



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 20 februari 2025, nr. IENW/BSK-2024/325685, 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 2025) (KetenID WGK27133)

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

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

BESLUIT:

Artikel 1 Definities

In deze regeling wordt verstaan onder:

- *gebruiksjaar 2025*: de periode van 1 november 2024 tot en met 31 oktober 2025;
- *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 2025 voor de in de onderstaande tabel genoemde handhavingspunten, de volgende vervangende grenswaarden:

Tabel: Grenswaarden geluidbelasting in L_{den} handhavingspunten

Handhavingspunt	Grenswaarde	2025 incl. onderhoud	2025 excl. onderhoud	delta dB	Vervangende grenswaarde	Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden
1	55,98	53,92	54,01	-0,09	55,89	56,89
2	57,70	55,18	55,28	-0,10	57,60	58,60
3	58,75	55,28	55,38	-0,10	58,65	59,65
4	58,26	54,45	54,61	-0,16	58,10	59,10
5	57,91	53,12	53,14	-0,02	57,89	58,89
6	57,40	53,47	53,00	0,47	57,40	58,40
7	57,59	53,42	53,52	-0,10	57,49	58,49
8	58,57	54,30	54,41	-0,11	58,46	59,46
9	57,02	53,38	53,46	-0,08	56,94	57,94
10	59,22	56,91	57,03	-0,12	59,10	60,10
11	58,76	56,43	56,58	-0,15	58,61	59,61
12	58,45	56,48	56,61	-0,13	58,32	59,32
13	57,48	55,94	56,05	-0,11	57,37	58,37
14	56,81	54,55	54,60	-0,05	56,76	57,76
15	57,94	55,67	55,72	-0,05	57,89	58,89
16	56,94	55,04	54,43	0,61	56,94	57,94
17	57,15	56,03	55,62	0,41	57,15	58,15
18	61,25	62,28	62,02	0,26	61,51	62,51
19	53,90	53,63	53,65	-0,02	53,88	54,88
20	57,73	61,65	58,17	3,48	61,21	62,21
21	57,47	55,51	56,23	-0,72	56,75	57,75
22	57,53	53,47	54,67	-1,20	56,33	57,33
23	56,71	54,92	55,38	-0,46	56,25	57,25
24	57,56	55,76	55,84	-0,08	57,48	58,48
25	57,91	58,27	58,46	-0,19	57,91	58,91

Handhavingspunt	Grenswaarde	2025 incl. onderhoud	2025 excl. onderhoud	delta dB	Vervangende grenswaarde	Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden
26	55,43	54,87	54,72	0,15	55,43	56,43
27	56,19	55,58	55,41	0,17	56,19	57,19
28	55,51	54,87	54,65	0,22	55,51	56,51
29	57,04	54,81	54,89	-0,08	56,96	57,96
30	57,46	57,68	57,46	0,22	57,68	58,68
31	58,78	56,23	56,19	0,04	58,78	59,78
32	56,96	55,51	55,23	0,28	56,96	57,96
33	56,77	54,02	53,93	0,09	56,77	57,77
34	57,32	55,37	55,46	-0,09	57,23	58,23
35	57,17	54,93	55,03	-0,10	57,07	58,07

2. In plaats van de grenswaarden, genoemd in bijlage 3 van het LVB, gelden in het gebruiksjaar 2025 voor de in de onderstaande tabel genoemde handhavingspunten, de volgende vervangende grenswaarden:

Tabel: Grenswaarden geluidbelasting in L_{night} handhavingspunten

Handhavingspunt	Grenswaarde	2025 incl. onderhoud	2025 excl. onderhoud	delta dB	Vervangende grenswaarde	Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden
1	52,99	50,38	50,53	-0,15	52,84	53,84
2	50,42	46,31	46,46	-0,15	50,27	51,27
3	47,89	42,63	42,78	-0,15	47,74	48,74
4	47,72	41,84	41,99	-0,15	47,57	48,57
5	52,18	48,11	48,17	-0,06	52,12	53,12
6	51,90	48,20	48,27	-0,07	51,83	52,83
7	49,96	46,58	46,70	-0,12	49,84	50,84
8	48,51	45,40	45,46	-0,06	48,45	49,45
9	46,83	44,07	44,14	-0,07	46,76	47,76
10	47,44	45,19	45,18	0,01	47,44	48,44
11	48,54	45,80	45,82	-0,02	48,52	49,52
12	49,87	46,96	46,96	0	49,87	50,87
13	50,53	47,19	47,19	0	50,53	51,53
14	52,44	47,89	47,81	0,08	52,44	53,44
15	52,41	47,63	49,04	-1,41	51,00	52,00
16	51,32	46,54	47,95	-1,41	49,91	50,91
17	52,38	47,16	48,57	-1,41	50,97	51,97
18	47,51	45,04	45,04	0	47,51	48,51
19	46,02	41,85	41,97	-0,12	45,90	46,90
20	46,15	43,57	43,59	-0,02	46,13	47,13
21	43,75	40,63	40,54	0,09	43,75	44,75
22	44,17	41,19	41,10	0,09	44,17	45,17
23	45,79	43,07	43,10	-0,03	45,76	46,76
24	46,15	41,90	42,04	-0,14	46,01	47,01
25	48,84	45,77	45,91	-0,14	48,70	49,70

Artikel 3 Vrijstellingen

- Gedurende de periode van 24 maart 2025 tot en met 1 april 2025 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:
 - landingen op baan 22 (Oostbaan richting het zuidwesten) voor zover geen van de andere banen beschikbaar of bruikbaar is;
 - starts vanaf baan 09 (Buitenveldertbaan richting het oosten);
 - starts vanaf baan 27 (Buitenveldertbaan richting het westen).
- Gedurende de periode van 10 mei 2025 tot en met 28 september 2025 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 (Oost-

baan richting het zuidwesten) voor zover geen van de andere banen beschikbaar of bruikbaar is.

3. Gedurende de periode van 29 september 2025 tot en met 12 oktober 2025 waarin grond- en vluchtcontroles van het Instrument Landing System plaatsvinden, is de minimum vlieghoogte bij de nadering van de Buitenveldertbaan 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.
4. Gedurende de periode van 13 oktober 2025 tot en met 26 oktober 2025 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).
5. Gedurende de periode van 13 oktober 2025 tot en met 26 oktober 2025 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.
6. Gedurende de periode van 27 oktober 2025 tot en met 4 november 2025 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).

Artikel 4 Beperkingen en voorschriften

1. Met het oog op de beperking van de geluidhinder wordt gedurende de periode van 24 maart 2025 tot en met 4 november 2025 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 5) en voor de periode van 23.00 uur tot 6.00 uur (tabel 6 tot en met 8). 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 24 maart 2025 tot en met 1 april 2025 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 ¹	36R	36C	36L	36C
		36C	36R	36L	09
	2	18R	18C	18L	18C
		18R	27	18L	18C
Marginaal zicht	3 ¹	36R	36C	36L	09
		36C	36R	36L	09

¹ Vanwege de fysieke kruising van de Aalsmeerbaan (18L/36R) en de Buitenveldertbaan (09/27) zal de Zwanenburgbaan (landen 36C) in de startpiek combinatie gebruikt worden als landingsbaan.

Tabel 2: Baanpreferentietabel van kracht gedurende de periode van 5 mei 2025 tot en met 10 mei 2025 van 6.00 uur tot 23.00 uur en 29 september 2025 tot en met 5 oktober 2025 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 3: Baanpreferentietabel van kracht gedurende de periode van 10 mei 2025 tot en met 28 september 2025 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 4: Baanpreferentietabel van kracht gedurende de periode van 13 oktober 2025 tot en met 26 oktober 2025 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 5: Baanpreferentietabel van kracht gedurende de periode van 27 oktober 2025 tot en met 4 november 2025 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 6: Baanpreferentietabel van kracht gedurende de periode van 24 maart 2025 tot en met 1 april 2025 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	–

Tabel 7: Baanpreferentietabel van kracht gedurende de periode van 13 oktober 2025 tot en met 26 oktober 2025 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 27 oktober 2025 tot en met 4 november 2025 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	–

- 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 24 maart 2025 tot en met 4 november 2025 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.

Artikel 5 Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking met ingang van 24 maart 2025 en vervalt met ingang van 5 november 2025.

Artikel 6 Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2025.

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

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



TOELICHTING

1. Inleiding

Op 4 oktober 2024 heeft de exploitant van de luchthaven Schiphol (hierna: de exploitant) mij bij brief met kenmerk PvO.2024.004 verzocht om in verband met groot baanonderhoud aan het banenstelsel van Schiphol af te mogen wijken van de regels in het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol (LVB) met betrekking tot het baan- en routegebruik. Als gevolg hiervan treedt gedurende de onderhoudsperiodes een wijziging van het baangebruik op waardoor het verkeer in het gebruiksjaar 2025 anders zal worden afgewikkeld dan in het LVB is aangenomen. In verband hiermee heeft de exploitant verzocht voor het gebruiksjaar 2025 ook vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingpunten 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 handhavingpunten vaststellen indien ten gevolge van groot onderhoud van een baan het normale gebruik van een luchthaven naar zijn oordeel ernstig wordt belemmerd. Het betreft gevallen waarin als gevolg van groot onderhoud een baan enige tijd niet gebruikt kan worden, waardoor het luchtverkeer op een andere wijze moet worden afgehandeld. De onderhavige regeling strekt daartoe. De regeling bevat voor gebruiksjaar 2025 vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in het LVB. Ook bevat de regeling voor het gebruiksjaar 2025 vrijstellingen van de regels in het LVB met betrekking tot baan- en routegebruik vanwege groot onderhoud aan het banenstelsel op Schiphol.

3. Voorziene onderhoud

Naast het groot onderhoud aan de Buitenveldertbaan vindt in dit gebruiksjaar ook onderhoud plaats gedurende periodes van 1 of 2 weken aan de Polderbaan, Kaagbaan, Aalsmeerbaan, Zwanenburgbaan en Oostbaan. Vooruitlopend op de regels omtrent baangebruik van het nieuwe normen- en handhavingssysteem, als opgenomen in de ontwerpwijziging van het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol¹, schrijft de regeling tevens voor welke baanpreferentietabellen door Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), gegeven de dan beschikbare start- en landingsbanen, binnen de daarvoor geldende meteorologische en operationele randvoorwaarden tijdens de onderhoudsperiodes dienen te worden toegepast. De regeling voorziet op deze wijze in alle benodigde vrijstellingen en alternatieve regels tijdens de periodes van noodzakelijk groot onderhoud, gepland in gebruiksjaar 2025.

Noodzaak onderhoudswerkzaamheden Buitenveldertbaan 10 mei 2025 tot en met 28 september 2025

Groot onderhoud is om een aantal redenen van belang. 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. Voor de kwaliteit van banen en rijbanen gelden bepaalde prestatie-eisen. Om aan die eisen in wet- en regelgeving te kunnen blijven voldoen moet regelmatig onderhoud worden uitgevoerd. De werkzaamheden aan de Buitenveldertbaan zijn noodzakelijk om te blijven voldoen aan die gestelde wettelijke eisen en prestatienormen. 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 reizigers en omwonenden. Voor de vrijstellingen in deze regeling geldt als uitgangspunt dat, behoudens operationele beperkingen die nodig zijn voor een veilige afwikkeling van het vliegverkeer, de operatie zodanig wordt vormgegeven dat hinder voor de omgeving maximaal wordt beperkt conform de afspraken die zijn gemaakt in het kader van het nieuwe normen- en handhavingssysteem.

Het groot onderhoud aan de Buitenveldertbaan wordt uitgevoerd in de periode van 10 mei 2025 tot en met 28 september 2025. In 2016 heeft er voor het laatst groot onderhoud aan de Buitenveldertbaan plaatsgevonden.

Met het uitvoeren van het groot onderhoud aan de Buitenveldertbaan in 2025 worden werkzaamheden uitgevoerd die ervoor zorgen dat de Buitenveldertbaan, net als de Kaagbaan dit jaar, vanaf dat

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

moment volledig in het regime valt van de Baanonderhoudsstrategie van Schiphol (BOS). Met deze strategie worden de beschikbaarheid en de betrouwbaarheid van de start- en landingsbanen geoptimaliseerd. De omvang van het groot onderhoud aan de Buitenveldertbaan volgt uit de inspectieresultaten en analyse van de geconstateerde verstoringen aan de baan. Jaarlijks worden de resultaten van deze metingen afgezet tegen de eisen die aan de baan worden gesteld. Daarnaast moet de baan ook voldoen aan prestatienormen die aan de baan worden gesteld om de baan met voldoende betrouwbaarheid in te kunnen zetten. Gedurende de onderhoudsperiode worden de volgende onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd:

Werkzaamheden aan de Buitenveldertbaan:

- Vervangen van twee lagen asfalt en duurzaam scheurherstel in de derde laag van de baan;
- Aanbrengen van nieuwe markeringen;
- Groot onderhoud aan de betonnen 'koppen' van de start- en landingsbaan;
- Vervanging van halogeenverlichting;
- Verwijderen en aanbrengen van nieuwe kabels;
- Renovatie van installaties in baanstation;
- Renovatie en aanpassen van hemelwaterafvoersysteem;
- Groot onderhoud aan velden/bermen langs baan;
- Aanpassingen software in besturingssysteem van vliegveldlichtinstallatie;
- Bij kruising Buitenveldert- en Aalsmeerbaan: vervangen putten en goten en asfalteren en markeren kruising;
- Vervangen PAPI's (Precision Approach Path Indicator);
- Vervangen ILS (Instrument Landing System).

Detailinformatie over de werkzaamheden:

- Wegfrezen van 12.000m² oude markeringen, bestaande asfaltverharding wordt laag voor laag gefreesd. Aanbrengen (in 2 lagen) van 300.000m² nieuwe asfaltverharding op start- en landingsbanen en exits;
- Verwijderen van 1.700 armaturen en opnieuw aanbrengen van nieuwe LED-armaturen;
- Verwijderen van 58km aan secundaire bekabeling en opnieuw inzagen in onderlaag van de baan;
- Verwijderen van 118 grote trafoputten en 104 kleinere putten. Plaatsten van 369 nieuwe trafoputten;
- Verwijderen en vervangen van 3km bestaande goten;
- Vervangen van 1km hemelwaterafvoerleidingen langs de start- en landingsbaan;
- Ontgraven van 65.000m² grond om 275km primaire kabels aan te brengen;
- Herstellen van 121 betonplaten aan de koppen van de start- en landingsbaan.

Combinatie werkzaamheden in cluster Buitenveldertbaan

Naast het groot onderhoud aan de Buitenveldertbaan zullen er gelijktijdig een aantal andere projecten worden uitgevoerd die binnen de operationele- en veiligheidsgrenzen (invloedssfeer) vallen van de Buitenveldertbaan. Deze projecten vallen niet rechtstreeks binnen de werkzaamheden van het groot onderhoud aan de Buitenveldertbaan. Door deze projecten te clusteren en uit te voeren tijdens het groot onderhoud aan de Buitenveldertbaan, wordt de doorlooptijd van de buitendienststelling zo efficiënt gehouden.

In totaal zijn er 12 raakvlakprojecten die tijdens het onderhoud worden uitgevoerd. De werkzaamheden die binnen het cluster Buitenveldertbaan vallen, zijn de volgende:

1. Renovatie omliggende velden, inclusief drainage rondom landingsbaan;
2. Uitvoeren maatregelen uit waterstructuurplan;
3. Uitvoeren werkzaamheden aan watergangen (baggeren en vervangen van beschoeiing);
4. Groot onderhoud aan watergangen en aanpassingen aan taxibanen;
5. Onderhoud en vervanging van 50kV hoogspanningskabels;
6. Aanbrengen van 20kV hoogspanningskabels ten behoeve van elektrificatieprogramma Schiphol;
7. Onderhoud aan 10kV-kabels;
8. Onderhoud aan noodstroominstallatie in baanstation;
9. Onderhoud aan periferiehekwerken;
10. Onderhoud aan Schipholtunnel (wordt uitgevoerd door Rijkswaterstaat);
11. LVNL: vervangen van ILS;
12. LVNL: onderhoud aan kabels, systemen en gebouwen.

De werkzaamheden aan het ILS die worden uitgevoerd door LVNL dienen uiterlijk op 28 september 2025 te zijn afgerond, gelijktijdig met het groot onderhoud aan de Buitenveldertbaan.

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.

Soort onderhoud	Baan	Start	Eind
Normaal onderhoud	Schiphol-Oostbaan (04/22)	10-03-2025	18-03-2025
Normaal onderhoud	Kaagbaan (06/24)	24-03-2025	01-04-2025
Normaal onderhoud	Aalsmeerbaan (18L/36R)	05-05-2025	10-05-2025
Groot onderhoud	Buitenveldertbaan (09/27)	10-05-2025	28-09-2025
Vervanging van ILS	Buitenveldertbaan (in richting 27)	10-05-2025	28-09-2025
Herstel baankop 18L	Aalsmeerbaan (18L/36R)	29-09-2025	05-10-2025
Ground & flight checks ILS	Buitenveldertbaan (in richting 27)	29-09-2025	12-10-2025
Vereiste periode van betrouwbaarheid ILS	Buitenveldertbaan (in richting 27)	13-10-2025	11-11-2025
Normaal onderhoud	Polderbaan (18R/36L)	13-10-2025	26-10-2025
Normaal onderhoud	Zwanenburgbaan (18C/36C)	27-10-2025	04-11-2025

Schiphol geeft aan tijdens de planning van de onderhoudswerkzaamheden op de volgende punten rekening te hebben gehouden met de impact van het aangepast baangebruik op omwonenden:

- De implementatie van de BOS maakt het mogelijk om de werkzaamheden op een integrale wijze uit te voeren. Hiermee wordt de totale doorlooptijd van onderhoudswerkzaamheden over de lange termijn, en dus ook de hinder voor omwonenden, zoveel mogelijk beperkt. De jaarlijkse roulatie van groot onderhoud zorgt ervoor dat de impact over de diverse gebieden rondom de luchthaven wordt verdeeld. De toename van het verkeer op de Oostbaan dit jaar wordt gevolgd door een sterke afname van het verkeer in 2027 als deze baan in onderhoud zal gaan.
- Door de overige projecten in de invloedssfeer van de Buitenveldertbaan te clusteren en uit te voeren tijdens het groot baanonderhoud hoeft de baan maar eenmalig buiten gebruik te worden gesteld. Hiermee wordt overlast voor de omgeving voorkomen. Raakvlakprojecten in komend gebruiksjaar zijn de vervanging van het ILS en onderhoud aan diverse rijbanen tijdens groot en normaal baanonderhoud.
- Door het eerder gekozen scenario is de cyclus van groot baanonderhoud aan de Buitenveldertbaan gewijzigd van 7 naar 9 jaar. Dit geldt voor alle secundaire banen op Schiphol. Dit betekent dat het volgende groot onderhoud aan deze baan pas weer zal plaatsvinden in 2034 (in plaats van 2032).
- De hinderbeleving vanuit omwonenden in het voorjaar en de zomer is een stuk negatiever dan in de winterperiode. Mensen zitten vaker buiten, of slapen bijvoorbeeld met het raam open. Conform de BOS is er daarom een voorkeur voor groot onderhoud in de winterperiode. Desondanks is er gekozen voor een periode in het voorjaar en de zomer. Dit heeft te maken met de clustering van de overige onderhoudswerkzaamheden. Ook moest het *de-icing platform* beschikbaar blijven in de winterperiode. Het ontkoppelen van genoemde werkzaamheden zou tot gevolg hebben dat de Buitenveldertbaan vaker buiten gebruik genomen zou moeten worden. Dit zou een grotere impact op de omgeving hebben.
- Daarnaast is de doorlooptijd voor groot onderhoud vanwege slechtere weersomstandigheden in de winter langer (ca. 2 weken) en is het risico op uitloop groter.

De geplande werkzaamheden en het veranderd baangebruik als gevolg daarvan leiden tot verschuiving van geluidbelasting en specifiek tot meer hinder in verschillende gebieden rondom de luchthaven, dit jaar vooral in de omgeving van Amsterdam. Om de pijn die de verschuiving van hinder veroorzaakt te verzachten is de exploitant van de luchthaven voorafgaand aan de ontheffingsaanvraag geïnformeerd dat er niet vanuit kan worden gegaan dat de ontheffingen verleend worden zonder passende maatregelen door te voeren die de extra geluidshinder mitigeren.

De volgende maatregelen zijn door de exploitant en de luchtverkeersleiding voorgesteld. In het door Schiphol bij de aanvraag gevoegde informatiedocument 'Informatiedocument werkzaamheden Schiphol – Behorende bij de notificatie van (onderhouds-) werkzaamheden in gebruiksjaar 2025', van 29 november 2024 (hierna: het informatiedocument) zijn onderstaande maatregelen nader uitgewerkt.

1. General Aviation (GA-)verkeer middels 'Required Navigation Performance-approach (RNP, nadering met gps-navigatie) laten landen op de Oostbaan vanuit het noordoosten i.p.v. ILS-nadering;
2. Percentage landingen op de Oostbaan op basis van Continuous Descent Operation (CDO) verhogen;
3. Landen op basis van gps-navigatie op de Buitenveldertbaan vanuit oostelijke richting tijdens de periode van ILS-metingen van de Buitenveldertbaan;
4. General Aviation verzoeken om operatie tijdelijk vrijwillig te verplaatsen naar Vliegveld Lelystad;

5. Ontheffing aanvragen voor inzet landen baan 22 in de nacht tijdens groot onderhoud aan de Buitenveldertbaan (zie ook artikel 3, tweede lid);
6. Ontheffing aanvragen voor inzet starten baan 36C in de nacht tijdens normaal onderhoud aan de Polderbaan (zie ook artikel 3, vierde lid);
7. Ontmoedigen van lawaaige vliegtuigen;
8. Beperken nachtelijke starts Kaagbaan in noordoostelijke richting bij kortdurend nachtelijk baanonderhoud aan de Polderbaan;
9. De zwaarste vliegtuigtypes tijdens een startpiek van de Aalsmeerbaan verplaatsen naar de Kaagbaan (na de startpiek).

Onderhoud aan Aalsmeerbaan, Kaagbaan, Polderbaan, Zwanenburgbaan en Oostbaan

Naast het groot baanonderhoud aan de Buitenveldertbaan vindt er ook groot onderhoud aan de overige 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 vinden gedurende het hele jaar, als onderdeel van het jaarlijkse onderhoud, een aantal werkzaamheden plaats aan de Aalsmeerbaan, Kaagbaan, Polderbaan, Zwanenburgbaan en Oostbaan. Het onderhoud betreft onder meer kleinschalige onderhoudsactiviteiten (kleinschalige vervangingen), reparaties (openstaande 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 de grootschalige vervangingen gecentreerd tijdens een toekomstig groot onderhoudsmoment opgepakt kunnen worden.

Er moet minimaal worden voldaan aan de van toepassing zijnde internationale wetgeving zodat veiligheid en standaardisatie zeker zijn gesteld. Schiphol houdt regelmatig inspecties om de staat van banen, rijbanen en de daarbij behorende installaties te controleren.

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 2025 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 Buitenveldertbaan, 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 b, 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 van het onderhoud aan de Kaagbaan (24 maart 2025 tot en met 1 april 2025) 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 van het groot onderhoud aan de Buitenveldertbaan (10 mei 2025 tot en met 28 september 2025) 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 waarin het ILS van de Buitenveldertbaan niet beschikbaar is, maar de Buitenveldertbaan zelf wel (29 september 2025 tot en met 12 oktober 2025) wordt vrijstelling gevraagd voor de beperking die stelt dat:
 - landend verkeer op de Buitenveldertbaan tussen 23:00 en 6:00 uur op of boven 3.000 voet de eindnadering aanvangt; in plaats daarvan bedraagt de minimumvlieghoogte 2000 voet.
- Voor de periode met het onderhoud aan de Polderbaan (13 oktober 2025 tot en met 26 oktober 2025) 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 (27 oktober 2025 tot en met 4 november 2025) 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.

Afwijkend baangebruik tijdens onderhoudswerkzaamheden

De onderhavige regeling schrijft voor welke preferentietabellen door LVNL, gegeven de beschikbare start- en landingsbanen, binnen de daarvoor geldende meteorologische en operationele randvoorwaarden, tijdens de groot onderhoudsperiode, dienen te worden toegepast. Hieronder wordt toegelicht welke effecten de werkzaamheden hebben op het baangebruik op Schiphol.

4. Beoordeling

Onderbouwing technische noodzaak, combinatie en duur onderhoudswerkzaamheden

Naar aanleiding van de aanvraag van de exploitant heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: 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 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. W+B concludeert dat Schiphol voor de werkzaamheden die op het kritieke pad liggen, herleidbaar heeft beschreven hoe de doorlooptijd is bepaald. Met de door Schiphol gehanteerde uitgangspunten is het aannemelijk dat geen wezenlijke versnellingen mogelijk zijn. Ten opzichte van vorig jaar is beter beschreven welke buffers worden gehanteerd en hoe deze buffers zijn ingevuld. Hierbij zijn ook de risico's en bijbehorende maatregelen beschouwd. Hoewel de doorlooptijd van het groot onderhoud aan de Buitenveldertbaan plausibel wordt geacht, blijven er aandachtspunten en verbeterpunten. W+B heeft deze punten aan Schiphol voorgelegd, zodat daar bij toekomstige informatiedocumenten rekening mee wordt gehouden.

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.

Onderbouwing Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol (NNHS)

Sinds 2015 wordt er niet meer gehandhaafd bij een overschrijding van het huidige wettelijke stelsel met handhavingspunten, 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, 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

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

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

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 preferentievolgorde zoals beschreven in het NNHS. Deze regel blijft van toepassing tijdens de onderhoudsperiode. Uit het NNHS volgt dat het luchtverkeer 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. Derhalve 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 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 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

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.

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.luchtvaartindetoeekomst.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.

Toetsing aan de gelijkwaardigheidscriteria

De geluidbelasting bij het verwachte gebruik van Schiphol in gebruiksjaar 2025 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 2025 voldoet aan de eisen van gelijkwaardigheid. Zie ook de tabel 3.2 van de Gebruiksprognose 2025, waarin de effecten voor geluid voor gebruiksjaar 2024 worden vergeleken met de gelijkwaardigheidscriteria bepaald met het Europese rekenmodel Doc29.

Contraexpertise vervangende grenswaarden geluid

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 heeft in de contra-expertise enkele herberekeningen uitgevoerd die tot enkele correcties hebben geleid. Deze zijn door Schiphol verwerkt.

HUF-toets

De conceptregeling, alternatieve baancombinaties en aangepaste tabel van grenswaarden in handhavingspunten en de mitigerende maatregelen zijn voorgelegd aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) voor een Handhaving- Uitvoerings- en Fraudebestendigheidstoets (HUF-toets). De ILT acht de regeling handhaafbaar, uitvoerbaar en fraudebestendig.

De ILT heeft onder meer aangegeven dat de formulering van de vrijstelling om in de nacht op 2000 voet te naderen (in plaats van 3000 voet), aangescherpt moest worden. Deze aangevraagde vrijstelling had strikt genomen betrekking op het gehele luchtruim boven Schiphol, terwijl de vrijstelling om in de nacht op 2000 voet te naderen alleen betrekking heeft op naderingen op de Buitenveldertbaan. Dit is verwerkt in de huidige regeling. Ook heeft de ILT aangegeven dat het moeilijk is om de effectiviteit te beoordelen van de hinderbeperkende maatregelen die Schiphol en LVNL hebben voorgesteld. De ILT adviseert om de sector tussentijds te laten rapporteren over de hinderreductie die met de maatregelen behaald kan worden. Het ministerie gaat hierover in gesprek met Schiphol. Verder heeft de ILT opgemerkt dat groot baanonderhoud altijd leidt tot veranderingen in de hinderbeleving van omwonenden. De ILT is van mening dat vooral de omwonenden nadelen ervaren van het groot baanonderhoud, terwijl de sector hier nauwelijks last van heeft. De ILT vindt het belangrijk dat de gevolgen van groot baanonderhoud in de toekomst eerlijker worden verdeeld.

Uitvoeringstoets

De Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) heeft meegelezen op de concept-regeling met het oog op uitvoerbaarheid, en heeft een toets uitgevoerd (bijlage 3). LVNL geeft aan dat de tijdelijke regeling uitvoerbaar is.

Betrokkenheid belanghebbenden

Het ministerie heeft de leden van de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS), Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) en de luchtvaartsectorpartijen geconsulteerd bij de beoordeling van de gevraagde ontheffingen en vrijstellingen en voorgestelde hinderbeperkende maatregelen.

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 2025 en de ontheffingsaanvraag van Schiphol.

De MRS heeft eerder in haar advies rondom het baanonderhoud van 2024 aangegeven dat de

negatieve gevolgen ervan niet meer afgewenteld moeten worden op de omgeving.⁶ Als antwoord daarop heeft het ministerie destijds bij Schiphol aangegeven dat men bij toekomstig baanonderhoud er niet vanuit kan gaan dat de benodigde ontheffingen en vrijstellingen worden verleend zonder het nemen van passende mitigerende maatregelen.⁷

Schiphol heeft voor het gebruiksjaar 2025 een aantal hinderbeperkende maatregelen geïnventariseerd en opgenomen in de ontheffingsaanvraag. Het ministerie heeft de MRS in dit kader 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 2025?

De MRS geeft in haar advies aan dat Schiphol niet aannemelijk heeft kunnen maken dat de negen voorgestelde hinderbeperkende maatregelen – waarvan er vier volgens de MRS niet als zodanig kwalificeren – de forse hindertoename substantieel reduceren. De MRS vraagt om in het vervolg de ontheffingsaanvraag in te dienen voorafgaand aan de capaciteitsdeclaratie.

Internetconsultatie ontwerpregeling

Van 16 december 2024 tot en met 26 januari 2025 konden alle belanghebbenden via een openbare internetconsultatie een reactie geven op de ontwerpregeling. De reacties op de internetconsultatie zijn geanalyseerd en waar mogelijk betrokken bij het opstellen van de definitieve regeling. Daarnaast is middels een Hoofdlijnenverslag een terugkoppeling gegeven op de belangrijkste punten uit de consultatie.

Vrijwel alle reacties geven een blijk van zorgen over de voorgestelde regeling en de impact hiervan. Vooral de toename van hinder, zoals geluidsoverlast en effecten op de gezondheid, wordt als aandachtspunt genoemd. Vaak wordt genoemd dat de voorgestelde maatregelen niet tot vermindering van hinder leiden, maar deze verplaatsen.

Er is weerstand tegen de maatregel om grenswaarden aan te passen. Hierbij wordt genoemd dat dergelijke wijzigingen niet nodig zouden moeten zijn omdat baanonderhoud behoort tot de standaard operatie van een luchthaven. Ook is er kritiek op het punt om vrijstellingen te verlenen voor het gebruik van alternatieve banen in de nacht. Deze zorgen zijn in lijn met eerdere consultaties.

De weerstand vanuit de omgeving om alle aangevraagde vervangende grenswaarden over te nemen heeft dit jaar geleid tot een gewijzigde aanpak. Ook de ILT heeft zich hier de afgelopen jaren over uitgesproken. Niet alle verhogingen zijn toegekend; van de 12 aangevraagde verhogingen zijn er 3 toegekend. Hiermee is er dus minder geluidruimte aan Schiphol geboden dan noodzakelijk wordt geacht door Schiphol. De geluidsnormen uit het LVB 2008 worden dus enkel bij drie handhavingsspunten verhoogd. Voor de nacht vinden geen verhogingen plaats.

De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) is kritisch op het door Schiphol gevolgde proces en roept u op om de aanvraag kritisch te beoordelen. De gemeente Amsterdam heeft een bijzonder kritische zienswijze ingediend. Zij maakt daarbij met name een punt van het toestaan van nachtvluchten over Amsterdam.

Luchtvaartmaatschappijen zijn via overlegsgremia door Schiphol betrokken. Zij steunen de Tijdelijke regeling en uiten vooral zorgen over de gevolgen van het onderhoud voor hun operatie en hun reizigers.

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 op 26 november 2024. 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). Tussentijds, bij aanvang of na afronding van een nieuwe fase werkzaamheden of bij wijzigingen in de planning, worden omgevingspartijen door Schiphol geïnformeerd via onder andere een e-mail burennieuws-

⁶ Advies MRS inzake Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2024 van 16 januari 2024, kenmerk u-24.001 (www.maatschappelijkeraadshiphol.nl).

⁷ Brief d.d. 20 februari 2024, kenmerk IENW/BSK-2024/63441.



brief, 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, middels een afschrift van de ontheffingsaanvraag van Schiphol d.d. 4 oktober 2024.

Werkingsduur

De vrijstellingen in verband met het groot onderhoud aan de Buitenveldertbaan gelden voor de periode van 10 mei 2025 tot en met 28 september 2025. Daarbij 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.

5. Regeldruk

5.1 Ruimtelijke gevolgen

De Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2025 kent geen ruimtelijke gevolgen.

5.2 Bestuurlijke lasten en lasten voor burgers, bedrijven en instellingen

Als gevolg van het niet beschikbaar zijn van de start- en landingsbanen van Schiphol gedurende de verschillende perioden van onderhoud, verandert de manier waarop het vliegverkeer op Schiphol wordt afgehandeld in deze periode. Dit betekent dat de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) het verkeer op een andere manier laat landen en vertrekken, en dat piloten hier gedurende de verschillende periodes rekening mee moeten houden. Dit houdt voor hen echter geen toename van lasten in. Piloten zijn getraind in het uitvoeren van diverse vertrek- en aankomstprocedures. De LVNL is gewend aan het afhandelen van verkeer in situaties met een beperkter aanbod van start- en landingsbanen. De onderhoudsregeling leidt wel tot een hogere administratieve last voor LVNL.

Het groot baanonderhoud leidt ook tot impact op luchtvaartmaatschappijen wier operatie aangepast moet worden door de wijzigingen in aankomst- en vertrekpatronen. Door veranderd baangebruik kunnen er vertragingen optreden voor luchtvaartmaatschappijen en reizigers. Afwijking van de vluchten op andere banen is echter niet per definitie duurder en heeft invloed op de kosten op dezelfde manier dat het wel/of niet in gebruik zijn van bepaalde banen vanwege weersomstandigheden daar invloed op kan hebben.

Uit ervaring rondom eerdere jaren met baanonderhoud is gebleken dat er geen grote gevolgen te verwachten zijn en er geen bestuurlijke lasten dan wel lasten voor burgers, bedrijven en instellingen te verwachten zijn.

5.3 Adviescollege toetsing

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

5.4 Gevolgen voor het milieu

Zoals in hoofdstuk 3 van deze toelichting staat vermeld, verandert het gebruik van de banen op Schiphol vanwege het baanonderhoud. Dit zorgt voor een toename van het vliegverkeer op banen die normaal minder vliegverkeer verwerken. Tijdelijke verplaatsing van het vliegverkeer leidt tot een verschuiving van de geluidsbelasting en waarschijnlijk meer hinder voor omwonenden dan zij gewend zijn. Hieronder is schematisch weergegeven wat de verwachte impact van de hinderverschuiving is⁸:

Tabel 9: verwachte toename van het aantal woningen binnen de 48 dB (A) L_{den} contour en aantal ernstig gehinderden binnen de 48 dB(A) L_{den} contour.

Scenario	Aantal woningen binnen 48 dB (A) L_{den}	Aantal ernstig gehinderden binnen 48 dB(A) L_{den}
Onverstoorde situatie	191.902	92.642

⁸ https://www.internetconsultatie.nl/onderhoud_banenstelsel_schiphol_2025/document/13389

Scenario	Aantal woningen binnen 48 dB (A) L_{den}	Aantal ernstig gehinderden binnen 48 dB(A) L_{den}
Situatie met baanonderhoud zoals voorgesteld door Schiphol (geschat)	227.075 (+18,3%) – 227.570 (+18,6%)	103.710 (+11,9%) – 103.726 (+12%)

Tabel 10: verwachte toename van het aantal woningen binnen de 40 dB (A) L_{night} contour en aantal slaapverstoorden binnen de 40 dB(A) L_{night} contour.

Scenario	Aantal woningen binnen 40 dB (A) L_{night}	Aantal slaapverstoorden binnen de 40 dB(A) L_{night}
Onverstoorde situatie	86.122	19.637
Situatie met baanonderhoud zoals voorgesteld door Schiphol (geschat)	86.507 (+0,5%) – 86.806 (+0,8%)	103.710 (+0,8%) – 19.706 (+1,1%)

Er zijn geen effecten te verwachten op het gebied van uitstoot van gasen zoals stikstof, CO₂ of fijnstof; hooguit enige lokale verschuivingen. Dit valt echter te vergelijken met lokale veranderingen die ook kunnen optreden bij veranderd baangebruik vanwege weersomstandigheden.

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 24 maart 2025 tot en met 1 april 2025 waarin de Kaagbaan tussen 23.00 uur en 6.00 uur niet beschikbaar of bruikbaar is vanwege normaal 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).

Tweede lid

Gedurende de periode van 10 mei 2025 tot en met 28 september 2025 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.

Derde lid

Gedurende de periode van 29 september 2025 tot en met 12 oktober 2025 waarin het ILS van de Buitenveldertbaan niet beschikbaar is maar de Buitenveldertbaan zelf wel beschikbaar is, is het toegestaan om gedurende het tijdvak tussen 23.00 en 06.00 uur een minimum vlieghoogte van 2.000 voet aan te houden.

Vierde lid

Gedurende de periode van 13 oktober 2025 tot en met 26 november 2025 waarin de Polderbaan 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).

Vijfde lid

Gedurende de periode van 13 oktober 2025 tot en met 26 november 2025 waarin de Polderbaan tussen 23:00 uur en 6.00 uur niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud, is het toegestaan de

luchtverkeerwegen voor vertrekkend verkeer vanaf baan 36C te gebruiken (Zwanenburgbaan, richting het noorden).

Zesde lid

Gedurende de periode van 27 oktober 2025 tot en met 4 november 2025 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).

Artikel 4 Beperkingen en voorschriften

Artikel 8.23, derde lid, van de Wet luchtvaart bepaalt dat aan een vrijstelling 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 in het kader van het anticiperend handhaven.

Onderhoud Kaagbaan

In de periode dat de Kaagbaan vanwege groot onderhoud niet beschikbaar is, zal het startend verkeer van 06:00 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 Buitenveldertbaan (groot onderhoud)

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 landend verkeer gebruik maken van de Oostbaan (22). De Oostbaan zal ook worden ingezet in het geval dat parallel naderen op de Polderbaan richting zuiden (18R) en Zwanenburgbaan uit het zuiden (18C) niet veilig is in bepaalde weersomstandigheden.

Bij harde oostelijke wind of bij marginale zichtcondities in combinatie met noordelijke wind zal startend verkeer gebruik maken van de Kaagbaan in noordoostelijke richting (06).

Onderhoud Aalsmeerbaan

In de periode dat de Aalsmeerbaan vanwege groot onderhoud en herstel van de baankop 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).

Door de afgenomen baanlengte tijdens het groot onderhoud aan de Buitenveldertbaan (ontbreken baankop 18L) zal zeker voor zwaardere toestellen de baanlengte niet meer toereikend zijn voor startend verkeer op de Aalsmeerbaan richting het zuiden. Verwacht wordt dat deze toestellen zullen moeten uitwijken naar de Kaagbaan (24).

Onderhoud Zwanenburgbaan

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). Het landend verkeer zal in deze tijdsperiode meer gebruik maken van de Buitenveldertbaan in westelijke richting (27) en de Oostbaan in zuidwestelijke richting.

Onderhoud Oostbaan

De Oostbaan wordt voornamelijk gebruikt voor de afwikkeling van klein zakelijk verkeer. Wanneer deze baan niet beschikbaar is zal het verkeer dat deze baan gebruikt in beginsel starten of landen vanaf de Buitenveldertbaan, maar ook de andere banen zullen afhankelijk van de weersomstandigheden en de



op dat moment beschikbare hoofdbanen worden gebruikt voor de afwikkeling van het klein zakelijk verkeer.

Onderhoud Polderbaan

In de periode dat de Polderbaan niet beschikbaar is, 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 gebruikmaken van de Zwanenburgbaan in zuidelijke richting (18C), de Buitenveldertbaan in westelijke richting (27) en de Oostbaan richting het zuidwesten.

Artikel 5 Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking met ingang van 24 maart 2025. 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 5 november 2025.

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