Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2026–2027

29 665 Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 636

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 september 2026

De luchtvaartautoriteit van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT-Luchtvaartautoriteit) houdt toezicht op de naleving van de normen en regels voor milieu en externe veiligheid voor de luchthaven Schiphol. Hierbij stuur ik u het halfjaarlijkse overzicht van de resultaten van het toezicht. Het verslag richt zich op de 1e helft van het gebruiksjaar 2026 (de periode van 1 november 2025 tot en met 30 april 2026).

Dit verslag informeert u ook over zaken die van belang zijn voor de handhaving van de regels voor preferentieel baangebruik in het nieuwe Normen- en Handhavingstelsel Schiphol (NNHS). Deze regels zijn opgenomen in de ontwerpwijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol.

Resultaten toezicht

Het toezicht en de acties van de ILT-Luchtvaartautoriteit laten de volgende resultaten zien:

– In de 1e helft van gebruiksjaar 2026 hebben er in totaal 225.000 vliegbewegingen plaatsgevonden. Dit is 53% van het verwachte totaalaantal vliegbewegingen op basis van de capaciteitsdeclaratie.
  In de 1e helft van gebruiksjaar 2026 hebben er 9.355 nachtvluchten met handelsverkeer plaatsgevonden. Dit is 35% van het wettelijk aantal toegestane nachtbewegingen. Het maximumaantal toegestane nachtvluchten handelsverkeer bedraagt 27.000 per gebruiksjaar. Vergeleken met de eerste 6 maanden van het voorgaande gebruiksjaar is het aantal vluchten in het hele etmaal gedaald met 3% en is het aantal nachtvluchten gelijk gebleven ten opzichte van gebruiksjaar 2025.
  Per 1 november 2025 is de Regeling operationele beperkingen lawaaiige luchtvaartuigen Schiphol aangescherpt en voert de ILT-Luchtvaartautoriteit hier controles op uit. Als gevolg hiervan hebben 11 luchtvaartmaatschappijen een waarschuwingsbrief

kst-29665-636
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2026

ontvangen naar aanleiding van geconstateerde overtredingen. Bij herhaling van deze overtredingen zal de ILT-Luchtvaartautoriteit overgaan tot het opleggen van een Last onder Dwangsom.

– Bij nagenoeg alle handhavingspunten voor geluid is de ruimte halverwege het gebruiksjaar voor minder dan 50% verbruikt. Er zijn hierop 2 uitzonderingen: bij de handhavingspunten 19 en 25 is de geluidsruimte halverwege het gebruiksjaar voor meer dan 50% verbruikt.
  De verbruikte geluidsruimte is gebaseerd op de vervangende grenswaarden die voor gebruiksjaar 2026 zijn vastgesteld vanwege groot onderhoud aan het banenstelsel van Schiphol. Deze waarden zijn middels een ministeriële regeling op 9 maart 2026 van kracht geworden. De ILT-Luchtvaartautoriteit kan niet tussentijds ingrijpen, maar beoordeelt aan het eind van het gebruiksjaar of de grenswaarden bij de handhavingspunten daadwerkelijk zijn overschreden. Vanwege de aanwijzing tot anticiperend handhaven legt de ILT-Luchtvaartautoriteit geen maatregelen aan de sector op bij overschrijdingen van de grenswaarden bij handhavingspunten, als de overschrijdingen het gevolg zijn van het vliegen volgens de regels van het NNHS. In de 1e helft van het gebruiksjaar zijn geen regels van het NNHS overtreden.
– In gebruiksjaar 2024 heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit aan Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en Schiphol gevraagd om maandelijks gezamenlijk te rapporteren over de naleving van de grenswaarden in combinatie met de naleving van de baanregels volgens het NNHS. Dit om een betere invulling te geven aan de gezamenlijke zorgplicht. In de eerste 3 maanden van gebruiksjaar 2025 bleek dat LVNL en Schiphol deze afspraak onvoldoende nakwamen. De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft de partijen hierop aangesproken en sinds februari 2025 rapporteren LVNL en Schiphol elke maand gezamenlijk.
– De verwachting is dat de waarden voor de uitstoot van stoffen (emissies) en voor de externe veiligheid aan het einde van gebruiksjaar 2026 onder de geldende grenswaarden zullen blijven.
– De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft vastgesteld dat in de 1e helft van gebruiksjaar 2026 in 3 gevallen zonder geldige reden van een vertrekroute voor de nacht is afgeweken. In verband hiermee verstuurde de ILT-Luchtvaartautoriteit aan de betreffende luchtvaartmaatschappijen een waarschuwingsbrief.
  LVNL heeft de regels voor het routegebruik die voor hen gelden niet overtreden.
– Vanaf 1 tot en met 4 november 2025 is de Zwanenburgbaan niet in gebruik geweest vanwege groot onderhoud. De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft geen vluchten geconstateerd die vielen onder een vrijstellingsbepaling van de tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2025.
  Daarnaast heeft de Minister van Infrastructuur en Waterstaat bij ministeriële regeling vrijstelling verleend voor groot onderhoud aan rijbaan Bravo. Deze rijbaan was vanaf 9 maart 2026 tot en met 12 april 2026 niet beschikbaar, waardoor afgeweken mocht worden van de reguliere baanpreferentievolgorde. Ook van deze vrijstelling is geen gebruik gemaakt.
  De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft buiten de genoemde periode geen onrechtmatige starts of landingen op andere banen geconstateerd.
– Volgens het LVB moet Schiphol het gebruik van de Auxiliary Power Unit (APU) beperken. Daarom moet de luchthaven minimaal 61 Vliegtuig Opstelplaatsen (VOP's) uitrusten met alternatieve voorzieningen van voldoende kwaliteit. Gezagvoerders moeten ervoor zorgen dat de alternatieve voorzieningen worden gebruikt bij de afhandeling van het vliegtuig op de VOP en dat de APU tijdig wordt uitgezet. Dit

verbetert de lokale luchtkwaliteit op het platform en vermindert geluidsoverlast.
De inspecties van de ILT-Luchtvaartautoriteit in de rapportageperiode laten zien dat Schiphol en de sector diverse acties hebben ondernomen om het APU-gebruik te verminderen. Schiphol controleert regelmatig de naleving van deze regels. Overtreders worden gewaarschuwd, maar nog niet beboet. De ILT-Luchtvaartautoriteit blijft met Schiphol in gesprek over de naleving.
Bij inspecties op het gebruik van APU's constateerde de ILT-Luchtvaartautoriteit diverse overtredingen. Hierop zijn inningen gedaan op eerder opgelegde dwangsommen. Ook werden waarschuwingen gestuurd aan 3 luchtvaartmaatschappijen.
Daarnaast voerde de ILT-Luchtvaartautoriteit een audit uit bij Schiphol gericht op de beschikbaarheid en kwaliteit van vervangende voorzieningen voor de APU. Hierbij werd geconstateerd dat Schiphol onvoldoende zicht heeft op Pre Conditioned Air units (PCA) van andere eigenaren dan Schiphol zelf én dat de prestaties en de bedrijfsvoering van units nog niet altijd voldoen aan de eigen normen van Schiphol.

– Volgens het LVB moeten gezagvoerders van 3- en 4-motorige straalvliegtuigen na de landing 1 motor uitschakelen wanneer het vliegtuig van de landingsbaan naar de afhandelingsplaats taxiet. Zowel Schiphol als de luchtvaartmaatschappijen spannen zich in om het taxiën met 1 uitgeschakelde motor te bevorderen. De ILT-Luchtvaartautoriteit onderzoekt mogelijkheden voor toezicht op taxiën met minder motoren. Schiphol onderzoekt ook nog andere mogelijkheden om de uitstoot tijdens het taxiën te verminderen.
– Op 27 en 28 januari 2026 werden door de Koninklijke Luchtmacht (Klu) vanaf Schiphol trainingsvluchten uitgevoerd met 4 F-35 gevechtsvliegtuigen en 1 MRTT tank- en transportvliegtuig. Op deze dagen werden tussen de 30 en 35 trainingsmissies gevlogen. Het ging om in totaal 16 vliegtuigbewegingen van F-35's en 6 vliegtuigbewegingen van het MRTT tank- en transportvliegtuig op Schiphol.
Deze vluchten hebben geen significant effect op de geluidsruimte van Schiphol gehad. Voor een mogelijk effect op de verantwoordingspercentages van de 4 baanregels van het NNHS werd in de tijdelijke regeling voor het groot onderhoud aan het banenstelsel voor Schiphol 2026 een voorziening toegevoegd.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans

Halfjaarverslag milieu en externe veiligheid Schiphol

Deze halfjaarrapportage is opgesteld door de Luchtvaartautoriteit van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT-Luchtvaartautoriteit) en is een wettelijke verplichting (art. 8.29 Wet luchtvaart). De rapportage beslaat de periode 1 november 2025 tot en met 30 april 2026.

Voor Schiphol gelden normen voor geluid, het maximumaantal nachtvluchten, de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen (emissies) en de veiligheid voor de omgeving (externe veiligheid). Daarnaast gelden er regels voor het baan- en routegebruik en voor de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen op het luchtvaartterrein. Deze normen en regels staan in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB). De ILT-Luchtvaartautoriteit ziet erop toe dat Schiphol, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en de luchtvaartmaatschappijen die gebruik maken van Schiphol deze normen en regels naleven.

Bij overschrijding van een grenswaarde uit het LVB heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit de beginselplicht om aan de sector in het volgende gebruiksjaar een maatregel op te leggen. Het doel daarvan is om te voorkomen dat de overschrijding zich opnieuw voordoet. De ILT-Luchtvaartautoriteit stelt volgens de regelgeving de overschrijdingen van normen pas vast na afloop van een gebruiksjaar. Dit betekent dat zij in deze halfjaarrapportage over het gebruiksjaar 2026 nog geen uitspraak kan doen over eventuele maatregelen in het daaropvolgende gebruiksjaar. Tegen overtredingen van regels (bijvoorbeeld baan- en routeafwijkingen) kan de ILT-Luchtvaartautoriteit wel direct optreden. De resultaten hiervan worden in deze halfjaarrapportage vermeld.

Geluid

Voor het vliegverkeer van en naar Schiphol gelden grenswaarden voor het Totaal Volume Geluid (TVG) en voor de lokale hoeveelheid geluid bij een aantal vaste handhavingspunten rondom Schiphol. Deze grenswaarden mogen aan het einde van het gebruiksjaar (31 oktober 2026) niet overschreden zijn. Uit de toegezonden rapportages van Schiphol blijkt dat de gebruikte geluidsruimte, net zoals in gebruiksjaar 2025, bij 2 handhavingspunten halverwege dit gebruiksjaar meer dan 50% bedraagt (handhavingspunten 19 en 25).

Halverwege het gebruiksjaar hebben er bijna 225.000 vliegtuigbewegingen plaatsgevonden. Dit is 53% van het verwachte totaal aantal vliegbewegingen op basis van de capaciteitsdeclaratie. Het aantal uitgevoerde vliegbewegingen in het 1e halfjaar ligt ongeveer 3% lager dan in het 1e halfjaar van gebruiksjaar 2025.

Nachtvluchten

Op Schiphol mogen ieder gebruiksjaar niet meer dan 27.000 nachtvluchten handelsverkeer plaatsvinden. Het aantal vluchten handelsverkeer over de 1e helft van het gebruiksjaar 2026 bedraagt 9.355. Dit is exact gelijk aan het aantal vluchten handelsverkeer over dezelfde periode in het gebruiksjaar 2025. Aan het eind van het gebruiksjaar beoordeelt de ILT-Luchtvaartautoriteit of het aantal uitgevoerde nachtvluchten handelsverkeer binnen het toegestane maximum is gebleven.

Regeling lawaaiige luchtvaartuigen

Per 1 november 2025 is de Regeling operationele beperkingen lawaaiige luchtvaartuigen Schiphol aangescherpt en voert de

ILT-Luchtvaartautoriteit hier controles op uit. Als gevolg hiervan hebben 11 luchtvaartmaatschappijen een waarschuwingsbrief ontvangen naar aanleiding van geconstateerde overtredingen. Bij herhaling van deze overtredingen zal de ILT-Luchtvaartautoriteit overgaan tot het opleggen van een Last onder Dwangsom.

Emissies

Schiphol moet zich aan grenswaarden houden voor de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen door vliegtuigen (emissies). Het gaat hierbij om relatieve normen voor koolmonoxide (CO), stikstofoxiden (NO_x), vluchtige organische stoffen (VOS), zwaveldioxide (SO_2) en fijnstof (PM_{10}). Op basis van de berekende emissiewaarden in de 1e helft van gebruiksjaar 2026 is de verwachting dat deze stoffen, net als in het vorige gebruiksjaar, onder de norm zullen blijven.

Externe veiligheid

De externe veiligheid gaat over het risico voor omwonenden van Schiphol om te overlijden door een vliegtuigongeval. Als maat voor externe veiligheid geldt een norm voor het Totale Risicogewicht (TRG). Het berekende TRG over de 1e helft van het gebruiksjaar 2026 bedraagt 37% van de norm. Naar verwachting zal Schiphol de norm voor de externe veiligheid in het gebruiksjaar 2026 daarom niet overschrijden.

Routegebruik gezagvoerders

Gezagvoerders van straalvliegtuigen moeten ervoor zorgen dat het vliegtuig binnen een vertrek- of naderingsroute, of boven een minimale vlieghoogte blijft. Gezagvoerders mogen hier alleen van afwijken om reden van veiligheid of op basis van een instructie van LVNL. De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft alle afwijkingen in de nacht gecontroleerd en vastgesteld dat in de 1e helft van het gebruiksjaar in drie gevallen zonder geldige reden van een vertrekroute voor de nacht is afgeweken. In verband hiermee verstuurde de ILT-Luchtvaartautoriteit aan de betreffende luchtvaartmaatschappijen een waarschuwingsbrief. Daarnaast heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit controles uitgevoerd op afwijkingen overdag en naar aanleiding van meldingen die rechtstreeks of via het klachtenbureau van het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS) bij de ILT-Luchtvaartautoriteit zijn binnengekomen. Naar aanleiding hiervan heeft de ILT geen overtredingen vastgesteld.

Routegebruik LVNL

Naast de gezagvoerders moet ook LVNL ervoor zorgen dat straalvliegtuigen binnen een vertrek- of naderingsroute en boven een minimale vlieghoogte blijven. LVNL mag hier om veiligheidsredenen van afwijken. Ook mag LVNL op grond van de regelgeving hier tot een bepaald percentage van afwijken als dat nodig is voor een efficiënte afhandeling van het vliegverkeer. De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft op basis van de geregistreerde gegevens vastgesteld dat LVNL in de 1e helft van het gebruiksjaar 2026 geen regels voor het routegebruik overtreden heeft.

Baangebruik

Zowel gezagvoerders als LVNL moeten zich houden aan de beperkingen die gelden voor het baangebruik. Van deze beperkingen mag worden afgeweken om reden van veiligheid. Daarnaast mag van de beperkingen worden afgeweken als de Minister van Infrastructuur en Waterstaat

daarvoor bij ministeriële regeling vrijstelling verleend heeft, bijvoorbeeld in het geval van groot baanonderhoud.

Dat laatste is in de 1e helft van het gebruiksjaar 2026 aan de orde geweest. Vanaf 1 tot en met 4 november 2025 is de Zwanenburgbaan niet in gebruik geweest vanwege groot onderhoud. De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft geen vluchten geconstateerd die vielen onder een vrijstellingsbepaling van de tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2025.

Daarnaast heeft de Minister van Infrastructuur en Waterstaat bij ministeriële regeling vrijstelling verleend voor groot onderhoud aan rijbaan Bravo. Deze rijbaan was vanaf 9 maart 2026 tot en met 12 april 2026 niet beschikbaar, waardoor afgeweken mocht worden van de reguliere baanpreferentievolgorde. Ook van deze vrijstelling is geen gebruik gemaakt.

De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft buiten de genoemde periode geen onrechtmatige starts of landingen op andere banen geconstateerd.

Uitstoot luchtverontreinigende stoffen luchtvaartterrein

Volgens het LVB moet Schiphol ervoor zorgen dat minimaal 61 Vliegtuig Opstelplaatsen (VOP's) met voorzieningen zijn uitgerust van voldoende kwaliteit ter vervanging van de in het vliegtuig aanwezige Auxiliary Power Unit (APU). Gezagvoerders moeten ervoor zorgen dat de voorzieningen worden gebruikt bij de afhandeling van het vliegtuig op de VOP en dat de APU wordt uitgezet. Dit verbetert de lokale luchtkwaliteit op het platform en vermindert geluidsoverlast.

Schiphol en de sector nemen de volgende acties om het APU-gebruik te verminderen:
- Verdere uitrol van elektrische Pre-Conditioned Air-units (e-PCA's) en Fixed Power Units (FPU's) op het DE-platform en J-platform, van Elektrische Groundpower Units (e-GPU's, pooling) op het S-platform en van laadvoorzieningen op het S-platform.
- Verbetering van de prestaties van de beschikbare elektrische vliegtuigvoorzieningen en van het inzicht in de actuele status van deze voorzieningen via de app Schiphol Today en het dashboard Wilbur.
- Verbetering van de communicatie en operationele processen rond APU-gebruik.
- Ontwikkeling en implementatie van leermaterialen en een e-learning voor een correct en efficiënt gebruik van vliegtuigvoorzieningen door de grondafhandeling.
- Verbetering van het handhavings- en registratieproces voor het APU-gebruik.

Schiphol stelt de APU-regels vast als praktische uitwerking van het LVB en publiceert deze via de Aeronautical Information Publication (AIP) zodat luchtvaartmaatschappijen geïnformeerd zijn. Schiphol controleert regelmatig de naleving van deze regels. Overtreders worden gewaarschuwd, maar (nog) niet beboet.

De ILT-Luchtvaartautoriteit controleert de naleving van de APU-regels van het LVB door middel van objectinspecties en audits. De inspecties die in de rapportageperiode zijn uitgevoerd, resulteerden in de inning van eerder opgelegde dwangsommen (1 maal van Delta Air Lines en 3 maal van KLM), evenals waarschuwingen aan 3 luchtvaartmaatschappijen.

Daarnaast voerde de ILT-Luchtvaartautoriteit een audit uit bij Schiphol Airport, gericht op de beschikbaarheid en kwaliteit van vervangende voorzieningen (artikel 3.2.2, lid 1 van het LVB). In de scope van de audit heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit vier bevindingen gedaan en een aantal aanbevelingen geformuleerd.

Hierbij werd geconstateerd dat Schiphol onvoldoende zicht heeft op PCA's van andere eigenaren dan Schiphol zelf én dat de prestaties en de bedrijfsvoering van units nog niet altijd voldoen aan de eigen normen van Schiphol. Tijdens de audit was de Nederlandse Arbeidsinspectie aanwezig op uitnodiging van de ILT-Luchtvaartautoriteit om de toezichtlast op de luchthaven te verminderen.

Taxiën met 1 uitgeschakelde motor

Volgens het LVB moeten gezagvoerders van 3- en 4-motorige vliegtuigen na de landing 1 motor uitschakelen tijdens het taxiën van de landingsbaan naar de afhandelingsplaats om de uitstoot te verminderen. Het aantal 3-motorige vliegtuigen in het handelsverkeer is nihil en het aandeel 4-motorige vliegtuigen wordt steeds kleiner op Schiphol. Daardoor zijn de effecten van het taxiën met 1 motor minder op de lokale luchtkwaliteit niet significant. In de nieuwe versie van het LVB wordt dit aangepast. Deze regel zal ook gelden voor 2-motorige vliegtuigen en voor zowel vertrekkende als aankomende vluchten. De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft al diverse voorbereidingen gedaan om later toezicht te kunnen houden op de naleving van de nieuwe regel.

Schiphol heeft AIP-regels opgesteld voor alle taxiënde vliegtuigen, maar controleert niet of deze regels worden nageleefd. Schiphol stelt dat het niet over het instrumentarium beschikt om naleving af te dwingen, omdat het volgens luchtvaartmaatschappijen om technische, operationele en veiligheidsredenen niet altijd mogelijk is om met minder motoren te taxiën. Schiphol monitort de voortgang door periodiek cijfers op te vragen bij de Home Based Carriers. Deze gegevens tonen aan dat het percentage 2-motorige vliegtuigen dat met 1 motor minder taxiet, in de afgelopen kwartalen licht is gestegen.

Schiphol onderzoekt ook andere mogelijkheden om de uitstoot tijdens het taxiën te verminderen, bijvoorbeeld door het inzetten van taxibots en het verbeteren van de seamless inbound flow.

Zorgplicht van de sector

Schiphol, LVNL en de luchtvaartmaatschappijen moeten er gezamenlijk voor zorgen dat de grenswaarden voor geluid, emissies en de externe veiligheid niet overschreden worden. De berekende waarden voor de externe veiligheid en emissies zijn halverwege het gebruiksjaar onder de wettelijke grenswaarden gebleven. Hierdoor wordt vooralsnog voldoende invulling gegeven aan de gezamenlijke zorgplicht. Aan het eind van het gebruiksjaar zal de ILT-Luchtvaartautoriteit hier een eindoordeel over geven.

Voor geluid geldt een aparte regeling, die te maken heeft met de komst van het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel Schiphol (NNHS). Deze regeling vloeit voort uit afspraken die een aantal jaren geleden aan de toenmalige Alderstafel en Omgevingsraad Schiphol zijn gemaakt. Daarin hebben overheden, sectorpartijen, belangenorganisaties en bewonersvertegenwoordigers met elkaar afgesproken dat, zolang het NNHS nog niet van kracht is, er wel al gevlogen wordt volgens de regels van het NNHS.

Dit houdt in dat zoveel mogelijk die banen worden gebruikt die voor de omgeving de minste geluidhinder geven (strikt preferentieel baangebruik).

Op basis van deze afspraken heeft de toenmalige Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu op 25 september 2015 een brief aan de Tweede Kamer gestuurd[1]. In deze brief heeft de Staatssecretaris aangegeven dat de ILT-Luchtvaartautoriteit, tot het van kracht worden van het NNHS, geen maatregelen aan de sector zal opleggen als blijkt dat de overschrijdingen van de geluidsnormen het gevolg zijn van het vliegen volgens de regels van het NNHS. Dit wordt ook wel anticiperend handhaven genoemd. Dit standpunt is op 6 december 2023 herbevestigd door middel van een aanwijzing tot het continueren van het anticiperend handhaven van de Minister aan de inspecteur-generaal.

In gebruiksjaar 2024 heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit aan LVNL en Schiphol gevraagd om maandelijks gezamenlijk te rapporteren over de naleving van de grenswaarden in combinatie met de naleving van de baanregels volgens het NNHS. Dit omdat een betere invulling van de gezamenlijke zorgplicht nodig was. In de eerste 3 maanden van gebruiksjaar 2025 bleek dat LVNL en Schiphol deze afspraak onvoldoende nakwamen. De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft dit zowel mondeling als schriftelijk onder de aandacht gebracht. Sinds februari 2025 rapporteren LVNL en Schiphol gezamenlijk elke maand.

Het winterseizoen 2025–2026 liep van 26 oktober 2025 tot en met 28 maart 2026. De prestatie op de regels uit het NNHS voldoet in het winterseizoen aan de daaraan gestelde normen. Vanwege het anticiperend handhaven gaat de naleving van het strikt preferentieel baangebruik pas een rol spelen nadat er eerst een grenswaardeoverschrijding bij 1 of meerdere handhavingspunten is vastgesteld.

Oefening militaire vliegtuigen op Schiphol

De Koninklijke Luchtmacht (KLu) trainde op dinsdag 27 en woensdag 28 januari met vier F-35 gevechtsvliegtuigen en 1 MRTT tank- en transportvliegtuig vanaf Schiphol. Doel van de oefening was om meer te leren over hoe militaire vliegbewegingen veilig en verantwoord kunnen worden uitgevoerd vanaf een civiele luchthaven en te ervaren hoe deze militaire vliegbewegingen te integreren zijn in de nadering en vertrekroutes van het reguliere civiele vliegverkeer. Op deze dagen werden tussen de 30 en 35 trainingsmissies gevlogen. Het ging om in totaal 16 vliegtuigbewegingen van F-35's en 6 vliegtuigbewegingen van het MRTT tank- en transportvliegtuig op Schiphol.

De vluchten hebben geen significant effect op de geluidsruimte van Schiphol gehad. Voor een mogelijk effect op de verantwoordingspercentages van de 4 baanregels van het NNHS werd op grond van artikel 8.23 Wet luchtvaart (bijzonder voorval) in de tijdelijke regeling voor het groot onderhoud aan het banenstelsel voor Schiphol 2026 een voorziening toegevoegd, waardoor deze vluchten hierin niet meetellen.

[1] Kamerstukken, Vergaderjaar 2015–2016, 31 936 Nr. 296