij de nachtprocedures wordt een andere baanpreferentietabel toegepast en worden geluidsarme glijvluchtnaderingen met vaste routes (de zogenoemde Continuous Descent Approach (CDA)) en andere vertrekprocedures (routes) gevlogen dan overdag. Onder normale omstandigheden past LVNL, als het verkeersaanbod en andere operationele omstandigheden dat toelaten, de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures reeds vanaf 22.30 uur toe teneinde een gunstig effect op de hinderbeleving te bewerkstelligen.

7.2 Verwachte verschuiving van verkeer over de banen

De Polderbaan wordt in de normale situatie ingezet als preferente landingsbaan bij zuidenwind (richting 18R) en preferente startbaan bij noordenwind (richting 36L), gezien het feit dat deze de minste hinder oplevert voor de omgeving. Dit geldt zowel voor de dagperiode als de nachtperiode. Het niet beschikbaar zijn van deze baan zal leiden tot inzet van de Zwanenburgbaan als preferente baan voor landingen bij zuidenwind (richting 18C) en starts bij noordenwind (36C), zowel overdag als 's nachts. Dit leidt tot meer hinder in Zwanenburg, Krommenie, Assendelft en omgeving, en minder rond Uitgeest, Velsen en Spaarndam.

De Zwanenburgbaan wordt vaak als tweede landingsbaan ingezet, in combinatie met de Polderbaan (parallel naderen vanuit het noorden). De verschuiving van verkeer van de Polderbaan (richting 18R) naar de Zwanenburgbaan (richting 18C) zal leiden tot inzet van een andere baan als tweede landingsbaan. Tijdens de NAVO-top zal, wanneer nodig, de Schiphol-Oostbaan (richting 22) als tweede baan ingezet worden, omdat er geen alternatieven zijn.

Omdat het verwachte verkeersaanbod is gebaseerd op de capaciteit van één landingsbaan en één startbaan wordt de noodzaak tot inzet van een tweede landingsbaan sterk verminderd. Niettemin kan het vluchtaanbod in de praktijk soms hoger zijn dan de capaciteit van één baan. Verder kan de inzet van een tweede landingsbaan tijdelijk nodig zijn nadat de vluchtuivoering tijdelijk is stilgelegd vanwege de beveiliging van de NAVO-delegaties of andere operationele omstandigheden in relatie tot de NAVO-top.

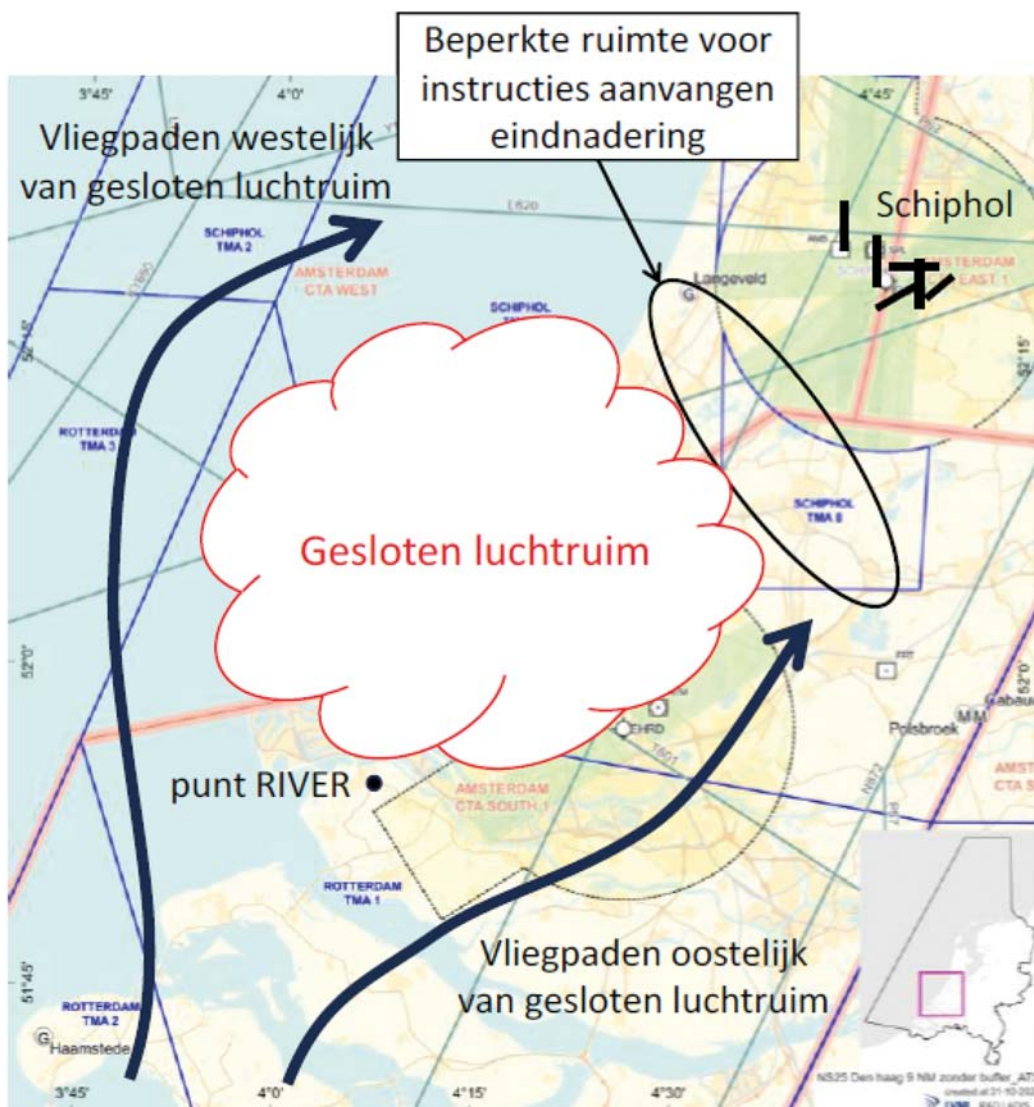
Bovenstaande effecten worden verwacht gedurende de periode dat de Polderbaan gesloten is (fases 1 tot en met 3). Gelijktijdig zijn er ook effecten van het groot onderhoud aan de Buitenveldertbaan. Daarnaast zullen er in fase 2 geen privé en zakenvluchten van en naar Schiphol zijn tijdens de luchtruimbeperingen. Dit beperkt de inzet van de Oostbaan in die dagen.

7.3 Verwachte verschuiving van verkeer over aankomst- en vertrekroutes

Impact tijdens fase 2: Periode 23 juni 15.00 uur tot en met 26 juni 2025 0.00 uur

Ter beveiliging van de NAVO-delegaties zal er tijdens de NAVO-top (fase 2) een gebied worden ingesteld rondom Den Haag dat verboden is voor alle luchtverkeer behalve voor het verkeer dat te

maken heeft met de beveiliging van de top, en opsporings- en reddingsvluchten (bijvoorbeeld de traumahelicopter). Ander luchtverkeer, inclusief dat van en naar Schiphol, moet om dit gebied heen vliegen, zie afbeelding hieronder.



Afbeelding: Gesloten luchtruim boven Den Haag met effect op verkeersstromen naar Schiphol.

Verkeer dat Schiphol nadert vanuit het zuiden, via punt RIVER, zou normaal gesproken over Den Haag richting Schiphol vliegen. Tijdens de NAVO-top zal dit verkeer moeten omvliegen via de Noordzee, of oostelijk over Rotterdam, Gouda en omgeving. Dat laatste is niet ongewoon, want ook bij parallel naderen vanuit het zuiden vliegt een deel van de naderingen over dit gebied, op vergelijkbare hoogtes. De hoeveelheid verkeer via punt RIVER zal daarom significant afnemen tot hooguit enkele vluchten per uur. Onder normale omstandigheden is dit tot 21 vluchten per uur. Dit betekent dat er minder hinder van Schiphol-verkeer is boven het Westland en de omgeving van Den Haag. De impact voor Rotterdam, Gouda en omgeving wordt als zeer beperkt ingeschat. In hoeverre het aankomende verkeer vanuit het zuiden ten westen of ten oosten van het gesloten luchtruim zal worden geleid hangt af van meerdere omstandigheden, zoals de ingezette baancombinatie, het verkeersaanbod voor andere stromen en het weer (met name buien).

Het gesloten gebied verkleint daarnaast de beschikbare ruimte voor afhandeling van verkeer naar de Kaagbaan (landen richting 06). Om toch landingen op de Kaagbaan mogelijk te maken, zal dit verkeer dicht bij Schiphol de eindnadering aanvangen en daarom meer geconcentreerd zijn ter hoogte van bijvoorbeeld Alphen aan den Rijn, Noordwijk en Sassenheim. Een aanvullend effect van de kleinere manoeuvreerruimte is dat ten behoeve van een veilige afhandeling, het noodzakelijk is om de onderlinge tijd tussen twee naderingen te vergroten. Dit betekent dat de landingscapaciteit van de

Kaagbaan lager is dan wanneer het gesloten luchtruim wel beschikbaar is. Indien mogelijk en noodzakelijk zal de Aalsmeerbaan (richting 36R) als tweede landingsbaan worden ingezet.

Het zal niet mogelijk zijn om 's nachts de vaste naderingsroutes naar de Kaagbaan te volgen, omdat deze door of vlak langs het gesloten luchtruim lopen. Het is ook niet mogelijk om de eindnadering op 3000 voet te starten, aangezien de eindnadering dan in het gesloten luchtruim zou moeten beginnen. Hierdoor zal het naderend verkeer lager dan normaal over Noordwijk en Sassenheim vliegen. Daarnaast loopt de vaste naderingsroute vanuit het zuiden naar de Zwanenburgbaan (18C) ook door het gesloten luchtruim. Dit verkeer zal de route daarom pas boven de Noordzee oppakken.

Verder zal verkeer vertrekkend van Schiphol richting het zuidwesten niet van de normale startroutes gebruik kunnen maken, omdat die door het gesloten luchtruim lopen. Dit verkeer zal andere, bestaande vertrekroutes gebruiken. Deze routes zullen daardoor drukker worden, maar het effect wordt gecompenseerd door het lagere totale verkeersaanbod op Schiphol.

Impact tijdens fase 1 tot en met fase 3: 21 juni 23.00 uur tot en met 27 juni 2025 11.00 uur

Daarnaast zijn er effecten te verwachten tijdens fases 1 tot en met 3. Met alle reeds bekende beperkingen en de niet voorziene operationele belemmeringen, is de kans op verstoringen tijdens de operatie reëel. Hierbij is er een reële kans op uitlopen van het vliegverkeer tot na 23.00. Om recuperatie na 23.00 uur mogelijk te maken in geval van dergelijke verstoorde situaties eerder op de dag (zie volgende paragraaf) is het nodig om de reguliere capaciteit van de in gebruik zijnde start- en landingsbaan tijdelijk te continueren in de nacht. Dit zal alleen aangewend worden indien herstel van een verstoring noodzakelijk is. Verwacht wordt dat dit nodig is tot uiterlijk 0.30. Hierbij wordt 1+1-baangebruik met reguliere capaciteit ingezet. De regels voor routegebruik zijn daarvoor een limiterende factor.

Voor het continueren van de dag-landingscapaciteit na 23.00 uur is het noodzakelijk dat de eindnadering op minimaal 2000 voet begint in plaats van 3000 voet. De verkeersleider heeft dan mogelijkheden om verkeer kort achter elkaar te laten naderen. Voor de Kaagbaan is de eindnadering op minimaal 2000 voet laten beginnen sowieso al nodig vanwege het gesloten luchtruim (tijdens fase 2) en voor de Aalsmeerbaan vanwege de RNP-nadering, maar voor andere banen is deze aanpassing aanvullend. Het zal een toename van hinder opleveren voor met name Zwanenburg, Beverwijk en Krommenie en directe omgeving, omdat de Zwanenburgbaan (18C) de meest waarschijnlijke landingsbaan wordt in de nacht, aangezien wind uit zuidelijke richting vaker voorkomt dan noordelijke. Maar afhankelijk van de weersomstandigheden kan het later aanvangen van de eindnadering ook leiden tot meer hinder rond Noordwijk en Sassenheim (voor baan 06), in Amsterdam (voor baan 22) en in het naderingsgebied van de Aalsmeerbaan (36R). Er wordt minder hinder verwacht rond Uitgeest, Velsen en Spaarn-dam omdat de Polderbaan niet gebruikt kan worden.

Het startend verkeer dient in de nacht tot minimaal vliegniveau 90 (circa 9000ft) op de vertrekroute te blijven. Dat beperkt de mogelijkheid voor ingrijpen van verkeersleiders bij potentiële conflicten. Daarom is de tijd tussen twee starts in de nacht groter dan overdag, om de kans op conflicten te verminderen. Dit verlaagt de startcapaciteit. Voor een continuering van de dag-startcapaciteit in de nacht is het daarom nodig dat de verkeersleider starts van de vertrekroute kan laten afwijken op een lagere hoogte, zodat verkeer sneller achter elkaar kan starten zonder een verhoogde kans op conflicten. Vertraagd startend verkeer kan hierdoor ook eerder vertrekken dan wanneer de nachtcapaciteit zou gelden, waardoor er tot minder laat in de nacht gestart hoeft te worden. Dit leidt tot een minder lange periode van overlast voor omwonenden. Dit kan in alle gebieden in de directe omgeving van Schiphol leiden tot meer hinder, maar met name in Zwanenburg, Haarlem, Amsterdam-West, Hoofddorp, Nieuw-Vennep en Rijsenhout. Afhankelijk van de weersomstandigheden kan het eerder van de vertrekroute afhaken ook leiden tot meer hinder in de omgeving van Aalsmeer, Uithoorn en Mijdrecht (baan 18L).

Impact tijdens fase 4: 27 juni 11.00 uur tot en met 27 juni 2025 23.00 uur

Tijdens fase 4 is het de inzet van Schiphol om de Polderbaan zo snel mogelijk weer beschikbaar te maken en zal de operatie naar verwachting weer grotendeels normaal zijn, behoudens de effecten van het groot onderhoud aan de Buitenveldertbaan. Echter, het verkeersaanbod zal naar verwachting niet meteen na de oplevering van de Polderbaan op het normale niveau zijn. Immers, vanwege het grote aantal geannuleerde vluchten in de dagen ervoor, zijn vluchtschema's anders dan normaal en zullen extra vliegtuigen voor langere tijd op Schiphol geparkeerd moeten worden. Die kunnen niet allemaal tegelijkertijd weer ingezet worden als de Polderbaan weer open is, omdat er veel nog op de 'verkeerde' plek staan. Dit is vergelijkbaar met een storing in het treinverkeer. Treinen en personeel moeten eerst naar de juiste plaats gebracht worden en daarom kan de dienstregeling alleen geleidelijk weer opgepakt worden. Als gevolg hiervan vinden er tijdens de transitie naar de normale operatie



minder vluchten plaats dan normaal wordt verwacht, waarbij de effecten op de verdeling van verkeer over aankomst- en vertrekroutes op voorhand niet is in te schatten, omdat de vluchtschema's nog niet bekend zijn.

7.4 Gevolgen

Luchtvaartmaatschappijen

Met twee gesloten banen op Schiphol rondom de NAVO-top is de inzet van een tweede start- of landingsbaan beperkt mogelijk. Daarom is de gedeclareerde capaciteit beperkt tot die van één landingsbaan en één startbaan. Dat betekent dat de luchtvaartmaatschappijen in de periode rond de NAVO-top al een groot deel van de reguliere vluchten hebben verwijderd. Als het verkeersaanbod in de operatie op momenten toch hoger is dan de capaciteit, of de capaciteit is tijdelijk lager (geweest) dan die van één baan en er kan geen tweede start- of landingsbaan gebruikt worden, dan zal dit aanvullend leiden tot aanzienlijke vertraging op de dag van uitvoering en mogelijk extra annulering van vluchten.

Gevolgen voor omwonenden luchthaven

Bovenstaande effecten betekenen naar verwachting minder hinder in het Westland en de omgeving van Den Haag en Leiden, in de omgeving van Uitgeest, Velsen en Spaarndam. Er wordt meer hinder verwacht voor de omgeving van Noordwijk, Sassenheim, Alphen aan den Rijn, Zwanenburg, Krommenie en Assendelft, en mogelijk ook voor Amsterdam, Haarlem, Hoofddorp, Nieuw-Vennep en Rijsenhout en de omgeving van Aalsmeer en Uithoorn.

Regeldruk

Aan de regeling zijn geen administratieve lasten verbonden. De regeling is derhalve niet aan het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR) voorgelegd.

8. Beoordeling

Onderbouwing Nieuw Normen- en Handhavingssysteem Schiphol (NNHS)

Sinds 2015 wordt er niet meer gehandhaafd bij een overschrijding van het huidige wettelijke stelsel met handhavingpunten, zolang de overschrijding het gevolg is van het vliegen volgens het NNHS. Dit noemen we het anticiperend handhaven. Concreet houdt dit in dat er bij een overschrijding van de grenswaarden geen maatregel wordt opgelegd indien blijkt dat de overschrijding het gevolg is van de toepassing van de regels uit het NNHS. Dit wordt na afloop van ieder gebruiksjaar beoordeeld door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

Het anticiperend handhaven geschiedde in afwachting van het vastleggen van het NNHS in een gewijzigd LVB. Deze vastlegging heeft echter, mede als gevolg van het ontbreken van een natuurvergunning voor Schiphol indertijd, op zich laten wachten. Onder het NNHS worden de start- en landingsbanen ingezet die per saldo de minste hinder voor de omgeving opleveren. Hoewel de reductie van geluidsoverlast het uitgangspunt (en voor de meeste omwonenden ook het gevolg) is van het NNHS, leidt anticiperend handhaven ertoe dat de rechtspositie van omwonenden op het gebied van geluidshinder al geruime tijd onvoldoende is gereguleerd. In de Hoofdlijnenbrief Schiphol van 24 juni 2022² heeft het kabinet het streven uitgesproken om het anticiperend handhaven te beëindigen, in combinatie met het voortzetten van het strikt preferentieel baangebruik. Op deze manier wordt de rechtspositie van omwonenden hersteld. Dit betreft 'spoor 1' van de effectuering van het Hoofdlijnenbesluit Schiphol, om te komen tot een betere balans tussen Schiphol en haar leefomgeving.³ Op 14 november 2023 heeft het kabinet besloten dat 'spoor 1' van de effectuering van het Hoofdlijnenbesluit Schiphol zal worden opgeschort, in ieder geval totdat de Hoge Raad uitspraak heeft gedaan in de cassatieprocedure tussen KLM c.s./IATA e.a. en de Staat. Op 12 juli 2024 heeft de Hoge Raad geoordeeld dat het anticiperend handhaven niet mag worden beëindigd zonder een Europese procedure (Balanced Approach-procedure) te doorlopen. Dit betekent dat het anticiperend handhaven zal worden voortgezet totdat een wijziging van het LVB in werking is getreden en dat de ILT geen maatregel zal opleggen indien gevlogen wordt volgens de kaders van het NNHS.⁴

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

³ Kamerstukken II 2022/23, 29 665, nr. 481.

⁴ Kamerstukken II 2022/23, 29 665, nr. 488.



Kaders NNHS

Het Ministerie van IenW vindt het belangrijk om binnen de kaders van het NNHS tot een verantwoorde afhandeling van de NAVO-top te komen, dat Schiphol en LVNL daarbij maximaal rekening houden met de omgeving en dat daarbij is geborgd dat uitsluitend vanuit veiligheidsoverwegingen wordt afgeweken van de preferentietabellen die tijdens de NAVO-top van toepassing zijn. LVNL is verzocht om, binnen de veiligheidscondities, tijdens de NAVO-top baancombinaties in te zetten die gegeven de dan beschikbare banen maximaal inzetten op hinderbeperking conform het NNHS.

Regel 1 NNHS: Inzet baancombinaties

Deze regel heeft betrekking op de verklaarbaarheid van de ingezette baancombinaties aan de hand van de voorgeschreven preferentievolgorde zoals beschreven in het NNHS. Deze regel blijft van toepassing tijdens de NAVO-top. Uit het NNHS volgt dat het luchtverkeer bij normaal gebruik van de luchthaven wordt afgehandeld met toepassing van de baanpreferentietabellen van het NNHS. De NAVO-top kan niet worden uitgevoerd met toepassing van de preferentietabellen zoals deze onder normale omstandigheden worden toegepast. Derhalve is in deze ministeriële regeling bepaald welke baanpreferentietabellen tijdens de periode dat de Polderbaan buiten gebruik is vanwege de NAVO-top van toepassing zijn voor het selecteren en het verklaren van de in de praktijk gebruikte baancombinaties. Deze preferentietabellen voor de dag en de nacht zullen door LVNL bij de afhandeling van het vliegverkeer worden gehanteerd. Het NNHS bevat voor de nachtperiode geen vervangende preferentietabellen. Ter bescherming van de omgeving is in deze regeling ook voorgeschreven welke baanpreferentietabel gedurende de periode van 23.00 uur tot 6.00 uur door LVNL dient te worden toegepast bij de afwikkeling van het vliegverkeer. LVNL zal tijdens de periode dat de Polderbaan buiten gebruik is vanwege de NAVO-top de in deze ministeriële regeling opgenomen baanpreferentietabellen toepassen. Daarmee zal het percentage niet legitiem verklaard baangebruik binnen de toegestane marges van het NNHS blijven.

Regel 2 NNHS: Inzet van een tweede start- of landingsbaan

Om de veiligheid van de operatie te waarborgen en ter beperking van de geluidhinder 's nachts zal regel 2 van het NNHS niet van toepassing zijn gedurende de periode van 21 juni 2025 23.00 uur tot en met 27 juni 2025 23.00 uur (zie ook de artikelsgewijze toelichting van artikel 3, tweede lid).

Regel 3 NNHS: Verdeling van het startend en landend verkeer

Ten behoeve van veiligheid en vermindering van geluidhinder 's nachts zal regel 3 van het NNHS niet van toepassing zijn gedurende de periode van 21 juni 2025 23.00 uur tot en met 27 juni 2025 23.00 uur (zie ook artikelsgewijze toelichting van artikel 3, tweede lid).

Regel 4 NNHS: Gebruik van de vierde baan

Deze regel heeft betrekking op de inzet van een vierde baan. De verwachting is dat het faciliteren van de NAVO-top geen significante impact heeft op regel 4. Regel 4 blijft van toepassing tijdens de NAVO-top.

De vier NNHS-regels voor het strikt preferentieel baangebruik zijn opgenomen in bijlage 2 bij de ontwerpwijziging van het LVB in verband met de invoering van het NNHS, dat in verband met de zienswijzeprocedure op 1 maart 2021 is gepubliceerd in de Staatscourant (Stct. 2021, 9062) en ook te vinden is op de website <https://www.luchtvaartindetoekomst.nl>. Het aantal mogelijk te voeren baancombinaties waarin zowel twee start- als landingsbanen gelijktijdig in gebruik zijn wordt zeer beperkt door het niet beschikbaar zijn van de Buitenveldertbaan en Polderbaan tijdens de NAVO-top.

Contraexpertise vervangende grenswaarden geluid

Het Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) heeft een contra-expertise uitgevoerd op de door Schiphol toegezonden vervangende grenswaarden. De contra-expertise heeft geleid tot enkele aanpassingen in de invoergegevens waarna Schiphol de gecorrigeerde vervangende grenswaarden bij het ministerie heeft aangeleverd.

Niet alle door Schiphol aangevraagde grenswaarden zijn aangepast. In de onderhavige regeling zijn alleen de grenswaarden aangepast waar dat met het oog op de NAVO-top noodzakelijk is.

Toetsing en consultatie

HUF-toets

De ontwerpregeling is voorgelegd aan de ILT voor een Handhaving- Uitvoerings- en Fraudebestendigheidstoets (HUF-toets). De ILT acht de regeling handhaafbaar, uitvoerbaar en fraudebestendig. In reactie op de uitgevoerde HUF-toets heeft het ministerie richting de ILT schriftelijk een aantal vragen beantwoord. Zo heeft het ministerie in antwoord op de vraag of de vluchten tussen 23:00 en 00:30 uur (lees alle vluchten) meetellen bij het maximumaantal nachtvluchten aangegeven dat dat inderdaad het geval is. Er is immers in de regeling niet opgenomen dat daarvan wordt afgeweken. Om het toezicht effectief uit te kunnen voeren heeft het ministerie op verzoek van de ILT ook een overzicht van de geldende vrijstellingen en preferentietabellen voor het hele gebruiksjaar aan de ILT verstuurd, gebaseerd op de tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2025 zoals op 24 maart 2025 in werking getreden, en de voorliggende tijdelijke regeling buitengebruikstelling Polderbaan NAVO-top.

Uitvoeringstoets

LVNL heeft op 23 april 2025 de uitvoeringstoets op de ontwerpregeling aan lenW aangeboden. LVNL heeft de ontwerpregeling op uitvoerbaarheid getoetst en geconcludeerd dat de tijdelijke regeling voor de NAVO-top uitvoerbaar is, mits een expliciete vrijstelling wordt verleend voor NNHS-regel 2 en 3 voor de verkeersafhandeling tijdens en rondom de NAVO-top. Naar aanleiding van deze bevinding in de uitvoeringstoets is artikel 3, tweede lid, opgenomen in de voorliggende regeling.

Internetconsultatie ontwerpregeling, MRS en BRS.

De voorliggende regeling is niet aangeboden voor internetconsultatie. Enerzijds vanwege het vertrouwelijke karakter van de NAVO-top, en anderzijds omdat de consultatie onder de omstandigheden waarin de NAVO-top plaatsvindt niet in betekenende mate kan leiden tot aanpassing van de regeling.

Vanwege het vertrouwelijke karakter van de NAVO-top is de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) niet verzocht om een advies uit te brengen over het concept van de Tijdelijke regeling buitengebruikstelling Polderbaan NAVO-top en de ontheffingsaanvraag van Schiphol. Het Ministerie van lenW heeft de leden van de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) en de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), op respectievelijk 8 en 14 mei 2025, geïnformeerd over het verzoek van de sector tot het opstellen van een regeling vanwege de buitengebruikstelling van de Polderbaan tijdens en rond de NAVO-top.

Communicatie omgeving luchthaven Schiphol

Tijdens en voorafgaand de NAVO-top worden omwonenden door Schiphol geïnformeerd over mogelijke hinder zoals geluidsoverlast, verkeersomleidingen en verkeersdrukte. Dit doet Schiphol via diverse kanalen zoals haar website, social media, nieuwsberichten, huis-aan-huis bladen en persvoorlichting. Door proactieve en duidelijke communicatie wil Schiphol ervoor zorgen dat iedereen goed is geïnformeerd en zich op tijd kan voorbereiden.

Ook op de website NAVO-top 2025 | Ministerie van Buitenlandse Zaken | Rijksoverheid.nl is informatie te vinden over de NAVO-top.

9. Werkingsduur

De vrijstellingen gelden voor de periode van 21 juni 2025 23.00 uur tot en met 27 juni 2025 23.00 uur, waarin de Polderbaan niet beschikbaar is vanwege de NAVO-top.

De vervangende grenswaarden voor geluidsbelasting vanwege de NAVO-top en de onderhoudswerkzaamheden op de luchthaven gelden voor het gehele gebruiksjaar 2025 (dat is de periode 1 november 2024 tot en met 31 oktober 2025). Deze periode voor de vervangende grenswaarden is nodig omdat grenswaarden altijd voor een periode van een heel gebruiksjaar gelden.

Artikelsgewijs

Artikel 1 Definities

Ten behoeve van de leesbaarheid zijn enkele begripsomschrijvingen opgenomen.

Artikel 2 vrijstellingen

Lid 1

Gedurende de periode van 21 juni 2025 23.00 uur tot en met 27 juni 2025 11.00 uur, waarin de Polderbaan tussen 23.00 uur en 6.00 uur niet beschikbaar of bruikbaar is vanwege de NAVO-top, is het toegestaan om gedurende dat tijdvak te starten vanaf baan 18L en landen op baan 36R (Aalsmeerbaan), en te starten vanaf baan 36C en landingen op baan 18C (Zwanenburgbaan).

Lid 2

Gedurende de periode van 21 juni 2025 23.00 uur tot en met 27 juni 2025 11.00 uur, waarin de Polderbaan niet beschikbaar of bruikbaar is vanwege de NAVO-top, is het toegestaan om gedurende het tijdvak tussen 23.00 en 06.00 uur bij de nadering van baan 06 (Kaagbaan) en baan 36R (Aalsmeerbaan) een minimum vlieghoogte van 2.000 voet aan te houden.

Vanwege de luchtruimsluiting boven Den Haag is het voor naderend verkeer niet zonder meer mogelijk om het instrument landingsysteem (ILS) van landingsbaan 06 (Kaagbaan) op een hoogte van minimaal 3000 ft aan te vliegen. De luchtruimsluiting beperkt de mogelijkheid om voldoende horizontale separatie tussen vliegtuigen te waarborgen. Separatie dient dan ook in het verticale vlak te worden gegarandeerd. Om dit mogelijk te maken is het noodzakelijk dat van de hoogtebeperking van 3000 ft voor het inzetten van de eindnadering binnen de Schiphol TMA mag worden afgeweken. Voor baan 36R (Aalsmeerbaan) is geen ILS beschikbaar vanwege het grootonderhoud aan de Buitenveldertbaan. Er kan alleen een nadering met behulp van satellietnavigatie worden uitgevoerd (RNP-nadering). Voor dit type nadering is echter alleen een procedure gepubliceerd waarbij de eindnadering begint op 2000 voet.

Lid 3

Gedurende de periode van 21 juni 2025 23.00 uur tot en met 27 juni 2025 11.00 uur, waarin de Polderbaan niet beschikbaar of bruikbaar is vanwege de NAVO-top, is het toegestaan om gedurende het tijdvak tussen 23.00 uur en 00.30 uur bij de nadering van baan 18C (Zwanenburgbaan) en baan 22 (Oostbaan) een minimum vlieghoogte van 2000 voet aan te houden.

Om te kunnen herstellen van een verstoring in de operatie eerder op de dag is het nodig om de reguliere capaciteit passend bij de dagoperatie ook na 23.00 uur voort te kunnen zetten, naar verwachting tot maximaal 0.30 uur. Deze reguliere capaciteit is alleen mogelijk als de eindnadering op 2000 voet kan worden aangevangen. Voor banen 06 (Kaagbaan) en 36R (Aalsmeerbaan) kan dit al op basis van lid 2; lid 3 maakt het ook mogelijk voor banen 18C (Zwanenburgbaan) en 22 (Oostbaan).

Lid 4

Gedurende de periode van 21 juni 2025 23.00 uur tot en met 27 juni 2025 11.00 uur, waarin de Polderbaan niet beschikbaar is vanwege de NAVO-top, is het voor het tijdvak tussen 23.00 uur en 6.00 uur toegestaan af te wijken van de luchtverkeerswegen voor vertrekkend verkeer vanaf baan 36C (Zwanenburgbaan).

Lid 5

Gedurende de periode van 21 juni 2025 23.00 uur tot en met 27 juni 2025 11.00 uur, waarin de Polderbaan niet beschikbaar is vanwege de NAVO-top, is het voor het tijdvak tussen 23.00 uur en 00.30 uur toegestaan af te wijken van de luchtverkeerswegen voor vertrekkend verkeer vanaf baan 24 (Kaagbaan), baan 18C (Zwanenburgbaan) en baan 18L (Aalsmeerbaan).

Lid 6

Gedurende de periode van 21 juni 2025 23.00 uur tot en met 27 juni 2025 11.00 uur, waarin de Polderbaan niet beschikbaar is vanwege de NAVO-top is het toegestaan om in tijdvak tussen 23.00 uur en 6.00 uur af te wijken van de luchtverkeerswegen voor landend verkeer op baan 06 (Kaagbaan).

Artikel 3

Lid 1

Artikel 8.23, derde lid, van de Wet luchtvaart bepaalt dat aan een vrijstelling beperkingen en voorwaarden kunnen worden verbonden, onder andere met het oog op de geluidbelasting. Daarmee

kunnen LVNL, Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen worden verplicht het nodige te doen om de ongewenste milieugevolgen van de vrijstelling zoveel mogelijk te beperken. Op Schiphol wordt al gevlogen volgens de regels van het NNHS. In artikel 3 van de regeling is bepaald dat teneinde de geluidhinder zoveel mogelijk te beperken een baanpreferentievolgorde wordt aangehouden die zoveel mogelijk aansluit bij de preferenties uit het NNHS. Artikel 3 bevat daarvoor preferentietabellen voor de dag en voor de nacht, die binnen de geldende meteorologische en operationele randvoorwaarden zoveel mogelijk moeten worden aangehouden in het kader van het anticiperend handhaven.

Tijdens de transitieperiode, na de openstelling van de Polderbaan op 27 juni 2025 om 11.00 uur, mag vanaf 11.00 uur tot en met 27 juni 2025 23.00 uur de gebruikte baancombinatie verklaard worden op basis van zowel tabel 2 uit de voorliggende regeling als de onderstaande tabel, zoals ook opgenomen in de Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2025. Deze overlap is nodig om een eventuele uitloop van de herstelwerkzaamheden aan de Polderbaan te kunnen opvangen. Onderstaande tabel wordt gebruikt na de geplande ingebruikname op 27 juni 2025 om 11.00 uur. Echter, er is een kans op uitloop van de herstelwerkzaamheden aan de Polderbaan. In dat geval zal tabel 2 uit de voorliggende regeling worden gebruikt.

Vereiste condities	Preferentie	Baancombinatie			
		Landingsbaan 1 (L1)	Landingsbaan 2 (L2)	Startbaan 1 (S1)	Startbaan 2 (S2)
Goed zicht én binnen UDP	1	06 (Kaagbaan)	36R (Aalsmeerbaan)	36L (Polderbaan)	36C (Zwanenburgbaan)
	2	18R (Polderbaan)	18C (Zwanenburgbaan)	24 (Kaagbaan)	18L (Aalsmeerbaan)
Goed zicht	3	36R (Aalsmeerbaan)	36C (Zwanenburgbaan)	36L (Polderbaan)	36C (Zwanenburgbaan)
	4	18R (Polderbaan)	18C (Zwanenburgbaan)	18L (Aalsmeerbaan)	18C (Zwanenburgbaan)
Marginaal zicht	5	18R (Polderbaan)	18C (Zwanenburgbaan)	18L (Aalsmeerbaan)	24 (Kaagbaan)

Lid 2

Regel 2 NNHS: Inzet van een tweede start- of landingsbaan

Regel 2 heeft betrekking op de inzet van een tweede startbaan respectievelijk tweede landingsbaan indien het verkeersaanbod daartoe noodzaakt. Dit is het geval zodra het verkeersaanbod op de eerste baan boven de in de Regeling milieu-informatie luchthaven Schipol (RMI) bepaalde drempelwaarde uitkomt (6 vluchten per 10 minuten bij goed zicht).

Op de Kaagbaan (landen richting 06) kan minder verkeer worden afgehandeld doordat het gesloten luchtruim boven Den Haag de beschikbare ruimte voor afhandeling van en naar deze baan beperkt. Daarnaast kan het vliegverkeer tijdelijk stilgelegd worden bij aankomst en vertrek van enkele delegaties, waardoor andere vluchten niet kunnen starten of landen. Bovendien kan het daadwerkelijke vluchtaanbod op momenten meer zijn dan de capaciteit van één baan, ondanks dat de vluchtschema's zijn gebaseerd op 1+1-baangebruik.

Om deze onbalans tussen vluchtaanbod en capaciteit op te vangen kan het nodig zijn om tijdelijk een tweede landingsbaan of tweede startbaan in te zetten. Dit is enerzijds vanwege de veiligheid, om de werkdruk van de verkeersleiders op een acceptabel niveau houden. Anderzijds vermindert de inzet van de tweede baan overdag de kans dat vluchten later op de dag zodanig worden vertraagd, dat ze tijdens de nacht moeten starten of landen. Tot slot is tijdens de transitie naar de normale operatie (fase 4), na afloop van de top, het verwachte verkeersaanbod lager dan onder normale omstandigheden. In beide gevallen kan het voorkomen dat de tweede baan ingezet wordt, terwijl de vastgestelde drempelwaarde niet wordt bereikt.

Om de veiligheid van de operatie te waarborgen en ter beperking van de geluidhinder 's nachts zal regel 2 van het NNHS niet van toepassing zijn gedurende de periode van 21 juni 2025 23.00 tot en met 27 juni 2025 23.00.

Regel 3 NNHS: Verdeling van het startend en landend verkeer

Deze regel geeft aan hoe het verkeer over twee start- of landingsbanen moet worden verdeeld, in het



geval er vanwege een start- of landingspiek twee startbanen of twee landingsbanen in gebruik zijn. Het kan (zoals onder regel 2 beschreven) nodig zijn om incidenteel een tweede landings- of startbaan in te zetten. De precieze verdeling van verkeer tijdens de NAVO-top is vanwege de beperkingen in baangebruik en luchtruimsluitingen tijdens de NAVO-top, niet vooraf te bepalen. Daarom zal ten behoeve van veiligheid en vermindering van geluidhinder 's nachts regel 3 van het NNHS niet van toepassing zijn gedurende de periode van 21 juni 2025 23.00 tot en met 27 juni 2025 23.00.

Artikel 4

Artikel 4 bevat vervangende grenswaarden voor alle handhavingspunten L_{den} en L_{night} voor gebruiksjaar 2025. Die vervangende grenswaarden worden door middel van een wijziging van de Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2025, opgenomen in die laatstgenoemde regeling. Zo wordt gewaarborgd dat de vervangende grenswaarden tot aan het einde van het gebruiksjaar (1 november 2025) van kracht blijven. De vervangende grenswaarden kunnen niet in de onderhavige regeling worden opgenomen, omdat de regeling vervalt met ingang van 28 juni 2025. Grenswaarden gelden altijd voor een gebruiksjaar, lopend van 1 november 2024 t/m 31 oktober 2025.

Artikel 5 Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking met ingang van 21 juni 2025. Daarmee wordt afgeweken van de zogenaamde vaste verandermomenten, omdat op die dag de Polderbaan buiten gebruik wordt gesteld om in gereedheid te worden gebracht voor de ontvangst van delegaties en het parkeren van hun toestellen. Ook wordt afgeweken van de minimuminvoeringstermijn. Met deze afwijking worden aanmerkelijke ongewenste publieke en private nadelen voorkomen (Ar. 4.17, vijfde lid, onder a). De regeling vervalt op 28 juni 2025.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener*