



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 10 februari 2026, nr. IENW/BSK-2026/15842, houdende vaststelling van vervangende grenswaarden geluidbelasting en vrijstelling van regels in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol in verband met groot onderhoud aan het banenstelsel op de luchthaven Schiphol (Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2026) [KetenID WGK028341]

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

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

BESLUIT:

Artikel 1 Definities

In deze regeling wordt verstaan onder:

- *gebruiksjaar 2026*: de periode van 1 november 2025 tot en met 31 oktober 2026;
- *LVB*: Luchthavenverkeerbesluit Schiphol;
- *LVNL*: Luchtverkeersleiding Nederland.

Artikel 2 Vervangende grenswaarden geluidbelasting

1. In plaats van de grenswaarden, genoemd in bijlage 2 van het LVB, gelden in het gebruiksjaar 2026 voor de in de onderstaande tabel genoemde handhavingspunten, de volgende vervangende grenswaarden:

Tabel: Grenswaarden geluidbelasting in L_{den} handhavingspunten

Handhavingspunt	Grenswaarde	2026 incl. onderhoud	2026 excl. onderhoud	delta dB	Vervangende grenswaarde	Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weeromstandigheden
1	55,98	53,20	53,20	0,00	55,98	56,98
2	57,70	54,80	54,81	−0,01	57,69	58,69
3	58,75	55,08	55,08	0,00	58,75	59,75
4	58,26	54,33	54,40	−0,07	58,19	59,19
5	57,91	53,21	53,25	−0,04	57,87	58,87
6	57,40	50,50	49,77	0,73	57,40	58,40
7	57,59	52,58	52,65	−0,07	57,52	58,52
8	58,57	53,34	53,41	−0,07	58,50	59,50
9	57,02	52,37	52,42	−0,05	56,97	57,97
10	59,22	56,29	56,37	−0,08	59,14	60,14
11	58,76	56,22	56,29	−0,07	58,69	59,69
12	58,45	56,18	56,26	−0,08	58,37	59,37
13	57,48	55,45	55,54	−0,09	57,39	58,39
14	56,81	54,09	54,16	−0,07	56,74	57,74
15	57,94	55,42	55,49	−0,07	57,87	58,87
16	56,94	54,29	54,33	−0,04	56,90	57,90
17	57,15	54,81	54,80	0,01	57,15	58,15
18	61,25	60,70	60,63	0,07	61,25	62,25
19	53,90	53,82	53,69	0,13	53,90	54,90
20	57,73	59,44	58,77	0,67	58,40	59,40
21	57,47	57,13	56,80	0,33	57,47	58,47
22	57,53	55,46	55,23	0,23	57,53	58,53
23	56,71	56,32	55,94	0,38	56,71	57,71
24	57,56	56,02	56,07	−0,05	57,51	58,51
25	57,91	58,11	58,18	−0,07	57,91	58,91

Handhavingspunt	Grenswaarde	2026 incl. onderhoud	2026 excl. onderhoud	delta dB	Vervangende grenswaarde	Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden
26	55,43	54,54	54,54	0,00	55,43	56,43
27	56,19	54,82	54,80	0,02	56,19	57,19
28	55,51	54,28	54,26	0,02	55,51	56,51
29	57,04	54,66	54,71	-0,05	56,99	57,99
30	57,46	57,32	57,06	0,26	57,46	58,46
31	58,78	56,27	56,23	0,04	58,78	59,78
32	56,96	55,22	55,14	0,08	56,96	57,96
33	56,77	53,76	53,81	-0,05	56,72	57,72
34	57,32	54,96	55,00	-0,04	57,28	58,28
35	57,17	54,07	54,06	0,01	57,17	58,17

2. In plaats van de grenswaarden, genoemd in bijlage 3 van het LVB, gelden in het gebruiksjaar 2026 voor de in de onderstaande tabel genoemde handhavingspunten, de volgende vervangende grenswaarden:

Tabel: Grenswaarden geluidbelasting in L_{night} handhavingspunten

Handhavingspunt	Grenswaarde	2026 incl. onderhoud	2026 excl. onderhoud	delta dB	Vervangende grenswaarde	Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden
1	52,99	48,84	48,80	0,04	52,99	53,99
2	50,42	45,62	45,59	0,03	50,42	51,42
3	47,89	41,36	41,45	-0,09	47,80	48,80
4	47,72	41,40	41,54	-0,14	47,58	48,58
5	52,18	46,21	46,25	-0,04	52,14	53,14
6	51,90	46,84	46,89	-0,05	51,85	52,85
7	49,96	45,39	45,45	-0,06	49,90	50,90
8	48,51	44,27	44,32	-0,05	48,46	49,46
9	46,83	42,28	42,34	-0,06	46,77	47,77
10	47,44	43,30	43,34	-0,04	47,40	48,40
11	48,54	44,70	44,76	-0,06	48,48	49,48
12	49,87	46,20	46,26	-0,06	49,81	50,81
13	50,53	46,17	46,23	-0,06	50,47	51,47
14	52,44	46,24	46,23	0,01	52,44	53,44
15	52,41	49,02	49,09	-0,07	52,34	53,34
16	51,32	47,97	48,04	-0,07	51,25	52,25
17	52,38	48,83	48,89	-0,06	52,32	53,32
18	47,51	44,07	43,49	0,58	47,51	48,51
19	46,02	41,38	41,28	0,10	46,02	47,02
20	46,15	42,82	42,58	0,24	46,15	47,15
21	43,75	39,28	39,32	-0,04	43,71	44,71
22	44,17	40,55	40,53	0,02	44,17	45,17
23	45,79	43,52	43,51	0,01	45,79	46,79
24	46,15	40,82	40,98	-0,16	45,99	46,99
25	48,84	44,73	44,71	0,02	48,84	49,84

Artikel 3 Vrijstellingen

1. Gedurende de periode van 4 mei 2026 tot en met 12 mei 2026 waarin de Polderbaan niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud, 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 starts vanaf baan 36C (Zwanenburgbaan richting het noorden).
2. Gedurende de periode van 4 mei 2026 tot en met 12 mei 2026 waarin de Polderbaan niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud, 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 en derde lid, van het LVB met betrekking tot de luchtverkeerswegen die voor vertrekkend verkeer vanaf baan 36C (Zwanenburgbaan richting het noorden) zijn aangewezen in bijlage 1 van het LVB op kaart 02/21.

3. Gedurende de periode van 18 mei 2026 tot en met 27 mei 2026 waarin de Zwanenburgbaan niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud, 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 starts vanaf baan 18L (Aalsmeerbaan richting het zuiden).
4. Gedurende de periode van 31 augustus 2026 tot en met 8 september 2026 waarin de Buitenveldertbaan niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud, 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 landingen op baan 22 (Oostbaan richting het zuidwesten) voor zover geen van de andere banen beschikbaar of bruikbaar is.
5. Gedurende de periode van 21 september 2026 tot en met 29 september 2026 waarin de Kaagbaan niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud, 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 09 (Buitenveldertbaan richting het oosten);
 - b. starts vanaf baan 27 (Buitenveldertbaan richting het westen);
 - c. landingen op baan 22 (Oostbaan richting het zuidwesten) voor zover geen van de andere banen beschikbaar of bruikbaar is.

Artikel 4 Beperkingen en voorschriften

1. Met het oog op de beperking van de geluidhinder wordt gedurende de periode van 9 maart 2026 tot en met 13 oktober 2026 de keuze voor het in gebruik nemen van een baancombinatie gebaseerd op de navolgende baanpreferentietabellen voor de periode van 6.00 uur tot 23.00 uur (tabel 1 tot en met 6) en voor de periode van 23.00 uur tot 6.00 uur (tabel 7 tot en met 9). 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 van 6.00 uur tot 23.00 uur gedurende de periode van 9 maart 2026 tot en met 12 april 2026 indien rijbaan Bravo niet beschikbaar is en van 4 mei 2026 tot en met 28 juni 2026 indien rijbaan Alfa niet beschikbaar is.

Vereiste condities	Preferentie	Baancombinatie			
		Landingsbaan 1 (L1)	Landingsbaan 2 (L2)	Startbaan 1 (S1)	Startbaan 2 (S2)
Goed zicht én binnen UDP	1	06	36R	36L	36C
	2a	18R	18C	24	18L
	2b	18R	27	24	18L
	3	06	09	09	36L
	4	27	18R	24	18L
Goed zicht	5a	36R	36C	36L	36C
	5b	18R	18C	18L	18C
Marginaal zicht	6a	36R	36C	36L	09
	6b	18R	18C	18L	24

Tabel 2: Baanpreferentietabel van kracht gedurende de periode van 4 mei 2026 tot en met 12 mei 2026 van 6.00 uur tot 23.00 uur indien de Polderbaan niet beschikbaar is.

Vereiste condities	Preferentie	Baancombinatie			
		Landingsbaan 1 (L1)	Landingsbaan 2 (L2)	Startbaan 1 (S1)	Startbaan 2 (S2)
Goed zicht én binnen UDP	1	06	36R	36C	09
	2	18C	27	24	18L



Tabel 3: Baanpreferentietabel van kracht gedurende de periode van 18 mei 2026 tot en met 27 mei 2026 van 6.00 uur tot 23.00 uur indien de Zwanenburgbaan niet beschikbaar is.

Vereiste condities	Preferentie	Baancombinatie			
		Landingsbaan 1 (L1)	Landingsbaan 2 (L2)	Startbaan 1 (S1)	Startbaan 2 (S2)
Goed zicht én binnen UDP	1	06	36R	36L	09
	2	18R	27	24	18L

Tabel 4: Baanpreferentietabel van kracht gedurende de periode van 31 augustus 2026 tot en met 8 september 2026 van 6.00 uur tot 23.00 uur indien de Buitenveldertbaan niet beschikbaar is.

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

Tabel 5: Baanpreferentietabel van kracht gedurende de periode van 21 september 2026 tot en met 29 september 2026 van 6.00 uur tot 23.00 uur indien de Kaagbaan niet beschikbaar is.

Vereiste condities	Preferentie	Baancombinatie			
		Landingsbaan 1 (L1)	Landingsbaan 2 (L2)	Startbaan 1 (S1)	Startbaan 2 (S2)
Goed zicht	1	36R	36C	36L	36C
		36C	36R	36L	09
	2	18R	18C	18L	18C
		18R	27	18L	18C
Marginaal zicht	3	36R	36C	36L	09
		36C	36R	36L	09

Tabel 6: Baanpreferentietabel van kracht gedurende de periode van 5 oktober 2026 tot en met 13 oktober 2026 van 6.00 uur tot 23.00 uur indien de Aalsmeerbaan niet beschikbaar is.

Vereiste condities	Preferentie	Baancombinatie			
		Landingsbaan 1 (L1)	Landingsbaan 2 (L2)	Startbaan 1 (S1)	Startbaan 2 (S2)
Goed zicht én binnen UDP	1	06	27	36L	36C
		06	18R	09	36C
	2	18R	18C	24	09

Tabel 7: Baanpreferentietabel van kracht gedurende de periode van 4 mei 2026 tot en met 12 mei 2026 van 23.00 uur tot 6.00 uur indien de Polderbaan niet beschikbaar is.

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

Tabel 8: Baanpreferentietabel van kracht gedurende de periode van 18 mei 2026 tot en met 27 mei 2026 van 23.00 uur tot 6:00 uur indien de Zwanenburgbaan niet beschikbaar is.

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

Tabel 9: Baanpreferentietabel van kracht gedurende de periode van 21 september 2026 tot en met 29 september 2026 van 23.00 uur tot 6.00 uur indien de Kaagbaan niet beschikbaar is.

Vereiste condities	Preferentie	Baancombinatie			
		Landingsbaan 1 (L1)	Landingsbaan 2 (L2)	Startbaan 1 (S1)	Startbaan 2 (S2)
Goed of marginaal zicht	1	36C	–	36L	–
	2	18R	–	18C	–

2. Aanvullend op haar maandelijks rapportage aan de inspecteur-generaal op grond van artikel 2.5 of 2.6 van de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol rapporteert LVNL gedurende de periode van 5 mei 2026 tot en met 29 september 2026 over de redenen van de inzet van een secundaire baan voor starts en landingen in de periode van 23.00 uur tot 6.00 uur tijdens de genoemde periode voor groot baanonderhoud.
3. Bij het beoordelen van de vraag of is voldaan aan de regels voor het preferentieel baangebruik als bedoeld in bijlage 4 van de ontwerpwijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol van januari 2026, zoals gepubliceerd op www.luchtvaartindetoekomst.nl, wordt de volgende periodes buiten beschouwing gelaten:
 - a. 27 januari 2026 van 10.30 uur tot en met 16.20 uur;
 - b. 28 januari 2026 van 07.35 uur tot en met 14.40 uur.

Artikel 5 Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking met ingang van 9 maart 2026 en vervalt met ingang van 1 november 2026.

Artikel 6 Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2026.

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

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman*

TOELICHTING

1. Inleiding

Op 31 juli 2025 heeft de exploitant van de luchthaven Schiphol (hierna: de exploitant) per brief met kenmerk PvO.2025.021 gevraagd om vanwege het groot onderhoud aan het banenstelsel van Schiphol tijdelijk af te mogen wijken van de regels over het baan- en routegebruik in het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol (LVB). Als gevolg hiervan treedt gedurende de onderhoudsperiodes een wijziging van het baangebruik op waardoor het verkeer in het gebruiksjaar 2026 anders zal worden afgewikkeld dan in het LVB is aangenomen. De exploitant heeft verzocht voor het gebruiksjaar 2026 ook vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten vast te stellen.

2. Wettelijk kader

Op grond van artikel 8.23 van de Wet luchtvaart kan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat bij ministeriële regeling vrijstelling van regels voor baan- en routegebruik verlenen en vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten vaststellen als door groot onderhoud van een (rij)baan het normale gebruik van een luchthaven naar zijn oordeel ernstig wordt belemmerd. Het betreft gevallen waarin als gevolg van groot onderhoud een (rij)baan enige tijd niet gebruikt kan worden, waardoor het luchtverkeer op een andere wijze moet worden afgehandeld. Deze regeling zorgt daarvoor. De regeling bevat voor gebruiksjaar 2026 vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in het LVB. Ook bevat de regeling voor het gebruiksjaar 2026 vrijstellingen van de regels in het LVB met betrekking tot baan- en routegebruik vanwege groot onderhoud aan het banenstelsel op Schiphol.

3. Voorziene onderhoud

In 2026 vindt er groot onderhoud plaats aan de rijbanen A en B. Deze (taxi)banen vormen een ringstructuur rondom het terminalcomplex van Schiphol en is essentieel voor de operationele flexibiliteit van Schiphol. Naast het onderhoud aan rijbanen A en B (tussen intersecties A21 en A25) vindt in het gebruiksjaar 2026 ook weer onderhoud plaats gedurende een periode van 7 werkdagen aan de start- en landingsbanen van Schiphol. Vooruitlopend op de regels omtrent baangebruik van het nieuwe normen- en handhavingssstelsel, als opgenomen in de ontwerpwijziging van het LVB¹, legt deze regeling vast welke baancombinaties de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) mag gebruiken tijdens onderhoudsperiodes. Daarbij wordt rekening gehouden met de banen die op dat moment beschikbaar zijn en met de weersomstandigheden en operationele beperkingen. De regeling voorziet op deze wijze in alle benodigde vrijstellingen en alternatieve regels tijdens de periodes van noodzakelijk groot onderhoud, gepland in gebruiksjaar 2026.

Onderhoudswerkzaamheden rijbanen A en B (tussen intersecties A21 en A25) van 9 maart 2026 tot en met 28 juni 2026

De werkzaamheden aan rijbanen A en B zijn noodzakelijk om te blijven voldoen aan de gestelde wettelijke eisen en prestatienormen. Deze rijbanen zijn sinds 2001 in gebruik en gebleken is dat renovatie inmiddels noodzakelijk is door de huidige technische staat (veroudering van assets) en verder uitstel niet verantwoord is. Een kwalitatief goede infrastructuur van de luchthaven Schiphol is noodzakelijk om de operatie op de luchthaven met minimale verstoringen mogelijk te maken. In het belang van zowel het luchthavenproces als de omgeving van de luchthaven dient het onderhoud zo efficiënt mogelijk uitgevoerd te worden met zo min mogelijk hinder voor Schiphol en omwonenden. Voor de vrijstellingen in deze regeling geldt als uitgangspunt dat de operatie zo wordt geregeld dat de hinder voor de omgeving zo klein mogelijk is. Alleen op onderdelen waarbij het noodzakelijk is voor de veiligheid van het vliegverkeer, mag van dat uitgangspunt worden afgeweken. Dit gebeurt volgens de afspraken die zijn gemaakt in het kader van het nieuwe normen- en handhavingstelsel. Het onderhoud aan de rijbanen A en B (tussen intersectiestarts A21 en A25) wordt uitgevoerd in twee periodes:

1. Rijbaan B van 9 maart 2026 tot en met 12 april 2026 (week 11 t/m 15);
2. Rijbaan A van 4 mei 2026 tot en met 26 juni 2026 (week 19 t/m 26).

De fasering zorgt ervoor dat de drukke meivakantie op Schiphol wordt ontzien. Zowel de operationele impact als de impact op de omgeving zal hierdoor zoveel als mogelijk worden beperkt.

¹ Kamerstukken II 2020/21, 29 665, nr. 399

Gedurende de onderhoudsperiodes aan beide rijbanen worden de volgende onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd. Deze zijn zowel van civiel- als elektrotechnische aard:

Civiltechnisch:

- Frezen en asfalteren van (twee lagen) 'full strength' verharding en schouders van rijbanen;
- Onder profiel brengen van rijbanen om deze schuin af te laten lopen t.b.v. afvoer regenwater;
- Vervangen van 64.500m² asfalt;
- Verwijderen van verharding van doorgangen;
- Aanbrengen en vergroten van goten langs de rijbanen (borging van regenwaterafvoer);
- Realiseren van 'switch' als raakvlakproject (aanpassen van verharding met kleuren);
- Aanbrengen van markeringen;
- Herstellen en renoveren van terreinen en velden (deels raakvlakproject);
- Inkorten en/of verwijderen van bestaande duikers;
- Graven en verlengen van open watergang (t.b.v. watercompensatie).

Elektrotechnisch:

- Aanpassen primair tracé;
- Vervangen van armaturen (ledverlichting);
- Vervangen van rijbaanborden, inclusief duurzame verlichting;
- Vervangen van transformatorputten door compacte putten;
- Vervangen van halogeenverlichting op rijbanen en exits door ledverlichting;
- Verwijderen van elektrische bekabeling en aanbrengen nieuw (32km);
- Onderhouden 10kV-kabels (raakvlakproject).

De raakvlakprojecten worden parallel aan het onderhoud uitgevoerd. Clustering van deze werkzaamheden zorgt voor een zo efficiënt mogelijke doorlooptijd ten aanzien van buitendienststelling van de rijbanen.

Onderhoud aan Buitenveldertbaan, Aalsmeerbaan, Kaagbaan, Polderbaan, Zwanenburgbaan en Oostbaan

Naast het onderhoud aan de rijbanen A en B vindt er ook onderhoud aan de start- en landingsbanen plaats. Het banen- en rijbanenstelsel van Schiphol wordt intensief gebruikt en adequaat onderhoud is noodzakelijk om de banen en rijbanen met bijbehorende voorzieningen en installaties in een goede conditie te houden. Er vindt gedurende het hele jaar, als onderdeel van het jaarlijkse onderhoud, een aantal werkzaamheden plaats aan alle start- en landingsbanen van Schiphol. Het onderhoud betreft onder meer kleinschalige onderhoudsactiviteiten (kleinschalige vervangingen), reparaties (opstaande storingen permanent verhelpen), modificaties/verbeteringen en inspecties & onderzoeken (European Aviation Safety Agency (EASA) compliancy en data verzamelen) die per baan als verzameling van activiteiten in één periode worden uitgevoerd. Dit is noodzakelijk om de baan aantoonbaar compliant en veilig inzetbaar te houden. Ook zorgt deze aanpak ervoor dat grootschalige vervangingen tegelijk kunnen worden uitgevoerd tijdens toekomstig groot onderhoud. Er moet minimaal worden voldaan aan de internationale wetgeving die geldt, zodat veiligheid en standaardisatie is gegarandeerd. Schiphol houdt regelmatig inspecties om de staat van banen, rijbanen en de daarbij behorende installaties te controleren.

Planning en impact omgeving

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de planning voor alle werkzaamheden langer dan 72 uur (waardoor het gebruik van de luchthaven ernstig wordt belemmerd zijnde het criterium voor groot baanonderhoud) die impact zullen hebben op de manier waarop banen ingezet zullen worden.

Onderhoudswerkzaamheden	Start	Eind
Rijbaan B, tussen A21-A25	09-03-2026	12-04-2026
Rijbaan A, tussen A21-A25	04-05-2026	28-06-2026
Polderbaan (18R/36L)	04-05-2026	12-05-2026
Zwanenburgbaan (18C/36C)	18-05-2026	27-05-2026
Buitenveldertbaan (09/27)	31-08-2026	08-09-2026
Kaagbaan (06/24)	21-09-2026	29-09-2026
Aalsmeerbaan (18L/36R)	05-10-2026	13-10-2026
Oostbaan (04/22)	19-10-2026	27-10-2026

Voor het jaarlijkse onderhoud aan de start- en landingsbanen geldt dat de baan, anders dan in voorgaande jaren, in het weekend beschikbaar zal zijn. Deze aanpassing komt voort uit een wens vanuit omwonenden, impact van onderhoud op omgeving zal hiermee in de weekenden minimaal zijn.

Schiphol en LVNL hebben een aantal maatregelen voorgesteld om de geluidsbelasting, veroorzaakt door verschuiving van baangebruik, te verminderen. In het door Schiphol bij de aanvraag gevoegde informatiedocument 'Informatiedocument werkzaamheden Schiphol – Behorende bij de notificatie van (onderhouds-) werkzaamheden in gebruiksjaar 2026', van 18 november 2025 (hierna: het informatiedocument) zijn onderstaande maatregelen nader uitgewerkt. De voornaamste maatregelen, specifiek gericht op het geplande onderhoud, zijn:

1. Opknippen van rijbaanonderhoud om meivakantie te ontzien. In de meivakantie zal er geen onderhoud aan de rijbanen A en B worden uitgevoerd waardoor hinderbeleving beperkt zal worden in deze periode van 3 weken (13 april t/m 3 mei 2026);
2. Beschikbaar maken van start- en landingsbanen in de weekenden als er (normaal) onderhoud wordt uitgevoerd. Deze maatregel is in lijn met de wens van omgevingspartijen;
3. Clusteren van normaal onderhoud met onderhoud aan rijbanen. Het (groot) onderhoud aan rijbanen A en B wordt gecombineerd met onderhoud aan de Polderbaan en de Zwanenburgbaan. Dit voorkomt extra verplaatsing van vliegverkeer naar de Buitenveldertbaan;
4. Clusteren van raakvlakprojecten. Parallel aan de onderhoudswerkzaamheden worden raakvlakprojecten uitgevoerd. Op deze manier wordt voorkomen dat een baan meerdere malen buiten gebruik gesteld hoeft te worden. Met als gevolg dat er van andere start- en landingsbanen gebruik gemaakt moet worden en (on)nodige impact voor de omgeving;
5. De exploitant heeft geen ontheffing aangevraagd voor aanvullende inzet vanaf de Oostbaan (22, landingen vanuit het noorden) vanwege de te verwachte toename van hinder in de regio Amsterdam. In landingspieken kan dit leiden tot vertraging voor passagiers en luchtvaartmaatschappijen indien het vliegverkeer ook geen gebruik kan maken van de Buitenveldertbaan om te landen vanwege te veel staart- of kruiswind.

Daarnaast is LVNL voornemens de mitigerende maatregel 'langer parallel starten naar het noorden bij verminderd zicht' in te voeren gedurende het gebruiksjaar 2026. Deze mitigerende maatregel is uitvoerbaar in gebruiksjaar 2026 als onderdeel van een onderzoek, buiten de periodes van het normaal onderhoud aan de Polderbaan en Zwanenburgbaan en mits operationele omstandigheden dit toelaten. Dit ten behoeve van het opdoen van operationele ervaring met deze maatregel en het verlagen van de geluidbelasting in het gebied in het verlengde van de Buitenveldertbaan (startbaan 09). Zie voor meer toelichting het informatiedocument.

Onderbouwing vrijstellingen vigerend stelsel LVB

Om de omwonenden van Schiphol te beschermen tegen het geluid van het vliegverkeer op Schiphol, zijn door de overheid normen vastgesteld voor de geluidbelasting die het vliegverkeer gemiddeld in een jaar mag veroorzaken. Deze geluidnormen hebben betrekking op de totale geluidbelasting in L_{den} en de nachtelijke geluidbelasting in L_{night} . Er zijn rondom de luchthaven 35 handhavingspunten met grenswaarden voor de geluidbelasting L_{den} en 25 handhavingspunten met grenswaarden voor de geluidbelasting L_{night} . De exploitant acht het noodzakelijk om voor het gebruiksjaar 2026 op basis van artikel 8.23 Wet luchtvaart vervangende grenswaarden aan te vragen.

Het gebruik van het banenstelsel is gebonden aan de beperkingen die zijn beschreven in het LVB. Het afwijkend baangebruik tijdens het onderhoud aan de rijbanen A en B, waardoor het normale gebruik van de luchthaven ernstig wordt belemmerd, is aanleiding voor de exploitant geweest om het verzoek te doen om eveneens op basis van artikel 8.23, eerste lid, onderdeel a, van de Wet luchtvaart vrijstelling te verlenen van de regels voor het baangebruik uit het huidige LVB. De onderhavige regeling verleent vrijstelling op de volgende punten:

- Voor de periode met het onderhoud aan de Kaagbaan (21 september 2026 tot en met 29 september 2026) wordt vrijstelling gevraagd voor de beperkingen van het banenstelsel die stellen dat:
 - starten vanaf de Buitenveldertbaan richting het oosten (baanrichting 09) niet is toegestaan tussen 23.00 en 6.00 uur;
 - starten vanaf de Buitenveldertbaan richting het westen (baanrichting 27) niet is toegestaan tussen 23.00 en 6.00 uur;
 - landen op de Oostbaan richting het zuidwesten (baanrichting 22) niet is toegestaan tussen 23.00 en 6.00 uur.
- Voor de periode met het onderhoud aan de Buitenveldertbaan (31 augustus 2026 tot en met 8 september 2026) wordt vrijstelling gevraagd voor de beperking van het banenstelsel die stelt dat:
 - landen op de Oostbaan richting het zuidwesten (baanrichting 22) niet is toegestaan tussen 23.00 en 6.00 uur.
- Voor de periode met het onderhoud aan de Polderbaan (4 mei 2026 tot en met 12 mei 2026) wordt vrijstelling gevraagd voor de beperking van het banenstelsel die stelt dat:
 - starten vanaf de Zwanenburgbaan richting het noorden (baanrichting 36C) niet is toegestaan tussen 23.00 en 6.00 uur; daarnaast wordt vrijstelling gevraagd voor de luchtverkeerswegen die gelden voor vertrekkend verkeer vanaf de Zwanenburgbaan richting het noorden (baanrichting 36C) voor de periode tussen 23.00 en 6.00 uur.

- Voor de periode met het onderhoud aan de Zwanenburgbaan (18 mei 2026 tot en met 27 mei 2026) wordt vrijstelling gevraagd voor de beperking die stelt dat:
 - starten vanaf de Aalsmeerbaan richting het zuiden (baanrichting 18L) niet is toegestaan tussen 23.00 en 6.00 uur.

In onderstaande figuur is weergegeven op welk moment vrijstellingen en preferentietabellen uit deze regeling van toepassing zijn.

Onderhoudswerkzaamheden	Vrijstellingen	Preferentietabel	Start	Eind
Rijbaan B, tussen A21-A25	Geen	Tabel 1	09-03-2026	12-04-2026
Rijbaan A, tussen A21-A25	Geen	Tabel 1	04-05-2026	28-06-2026
Polderbaan (18R/36L)	Artikel 3 lid 1 en 2	Tabel 2 en 7	04-05-2026	12-05-2026
Zwanenburgbaan (18C/36C)	Artikel 3 lid 3	Tabel 3 en 8	18-05-2026	27-05-2026
Buitenveldertbaan (09/27)	Artikel 3 lid 4	Tabel 4	31-08-2026	08-09-2026
Kaagbaan (06/24)	Artikel 3 lid 5	Tabel 5 en 9	21-09-2026	29-09-2026
Aalsmeerbaan (18L/36R)	Geen	Tabel 6	05-10-2026	13-10-2026
Oostbaan (04/22)	Geen	Geen	19-10-2026	27-10-2026

Afwijkend baangebruik tijdens onderhoudswerkzaamheden

De regeling schrijft voor welke baancombinaties LVNL mag gebruiken tijdens onderhoudsperiodes. Dit staat in preferentietabellen. Daarbij wordt rekening gehouden met de banen die op dat moment beschikbaar zijn en met de weersomstandigheden en operationele beperkingen. Hieronder wordt toegelicht welke effecten de werkzaamheden hebben op de omgeving.

Impact effecten gewijzigd baangebruik

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: ministerie) heeft Schiphol gevraagd om een inschatting te maken van de impact van het baanonderhoud in gebruiksjaar 2026. Schiphol heeft onderzoek laten doen naar de ontwikkeling van het aantal ernstig gehinderden (EGH) en ernstig slaapverstoorden (ESV) als gevolg van baanonderhoud (*verstoorde* vs de *onverstoorde* situatie). Uit hun eerste berekeningen volgt dat het aantal ESV (prognose 12.000 in gebruiksjaar 2026) niet wijzigt. Het aantal EGH zal naar verwachting toenemen met 2.000 tot 85.000 ernstig gehinderden. Dit is een toename van 2%. Hoewel het streven is de toename van ernstig gehinderde omwonenden zo veel mogelijk te beperken, lijkt de impact van baanonderhoud komend gebruiksjaar beperkt te blijven.

4. Beoordeling

Onderbouwing technische noodzaak, combinatie en duur onderhoudswerkzaamheden

Naar aanleiding van de aanvraag van de exploitant heeft het ministerie de aanvraag getoetst. De noodzaak en het belang van een goed onderhouden banenstelsel wordt onderschreven. Dit is van belang voor een veilig en adequaat functionerend Schiphol. De luchthaven is gecertificeerd op grond van de Europese regelgeving (EASA) en is vervolgens verplicht om aan alle in de EASA-regelgeving opgenomen certificeringseisen te blijven voldoen. Deze certificeringseisen hebben met name betrekking op de inrichting van de luchthaven, waardoor een veilig gebruik van de luchthaven mogelijk is, inclusief baangebruik. Alle formele eisen zijn overzichtelijk samengevat in een niet officieel document van EASA². In dit document wordt verwezen naar alle formele regelgeving.

Doorlooptijd

Het ministerie heeft, om meer inzicht te krijgen in de doorlooptijd van het door Schiphol geplande onderhoud aan het banenstelsel op de luchthaven Schiphol, ingenieursbureau Witteveen+Bos (hierna: W+B) ook dit gebruiksjaar opdracht gegeven om een review uit te voeren op de informatie die door Schiphol op dit punt is verstrekt. De conclusie van W+B is dat Schiphol voor de werkzaamheden die op het kritieke pad liggen, herleidbaar heeft beschreven hoe de doorlooptijd van het onderhoud aan de rijbanen bepaald is. Hiermee is volgens W+B aannemelijk gemaakt dat met de gehanteerde uitgangspunten geen wezenlijke versnellingen mogelijk zijn. Er is duidelijk inzicht gegeven in de restricties die ervoor zorgen dat de werkzaamheden niet sneller uitgevoerd kunnen worden. Hoewel de doorlooptijd van de werkzaamheden op basis van de geleverde documentatie plausibel

² Easy Access Rules for Aerodromes (Regulation (EU) 139/2014) mei 2019

wordt geacht zijn de aandachts- en verbeterpunten van vorig jaar niet of slechts in beperkte mate opgepakt:

- Onvoldoende aandacht voor kwaliteit kritieke padplanning(en). Als gevolg van omissies die ieder jaar worden geconstateerd wordt onderbouwing van de doorlooptijd onduidelijk;
- Te weinig aandacht voor technische complexiteit van de door Schiphol aangeleverde documenten. Deze zijn moeilijk te doorgronden. Met name voor omwonenden blijft dit een groot aandachtspunt;
- Voldoende specialistisch personeel blijft een voorwaarde om de werkzaamheden te kunnen versnellen. Vanwege dit structurele tekort wordt nogmaals (net als in voorgaande jaren) geadviseerd om in de toekomst meer gespecialiseerd personeel op te leiden.

Het oorspronkelijke plan was om het rijbaanonderhoud te combineren met het groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan (18C/36C) in 2023. Tijdens de voorbereiding bleek destijds dat het totale pakket aan werkzaamheden te groot werd om binnen de beschikbare tijd uit te voeren. Schiphol besloot vervolgens het rijbaanonderhoud uit de planning te halen. Later bleek de scope van het groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan nog te moeten worden aangevuld. Hierdoor was het voor Schiphol duidelijk dat clustering van het rijbaanonderhoud met het groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan helaas niet mogelijk was en uitgesteld moest worden naar gebruiksjaar 2026.

De bereikbaarheid van het de-icing platform is voor Schiphol cruciaal om het verkeer in de ochtendpieken efficiënt en doelmatig af te kunnen handelen. Er is weliswaar de-icing capaciteit bij de gates, maar deze is ontoereikend. Genoemde bereikbaarheid van het de-icing platform is daarom bepalend geweest om het deel van de werkzaamheden aan rijbaan A uit te voeren buiten de winterperiodes (de-icingseizoen loopt tot week 13).

Veiligheid

Van de preferentietabellen kan bij normale beschikbaarheid van de banen uitsluitend vanwege veiligheid worden afgeweken, conform de uitzonderingsmogelijkheid ten aanzien van de regels in het LVB in artikel 8.19 Wet luchtvaart. Dat hangt dan af van feitelijke omstandigheden, waaronder te noemen de weersomstandigheden en het verkeersaanbod. Het is vooraf niet in te schatten welke combinaties van omstandigheden zich zullen voordoen.

Het ministerie heeft LVNL heeft getoetst of de ontwerp regeling inclusief vervangende preferentietabellen veilig uitvoerbaar zijn. De uitkomst van deze uitvoeringstoets is dat de tijdelijke regeling uitvoerbaar is voor LVNL. Wel leidt de regeling tot een hogere administratieve last.

Onderbouwing Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol (NNHS)

Sinds 2015 wordt er niet meer gehandhaafd bij een overschrijding van het huidige wettelijke stelsel met handhavingpunten, zolang dit het gevolg is van het vliegen volgens het Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol (hierna: NNHS). Dit noemen we het anticiperend handhaven. Concreet houdt dit in dat er bij een overschrijding van de grenswaarden geen maatregel wordt opgelegd, als 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 gebeurde 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 2022³ 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.⁴ 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.⁵ Het is op dit moment nog niet zeker op welke datum deze beoogde wijziging van het LVB in zal gaan. Vooralsnog is

³ Kamerstukken II 2021/22, 29 665, nr. 432

⁴ Kamerstukken II 2022/23, 29 665, nr. 481

⁵ Kamerstukken II 2022/23, 29 665, nr. 488



er in gebruiksjaar 2026 dus nog sprake van anticiperend handhaven, tot het moment dat het nieuwe LVB van kracht zal zijn.

Kaders NNHS

Het ministerie vindt het belangrijk om binnen de kaders van het NNHS tot een verantwoorde afhandeling van de onderhoudswerkzaamheden 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 onderhoudsperiode van toepassing zijn. LVNL is verzocht om, binnen de veiligheidscondities, tijdens de onderhoudsperiode 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 preferentievолgorde zoals beschreven in het NNHS. Deze regel blijft van toepassing tijdens de onderhoudsperiode. Uit het NNHS volgt dat het luchthavenluchtverkeer bij normaal gebruik van de luchthaven wordt afgehandeld met toepassing van de baanpreferentietabellen van het NNHS. De voorgenomen onderhoudswerkzaamheden kunnen niet worden uitgevoerd met toepassing van de preferentietabellen zoals deze onder normale omstandigheden worden toegepast. Daarom is in deze ministeriële regeling bepaald welke baanpreferentietabellen tijdens de periode van het groot onderhoud 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 afwikkeling 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 van het groot onderhoud 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

Deze regel heeft betrekking op de inzet van een tweede startbaan respectievelijk tweede landingsbaan indien het verkeersaanbod daartoe noodzaakt. Deze regel en bijbehorende norm blijft van toepassing tijdens de onderhoudsperiode.

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. Deze regel en bijbehorende norm blijft van toepassing tijdens de onderhoudsperiode.

Regel 4 NNHS: Gebruik van de vierde baan

Deze regel heeft betrekking op de inzet van een vierde baan. Deze regel en bijbehorende norm blijft van toepassing tijdens de onderhoudsperiode. 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>.

Toetsing aan de gelijkwaardigheidscriteria

De geluidbelasting bij het verwachte gebruik van Schiphol in gebruiksjaar 2026 moet passen binnen de criteria voor gelijkwaardige bescherming. Daarmee worden grenzen gesteld aan het aantal geluidbelaste en risicobelaste woningen, ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden en aan de emissies van stoffen. Het verwachte gebruik van Schiphol in gebruiksjaar 2026 voldoet aan de eisen van gelijkwaardigheid. Zie ook de tabel 3.2 van de Gebruiksprognose 2026⁶, waarin de effecten voor geluid voor gebruiksjaar 2024 worden vergeleken met de gelijkwaardigheidscriteria bepaald met het Europese rekenmodel Doc29.

⁶ Schiphol | Gebruiksprognose verwacht baangebruik

Beoordeling vervangende grenswaarden geluid en contraexpertise

Schiphol heeft vervangende grenswaarden aangevraagd via de ontheffingsaanvraag. Hierbij heeft Schiphol berekend wat per handhavingspunt de geluidbelasting zou zijn met en zonder onderhoud. Het verschil tussen beide waarden wordt door Schiphol gebruikt om de vervangende grenswaarden aan te vragen.

Het Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) voert ieder jaar een contra-expertise uit op de berekeningen voor de vervangende grenswaarden zoals toegezonden ten behoeve van het informatiedocument. Het NLR concludeerde dat de berekeningen navolgbaar waren.

Gedurende de beoordeling en de daaropvolgende internetconsultatie van de ontwerpregeling met daarin de door Schiphol aangevraagde vervangende grenswaarden, is een fout geconstateerd in de berekeningen van Schiphol. De fout is ontstaan bij het aanmaken van de database voor deze berekeningen en dat een deel van de database dubbel is ingeladen. Omdat deze database specifiek voor de jaarlijkse berekening onderhoud wordt opgesteld is deze specifieke fout ook niet in andere berekeningen aan de orde. Naar aanleiding van de fouten in de berekeningen van Schiphol, heeft lenW besloten de controlemechanismen te evalueren met Schiphol, NLR en lenW.

Schiphol heeft gedurende de periode van de internetconsultatie gecorrigeerde tabellen aangeleverd bij lenW. De gecorrigeerde tabellen zijn door lenW beoordeeld. Op basis daarvan heeft lenW besloten tot één verhoging in de grenswaarden van de handhavingspunten op het etmaal. Voor de rest zijn alleen verlagingen doorgevoerd of zijn de vigerende grenswaarden gehandhaafd.

HUF-toets

De ILT toetst de ontwerpregeling op handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid. De conclusies van deze HUF-toets zijn betrokken bij de vaststelling van de definitieve regeling.

De ontwerpregeling wordt door de ILT handhaafbaar geacht, met daarbij een aantal aandachtspunten. Door de complexiteit van het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (NNHS) en de manier van normeren bestaat het risico dat artikel 4 wordt overtreden zonder dat de ILT-Luchtvaartautoriteit hiertegen kan optreden. De normering vindt plaats per gebruiksjaar en niet per vlucht, terwijl de Regeling wel de indruk wekt dat handhaving op individueel vluchtniveau mogelijk is, onder andere via de vervangende baanpreferentietabellen. Naast dit onderwerp wordt door de ILT nog een aantal aandachtspunten genoemd en concrete aanbevelingen gedaan ter verbetering van de handhaafbaarheid van de ontwerpregeling. De uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid van de ontwerpregeling worden voldoende geacht.

Betrokkenheid belanghebbenden

Het ministerie consulteert de leden van de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS), Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) en de luchtvaartsectorpartijen bij de beoordeling van de gevraagde ontheffingen en vrijstellingen en voorgestelde hinderbeperkende maatregelen. Daarnaast vond van 1 december 2025 tot en met 9 januari 2026 een internetconsultatie plaats over de ontwerpregeling en de toelichting.

Inbreng BRS

Het ministerie heeft de BRS voorafgaand aan de internetconsultatie gevraagd naar hun opvatting over de ingediende ontheffingsaanvraag van Schiphol. Ook heeft de BRS een reactie ingediend tijdens de internetconsultatie. De BRS vindt het van belang dat Schiphol steeds tijdig en inclusief onderbouwing communiceert naar omwonenden. Onder andere welke gewijzigde situatie wanneer plaatsvindt en waarom gekozen is voor de betreffende alternatieve aan- en uitvliegroute(s). Ook zou een laagdrempelige website realtime-informatie moeten bieden met informatie voor omwonenden onder de in gebruik zijnde gewijzigde aan- en uitvliegroutes. Wanneer bewust vakantieperiodes worden vermeden, wat de BRS als positief ervaart, dan is dit ook iets om in de communicatie op te nemen.

De BRS waardeert dat zowel Schiphol als het ministerie het belang van mitigerende maatregelen benadrukken en dat hiervoor opnieuw een set maatregelen is opgenomen. Tegelijkertijd constateert de BRS dat het merendeel van deze maatregelen neerkomt op een verplaatsing van vliegbewegingen. Het is voor de BRS uit de ontvangen documenten nog onvoldoende duidelijk wat de precieze gevolgen zijn van het onderhoud in termen van aantallen vliegbewegingen en daarmee samenhangende aantallen (tijdelijk) extra gehinderden. Ook zijn de effecten van diverse maatregelen nog onvoldoende inzichtelijk. De BRS is geen voorstander van het inzetten van start- en landingsbanen in de nachtperiode die onder normale omstandigheden niet gebruikt mogen worden. De BRS verzoekt dergelijke vrijstellingen niet te verlenen.

Consultatie MRS

Voorafgaand aan het adviestraject en de internetconsultatie, heeft het ministerie de MRS ook gevraagd te reageren. De MRS constateert dat vanwege rijbaanonderhoud er minder preferente baancombinaties ingezet worden. Dat leidt tot een toename van de geluidshinder op andere plaatsen in de omgeving. De MRS is van mening dat onderhoud onderdeel is van de normale bedrijfsvoering van de luchthaven en daardoor niet zou mogen leiden tot een toename en/of verplaatsing van de geluidshinder. Daarnaast ziet de MRS de door Schiphol genomen planningskeuzes samen met de achterliggende afwegingen graag nadrukkelijker terug in het informatiedocument, waarbij de impact van alternatieven wordt besproken.

Adviestraject MRS

Conform artikel 3 van de Regeling transitie CROS-MRS heeft de MRS onder andere de taak tot het uitbrengen van gebundelde weergaven van de visies en standpunten van de betrokken belanghebbenden over de leefomgevingskwaliteit rondom Schiphol. De MRS is verzocht om een advies uit te brengen over het concept van de Tijdelijke regeling onderhoud banenstelsel Schiphol 2026 en de ontheffingsaanvraag van Schiphol. Het ministerie heeft de MRS gevraagd advies uit te brengen over twee vraagstukken:

- Hoe beoordeelt de MRS de verschuiving van geluidbelasting door het aangepaste baangebruik?
- 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 2026?

De MRS adviseert het ministerie de aangevraagde vervangende grenswaarden niet te honoreren vanwege de foutieve berekeningen in de ontheffingsaanvraag van Schiphol en bestaande controlemechanismen tegen het licht te houden. De constatering dat er een softwarefout in het rekenmodel zat, roept de vraag op of andere elementen uit de aanvraag wél kloppen. Ook roept het volgens de MRS de vraag op of er in voorgaande jaren met correcte software is gerekend. Mogelijk zijn er in eerdere jaren hogere vervangende grenswaarden gehonoreerd op basis van onjuiste gegevens. Daarnaast zijn er mogelijk consequenties voor de handhaving, omdat Schiphol de geluidsbelasting aan de ILT rapporteert op basis van hetzelfde rekenmodel.

De voorgestelde hindermitigerende maatregelen passen volgens de MRS logisch bij de afspraken die eerder met de Omgevingsraad Schiphol zijn gemaakt in het kader van de Baanonderhoudsstrategie. Wel constateert de MRS dat het voornamelijk gaat om hinderverschuiving. Het uitgangspunt zou moeten zijn dat er geen extra hinder optreedt door het baanonderhoud. Als de hindermitigerende maatregelen niet afdoende zijn om dit te bereiken, is volgens de MRS een capaciteitsverlaging nodig. Als hiervoor niet wordt gekozen, dan is het belangrijk dat de onderhoudsperiode zo kort mogelijk is. De MRS adviseert het ministerie om dit op te nemen in het (nog te ontwikkelen) beoordelingskader (zie hoofdstuk 7).

Ten slotte vraagt de MRS om consistentie in het doorvoeren van lagere grenswaarden in vergelijking met wat Schiphol heeft aangevraagd, en toelichting op waarom er niet door Schiphol is gekozen voor extra inzet van de Oostbaan. Deze punten zijn door het ministerie verwerkt.

Inbreng en betrokkenheid sectorpartijen

Om te zorgen dat de impact van werkzaamheden op de operatie van de luchthaven wordt geanalyseerd, is de sector-werkgroep 'Total Impact on Capacity and Runway Usage' (TICAR) opgericht. Binnen deze werkgroep zijn vertegenwoordigers aangesloten vanuit de luchthaven Schiphol, LVNL en luchtvaartmaatschappijen. De inhoud van de ontheffingsaanvraag is in dat gremium besproken en afgestemd.

Daarnaast hebben verschillende sectorpartijen gedurende de internetconsultatie een reactie ingediend. Deze partijen geven aan dat deze tijdelijke regeling nodig is om, naast een veilige operatie, ook een stabiele en voorspelbare operatie te realiseren. Zo kunnen vertragingen tot een minimum worden beperkt.

Internetconsultatie ontwerpregeling

Van 1 december 2025 tot en met 9 januari 2026 kon worden gereageerd op ontwerpregeling en de toelichting. Er zijn in totaal 103 reacties ingediend, hiervan zijn er 86 openbaar.

Het overgrote deel van de reacties is kritisch ten aanzien van de voorgestelde tijdelijke regeling. Veel respondenten uiten zorgen over een toename van geluidsoverlast, aantasting van de nachtrust en negatieve gevolgen voor de gezondheid en leefomgevingskwaliteit. Daarbij wordt regelmatig aangegeven dat groot baanonderhoud een structureel en voorzienbaar onderdeel is van de bedrijfs-

voering van een luchthaven en volgens respondenten binnen de bestaande regels zou moeten plaatsvinden.

Veel reacties spreken twijfel uit over de effectiviteit van de voorgestelde hinderbeperkende maatregelen. Deze zouden volgens respondenten vooral leiden tot een verschuiving van overlast naar andere gebieden, in plaats van een daadwerkelijke vermindering van hinder.

Daarnaast komt in een aanzienlijk aantal reacties een gebrek aan vertrouwen naar voren in de overheid, het consultatieproces en de wijze waarop belangen worden afgewogen. Respondenten vragen zich af in hoeverre hun inbreng daadwerkelijk wordt meegenomen in de besluitvorming. De foutieve gegevens in de ontheffingsaanvraag spelen een grote rol bij de reacties. Dit komt naar voren in reacties van omwonenden, bewonersorganisaties, bestuurlijke partijen en de MRS.

In reacties vanuit de luchtvaartsector wordt het belang van veilig, stabiel en voorspelbaar baanonderhoud benadrukt. Daarbij wordt gewezen op de noodzaak van tijdelijke vrijstellingen om capaciteitsverlies, verstoringen en vertragingen te beperken, in het belang van luchtvaartmaatschappijen en reizigers.

De reacties op de internetconsultatie zijn geanalyseerd en waar mogelijk betrokken bij het opstellen van de definitieve regeling. Op een aantal punten is de toelichting aangepast ter verduidelijking. Naar aanleiding van de rekenfout, die aan het licht kwam gedurende de internetconsultatie, zijn de vervangende grenswaarden ook aangepast. Middels een hoofdlijnenverslag wordt een terugkoppeling gegeven op de belangrijkste punten uit de consultatie.

Communicatie omgeving

Informatie over de onderhoudswerkzaamheden, de planning en de verwachte impact van de werkzaamheden op het baangebruik is gepresenteerd en toegelicht aan omwonenden tijdens een informatiesessie voor leden van de MRS en de BRS. In deze bespreking heeft Schiphol haar plannen, gevraagde ontheffingen/vrijstellingen, en de door Schiphol en LVNL voorgestelde hinderbeperkende maatregelen toegelicht. Informatie over de werkzaamheden kan worden gevonden op de websites van Schiphol en het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS)⁷. Tussentijds, bij aanvang of na afronding van een nieuwe fase werkzaamheden of bij wijzigingen in de planning, worden omgevingspartijen door Schiphol geïnformeerd via o.a. een e-mail burennieuwsbrief, via meldingen op de websites, persberichten en/of advertenties in lokale of sociale media. Ook de bestuurders van de gemeenten Amsterdam, Landsmeer, Waterland, Edam-Volendam, Haarlemmermeer, Amstelveen, Ouder-Amstel, Aalsmeer en Uithoorn zijn geïnformeerd over de onderhoudswerkzaamheden, met een afschrift van de brief van Schiphol d.d 31 juli 2025.

Werkingsduur

De vrijstellingen in verband met het groot onderhoud aan de rijbanen A en B gelden voor de perioden van 9 maart 2026 tot en met 12 april 2026 én van 4 mei 2026 tot en met 28 juni 2026. Er is geen rekening gehouden met een mogelijke uitloop van de uitvoering van de werkzaamheden als gevolg van *extreme* weersomstandigheden. Door het inbouwen van buffers in de planning wordt het risico van vertraging door onvoorziene omstandigheden gemitigeerd. De exploitant stelt dat de robuuste planning een minimale kans op uitloop heeft.

5. Voorziening militaire oefening

Aanvraag Defensie en Schiphol

Op 17 november 2025 heeft lenW een brief van de Staatssecretaris van Defensie ontvangen, waarin lenW is geïnformeerd over een geplande militaire oefening op de luchthaven Schiphol tussen 26 en 29 januari 2026. In de brief is gevraagd om de benodigde beleidsmatige ondersteuning en praktische medewerking te verlenen om de oefening mogelijk te maken. 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 in geval van een bijzonder voorval. Artikel 8.23, derde lid en vierde, van de Wet luchtvaart bepaalt dat aan een vrijstelling en aan vervangende grenswaarden beperkingen en voorschriften kunnen worden verbonden.

Om de operationele voorbereidingen in samenspraak met betrokken partijen in gang te kunnen zetten, is de Staatssecretaris van Defensie in de brief van 10 december 2025 met kenmerk IENW/BSK-2025/295817 toegezegd dat lenW, vanuit de wettelijk rol, zodra daartoe de definitieve aanvraag van Schiphol is ontvangen een voorziening zal treffen om enig afwijkend baangebruik op Schiphol als gevolg van deze oefening buiten beschouwing te laten in de handhaving van de NNHS-geluidskaders.

⁷ <https://bezoekbas.nl>

Op 16 december 2025 is de aanvraag van Schiphol met kenmerk PvO.2025.026 ontvangen. Schiphol heeft gevraagd in het kader van een veilig en soepel verloop van de oefening om de effecten van de oefening buiten beschouwing te laten in het kader van het anticiperend handhaven, en de periode van 60 minuten voorafgaand aan, en na afloop van het vertrek of de aankomst van het militaire verkeer op Schiphol op 27 en 28 januari 2026 niet mee te nemen in de bepaling van de prestatie op de normen van de regels voor het strikt preferentieel baangebruik.

Voor Schiphol gelden aparte afspraken die te maken hebben met de komst van het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel Schiphol (NNHS). Om het afwijken van het NNHS-geluidkader mogelijk te maken is om die reden in de brief van 19 januari 2026, met kenmerk IENW/BSK-2026/7160, Schiphol toegezegd op grond van artikel 8.23 Wet luchtvaart (bijzonder voorval) een voorziening toe te voegen aan de Tijdelijke regeling voor het groot onderhoud aan het banenstelsel voor Schiphol 2026. Dit is mogelijk omdat de onderhoudsregeling vervangende grenswaarden voor het gehele jaar bevat en de voorziening om af te wijken van het NNHS-geluidskader aan die grenswaarden in de onderhoudsregeling wordt gekoppeld. De grenswaarden worden pas aan het einde van gebruiksjaar 2026 gehandhaafd. Daardoor is het mogelijk om de gevraagde voorziening toe te voegen aan deze onderhoudsregeling en te publiceren nadat de oefening heeft plaatsgevonden.

De uitgevoerde militaire oefening

Het kabinet werkt aan het verhogen van de weerbaarheid tegen militaire- en hybride dreigingen. De weerbaarheidsopgave bestaat uit het vergroten van zowel de maatschappelijke weerbaarheid als de militaire paraatheid. De uitgevoerde militaire oefening past binnen deze opgave. De militaire oefening vond plaats in het kader van het NAVO-concept Agile Combat Employment (ACE). Het concept betekent het tijdelijk herverdelen van (delen van) squadrons over meerdere luchthavens om kwetsbaarheid te voorkomen. De oefening zal belangrijke inzichten opleveren voor de verdere implementatie van het ACE-concept binnen Nederland en de NAVO. Het doel van de oefening was het testen van procedures voor het tijdelijk rouleren van vliegtuigen over meerdere locaties en het verbeteren van de samenwerking tussen civiele en militaire partners om de continuïteit van luchtoperaties bij toeneemende dreiging te waarborgen. De oefening vond plaats vinden tussen 26 en 29 januari 2026. Tijdens de oefening zijn één tank- en transportvliegtuig en vier F-35 jachtvliegtuigen ingezet. Op dinsdag 27 januari zijn de toestellen vanaf hun eigen vliegbasis vertrokken, op Schiphol geland voor een korte turnaround en vervolgens opnieuw opgestegen voor een tweede missie. Woensdag 28 januari bestond uit één missie, waarbij de toestellen terugkeerden naar hun thuisbasis. In totaal betrof het 16 vliegtuigbewegingen van F-35's en 6 vliegtuigbewegingen van de MRTT op Schiphol.

Verduidelijking tijdsblok en evaluatie bepaling artikel 4 lid 3

Hieronder een overzicht van de starts en landingen van het militaire verkeer zoals deze op 27 januari 2026 en 28 januari 2026 hebben plaats gevonden.

Dinsdag 27 januari 2026

11.30 uur MRTT landing op baan 18C (Zwanenburgbaan)
11.47–11.50 uur 4x F35 landing op baan 18C (Zwanenburgbaan)
13.42 uur MRTT vertrek van baan 18L (Aalsmeerbaan)
13.37–13.40 uur 4x F35 vertrek van baan 09 (Buitenveldertbaan)
15.09–15.13 uur 4x F35 landing op baan 18C (Zwanenburgbaan)
15:20 uur MRTT landing op baan 18R (Polderbaan)

Woensdag 28 januari 2026

08.34 uur MRTT vertrek van baan 18L (Aalsmeerbaan)
10.19 uur MRTT landing op baan 18C (Zwanenburgbaan)
13.33 uur 4x F35 vertrek van baan 09 (Buitenveldertbaan)
13.42 uur MRTT vertrek van baan 36L (Polderbaan)

Met de bepaling in artikel 4 lid 3 wordt bij het beoordelen van de vraag of is voldaan aan de regels voor het preferentieel baangebruik als bedoeld in bijlage 4 van de ontwerpwijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol van januari 2026, zoals gepubliceerd op www.luchtvaartindetoeekomst.nl, het tijdsblok op dinsdag 27 januari 2026 van 10.30 uur tot en met 16.20 uur en het tijdsblok op 28 januari 2026 van 7.35 uur tot en met 14.40 uur buiten beschouwing gelaten.

Schiphol heeft, mede vanwege de onbekendheid met de afhandeling van militair verkeer, de marge ingeschat op 60 minuten, om rekening te houden met enige mogelijke doorwerkende verstoringen in het ATM-systeem. De oefening, inclusief de gehanteerde marge van 60 minuten, zal worden geëvalueerd waarbij ook zal worden onderzocht wat de daadwerkelijke duur van de verstoringen op de luchthaven is geweest. De uitkomst van de evaluatie zal worden betrokken in de besluitvorming over eventuele toekomstige oefeningen en de daarbij te hanteren marge. Verwachting is dat het handelsverkeer zo veel mogelijk in lijn met de regels voor preferentieel baangebruik is afgehandeld, ook tijdens de oefening. De bepaling die is toegevoegd, is er met name op gericht om zeker te stellen dat

onvoorziene en oneigenlijke effecten van de oefeningen op het preferentieel baangebruik niet leiden tot een risico op overschrijding.

Impact op omgeving

Vanwege de onbekendheid van Schiphol en de sectorpartijen met de militaire toestellen in de verkeerssamenstelling op Schiphol is voorafgaand aan de oefening een afwijkende afhandeling voorzien. De afhandeling van meer verkeer, en met name afwijkend verkeer, heeft een impact op de omwonenden van Schiphol. De impact is afhankelijk van de weersomstandigheden en het actuele verkeersbeeld, die op dat moment bepalen of het militaire verkeer op een aparte baan kan worden afgehandeld of mee kan in de hoofdstroom en de op dat moment in gebruik zijnde banen. De oefening heeft vooral impact gehad op de omwonenden onder de invloedssfeer van de Buitenveldertbaan en Zwanenburgbaan, omdat de F35s op deze banen zijn afgehandeld. De MRTT is afgehandeld op de Polderbaan, Zwanenburgbaan en Aalsmeerbaan.

Impact op luchtvaartmaatschappijen

De oefening is ingepast in het reguliere gebruik van Schiphol. Om de impact op de civiele operatie te minimaliseren is de oefening in de winterperiode gepland en zijn de procedures, het baan- en platformgebruik afgestemd op de civiele operatie. Het reguliere verkeer heeft in beperkte mate te maken gehad met vertragingen, op momenten dat het militaire verkeer niet op de Buitenveldertbaan kon worden afgehandeld.

Communicatie

Voorafgaand aan de oefening is door Defensie en Schiphol gecommuniceerd over de oefening met onder andere het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS), Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) en Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS).

6. Regeldruk

6.1 Ruimtelijke gevolgen

De Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2026 kent geen ruimtelijke gevolgen.

6.2 Bestuurlijke lasten en lasten voor burgers, bedrijven en instellingen

Door het (gedeeltelijk) buiten gebruik zijn van start- en landingsbanen op Schiphol tijdens onderhoudsperiodes verandert tijdelijk de manier waarop het vliegverkeer wordt afgehandeld. Dit leidt niet tot een verzwaring van operationele lasten voor piloten. Zij zijn getraind om met verschillende procedures te werken, en ook LVNL is vertrouwd met het afhandelen van verkeer bij een beperkt baanaanbod. Wel brengt de onderhoudsregeling voor LVNL een hogere administratieve belasting met zich mee.

Het groot onderhoud heeft eveneens gevolgen voor luchtvaartmaatschappijen, die hun operatie mogelijk moeten aanpassen aan gewijzigde aankomst- en vertrekpatronen. Door het gewijzigde baangebruik kunnen vertragingen ontstaan voor maatschappijen en reizigers. Het gebruik van alternatieve banen leidt echter niet per definitie tot hogere kosten; de kostenverschillen zijn vergelijkbaar met de variaties die optreden bij het (on)beschikbaar zijn van banen door weersomstandigheden.

Ervaringen uit eerdere jaren met groot baanonderhoud laten zien dat de gevolgen beperkt zijn. Er worden geen significante bestuurlijke lasten of extra lasten voor burgers, bedrijven of instellingen verwacht.

6.3 Adviescollege toetsing

Het ontwerp van deze regeling is voorgelegd aan het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR). ATR heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het geen omvangrijke gevolgen voor de regeldruk heeft.

6.4 Gevolgen voor het milieu

Zoals in hoofdstuk 3 van deze toelichting is beschreven, verandert het baangebruik op Schiphol gedurende de onderhoudsperiodes. Hierdoor neemt het vliegverkeer toe op banen die normaal gesproken minder intensief worden gebruikt. Vanwege het groot onderhoud aan de rijbanen Alpha en

Bravo en de verschuiving van het baangebruik die daarmee samenhangt, is de verwachting dat er een lichte toename van geluidbelasting in de gebieden rond de Buitenveldert- en Kaagbaan zal ontstaan, en een lichte afname van de Polder- en Zwanenburgbaan. Deze tijdelijke verschuiving van het vliegverkeer leidt tot een verplaatsing van de geluidsbelasting en daarmee waarschijnlijk tot meer hinder voor sommige omwonenden dan zij gewend zijn. In onderstaande figuur is de verwachte impact van deze verschuiving schematisch weergegeven op het totaal aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden.

Tabel 10: verwachte toename van het aantal ernstig gehinderden binnen de 48 dB (A) L_{den} contour en aantal ernstig gehinderden binnen de 40 dB(A) L_{night} contour.

Scenario	Aantal ernstig slaapverstoorden binnen de 40 dB(A) L_{night}	Aantal ernstig gehinderden binnen 48 dB(A) L_{den}
Onverstoorde situatie	12.000	83.000
Situatie met baanonderhoud zoals voorgesteld door Schiphol (geschat)	12.000 (+0%)	85.000 (+2%)

Er worden geen significante effecten verwacht op het gebied van de uitstoot van stoffen zoals stikstof, CO₂ of fijnstof. Mogelijk treden er beperkte lokale verschuivingen op, maar deze zijn vergelijkbaar met de variaties die ook kunnen ontstaan bij aangepast baangebruik als gevolg van weersomstandigheden.

7. Doorontwikkeling ontheffingsprocedure onderhoud

Het baanonderhoud heeft de afgelopen jaren tot toegenomen kritiek geleid vanuit de omgeving rond Schiphol. Ook de Tweede Kamer heeft in 2023 een motie aangenomen om te zorgen dat bij toekomstig groot baanonderhoud vermindering van geluidsoverlast zo veel mogelijk geborgd is en om luchthavens hierop te blijven wijzen.⁸ Kern van de kritiek zit in het feit dat de hinder die het aangepaste baangebruik veroorzaakt, niet afgewenteld moet worden op de omgeving én dat het besluitvormingsproces verbeterd moet worden. In de huidige procedure is er nauwelijks tijd voor besluitvorming. Doordat de capaciteitsdeclaratie reeds is vastgesteld voorafgaand aan de besluitvorming voor de ontheffingsaanvraag, kan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat geen besluit nemen dat een mogelijk effect zou kunnen hebben op de capaciteit van de luchthavens. Daarom zou de besluitvorming rondom het baanonderhoud zoveel als mogelijk moeten plaatsvinden voorafgaand aan de capaciteitsdeclaratie. Dit is ook het advies van de MRS.⁹

In 2025 is aan de Kamer gemeld dat lenW het voortouw neemt om dit proces, samen met Schiphol en LVNL, te optimaliseren.¹⁰ De gesprekken hierover zijn op hoofdlijnen afgerond. De aangepaste procedure wordt:

- Schiphol dient voorafgaand aan de capaciteitsdeclaratie voor het winterseizoen een eerste versie van de ontheffingsaanvraag in voor de onderhoudswerkzaamheden in het volgende gebruiksjaar.
- Hierin benoemt Schiphol wat de werkzaamheden inhouden en wat de planning is, wat het aangepast baangebruik wordt, welke ontheffingen en vrijstellingen hiervoor nodig zijn, wat de impact voor de omgeving wordt en hoe Schiphol en LVNL de hinder mitigeren.
- Schiphol en LVNL betrekken voorafgaand aan deze ontheffingsaanvraag belanghebbenden (zowel sector als MRS en BRS).
- De minister deelt op basis van deze ontheffingsaanvraag een voornemen over het wel, niet of deels verlenen van de ontheffingen en vrijstellingen. Dit voornemen wordt voorafgaand aan de capaciteitsdeclaratie gedeeld. Schiphol heeft hierna voldoende tijd om eventuele aanpassingen te doen op ofwel de onderhoudsplannen zelf, ofwel op de hinderbeperkende maatregelen of op de capaciteit als laatste redmiddel.
- Na het publiceren van de gebruiksprognose voor het betreffende gebruiksjaar volgt de definitieve aanvraag en publiceert het ministerie de noodzakelijke regeling.

Deze stappen worden op hoofdlijnen vastgelegd in de algehele LVB-wijziging die in voorbereiding is en vervolgens gedetailleerd uitgewerkt. De reacties uit de internetconsultatie voor deze regeling die betrekking hebben op dit beleidsvoornemen worden betrokken bij deze LVB-wijziging. Voor de ontheffingsaanvraag voor 2026 gelden deze nieuwe afspraken nog niet.

⁸ Kamerstukken II 2020/21, 31936-1031.

⁹ Advies MRS inzake baanonderhoud Schiphol 2025 van 27 januari 2025, kenmerk u-25.001 (www.maatschappelijkeraadschip-hol.nl).

¹⁰ Kamerstukken II 2024/25, 29665-533.

Artikelsgewijs

Artikel 1 Definities

Ten behoeve van de leesbaarheid zijn enkele begripsomschrijvingen opgenomen.

Artikel 2 Vervangende grenswaarden geluidbelasting

Artikel 2 bevat vervangende grenswaarden voor alle handhavingspunten L_{den} en L_{night} . Het betreft hier grenswaarden die in plaats treden van de grenswaarden uit bijlage 2 en bijlage 3 van het LVB.

Artikel 3 Vrijstellingen

Eerste lid

Gedurende de periode van 4 mei 2026 tot en met 12 mei 2026 waarin de Polderbaan tussen 23.00 uur en 6.00 uur niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud, is het toegestaan om in het tijdvak tussen 23.00 en 06.00 uur te starten vanaf baan 36C (Zwanenburgbaan richting het noorden).

Tweede lid

Gedurende de periode van 4 mei 2026 tot en met 12 mei 2026 waarin de Polderbaan tussen 23.00 uur en 6.00 uur niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud, is het toegestaan de luchtverkeerswegen voor vertrekkend verkeer vanaf baan 36C te gebruiken (Zwanenburgbaan, richting het noorden).

Derde lid

Gedurende de periode van 18 mei 2026 tot en met 27 mei 2026 waarin de Zwanenburgbaan tussen 23.00 en 6.00 uur niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud, is het toegestaan om gedurende dat tijdvak te starten vanaf baan 18L (Aalsmeerbaan, richting het zuiden).

Vierde lid

Gedurende de periode van 31 augustus 2026 tot en met 8 september 2026 waarin de Buitenveldertbaan niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud, is het toegestaan om gedurende het tijdvak tussen 23.00 en 06.00 uur te landen op baan 22 (Oostbaan, richting het zuidwesten) indien geen van de andere banen beschikbaar of bruikbaar is.

Vijfde lid

Gedurende de periode van 21 september 2026 tot en met 29 september 2026 waarin de Kaagbaan tussen 23.00 uur en 6.00 uur niet beschikbaar of bruikbaar is vanwege groot onderhoud, is het toegestaan om gedurende dat tijdvak richting het zuidwesten te landen op baan 22 (de Oostbaan), voor zover geen van de andere banen beschikbaar of bruikbaar is. Daarnaast is het tussen 23.00 uur en 6.00 uur toegestaan om te starten vanaf baan 09 (Buitenveldertbaan, richting het oosten) en vanaf baan 27 (Buitenveldertbaan, richting het westen).

Artikel 4 Beperkingen en voorschriften

Artikel 8.23, derde lid en vierde, van de Wet luchtvaart bepaalt dat aan een vrijstelling en aan vervangende grenswaarden beperkingen en voorschriften 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 4 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 4 bevat daarvoor preferentietabellen voor de dag en voor de nacht, die binnen de geldende meteorologische en operationele randvoorwaarden zoveel mogelijk moeten worden aangehouden.

Onderhoud rijbaan Bravo (tabel 1)

De werkzaamheden aan rijbanen A en B leiden tot een toename van de complexiteit in de verkeersafhandeling op de grond, met name voor de grondverkeersleiding. Dit speelt vooral tijdens landingspieken bij zuidenwind, wanneer de Polderbaan (18R) en Zwanenburgbaan (18C) gelijktijdig worden ingezet voor landend verkeer. Door de beperkingen in de rijbaaninfrastructuur neemt de afhandelings-



capaciteit bij parallel naderen in zuidelijke richting af, wat gevolgen kan hebben voor de inzetbaarheid van deze baancombinatie.

Indien het (vooraf verwachte) verkeersaanbod hoger is dan de beschikbare afhandelingscapaciteit voor parallel naderen zal, indien mogelijk binnen de weersomstandigheden, van de Zwanenburgbaan worden uitgeweken naar de Buitenveldertbaan. Om dit mogelijk te maken is een aangepaste preferentietabel (tabel 1) opgenomen, waarbij de mogelijkheid om gebruik te maken van de Buitenveldertbaan als tweede landingsbaan is opgenomen.

Onderhoud Polderbaan (18R/36L) (tabel 2)

In de periode dat de Polderbaan niet beschikbaar is vanwege (normaal) onderhoud, zal het startend verkeer van 6.00 tot 23.00 uur meer gebruik maken van de Zwanenburgbaan in noordelijke richting (36C) en de Buitenveldertbaan richting het oosten (09). Het landend verkeer zal in deze tijdsperiode meer gebruik maken van de Zwanenburgbaan in zuidelijke richting (18C), de Buitenveldertbaan in westelijke richting (27) en de Oostbaan richting het zuidwesten (22).

Onderhoud Zwanenburgbaan (18C/36C) (tabel 3)

In de periode dat de Zwanenburgbaan vanwege (normaal) onderhoud niet beschikbaar is, zal het startend verkeer van 6.00 tot 23.00 uur meer gebruik maken van de Buitenveldertbaan richting het oosten (09) en de Kaagbaan in zuidwestelijke richting (24) (tabel 3). Het landend verkeer zal in deze tijdsperiode meer gebruik maken van de Buitenveldertbaan in westelijke richting (27) en de Oostbaan in zuidwestelijke richting (22).

Onderhoud Buitenveldertbaan (09/27) (tabel 4)

De Buitenveldertbaan wordt met name ingezet op het moment dat (gelijktijdig) gebruik van een combinatie van de Polderbaan, Kaagbaan, Zwanenburgbaan en Aalsmeerbaan voor startend en landend verkeer niet mogelijk is door bepaalde omstandigheden. Bij een harde zuidwestelijke wind zal, in de periode dat de Buitenveldertbaan vanwege (normaal) onderhoud niet beschikbaar is, het startend verkeer van 6.00 tot 23.00 uur meer gebruik maken van de Kaagbaan in noordelijke richting (06). Ten aanzien van landend verkeer zal in deze tijdsperiode meer gebruik gemaakt worden van de Oostbaan richting het zuidwesten (22).

Onderhoud Kaagbaan (06/24) (tabel 5)

In de periode dat de Kaagbaan vanwege (normaal) onderhoud niet beschikbaar is, zal het startend verkeer van 6.00 tot 23.00 uur meer gebruik maken van de Aalsmeerbaan in zuidelijke richting (18L), de Zwanenburgbaan in zuidelijke richting (18C) en de Buitenveldertbaan in westelijke richting (09). Ten aanzien van landend verkeer zal in deze tijdsperiode meer gebruik worden gemaakt van de Aalsmeerbaan richting het noorden (36R), de Zwanenburgbaan richting het noorden (36C) en de Buitenveldertbaan in westelijke richting (27).

Onderhoud Aalsmeerbaan (18L/36R) (tabel 6)

In de periode dat de Aalsmeerbaan vanwege (normaal) onderhoud niet beschikbaar is, zal het startend verkeer van 6.00 tot 23.00 uur meer gebruik maken van de Zwanenburgbaan richting het zuiden (18C) en de Buitenveldertbaan richting het oosten (09). Het landend verkeer zal in deze tijdsperiode meer gebruik maken van de Zwanenburgbaan in noordelijke richting (36C) en de Buitenveldertbaan in westelijke richting (27).

Artikel 5 Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking met ingang van 9 maart 2026. Daarmee wordt afgeweken van de zogenaamde vaste verandermomenten omdat de werkzaamheden voor het normaal onderhoud op die datum beginnen. 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 1 november 2026, zodat de vervangende grenswaarden van toepassing zijn gedurende de rest van het gebruiksjaar 2026.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman*