



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Handhavingsrapportage Schiphol

1 november 2024 – 31 oktober 2025

Handhavingsrapportage Schiphol

1 november 2024 – 31 oktober 2025

Datum

3 februari 2026

Colofon

Uitgegeven door

Inspectie Leefomgeving en Transport

Postbus 16191, 2500 BD Den Haag

088 489 00 00

www.ilent.nl

@inspectieLenT

Inhoud

1	Samenvatting	7
2	Handhavingsrapportage	9
2.2	Geluid	9
2.3	Nachtvluchten	10
2.4	Emissies	11
2.5	Externe veiligheid	11
2.6	Routegebruik gezagvoerders	11
2.7	Routegebruik LVNL	11
2.8	Baangebruik	11
2.9	Gebruik APU en alternatieve voorzieningen	14
2.10	Taxiën met één uitgeschakelde motor	14
2.11	Zorgplicht sector	15

1 Samenvatting

Deze handhavingsrapportage toont de resultaten van het toezicht van de luchtvaartautoriteit van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT-Luchtvaartautoriteit) op de naleving van de normen en regels voor milieu en externe veiligheid voor de luchthaven Schiphol. Deze rapportage informeert u daarnaast over de (toekomstige) handhaving van de regels voor preferentieel baangebruik in het nieuwe Normen en Handhavingstelsel Schiphol (NNHS), zoals die zijn opgenomen in de ontwerpwijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB).

In deze rapportage brengt de ILT-Luchtvaartautoriteit verslag uit over het gehele gebruiksjaar 2025 (1 november 2024 tot en met 31 oktober 2025).

Resultaten van het toezicht en de acties van de ILT-Luchtvaartautoriteit:

- De ILT-Luchtvaartautoriteit constateerde voor het gebruiksjaar 2025 dat bij 2 handhavingspunten de grenswaarde is overschreden. Tegelijkertijd constateerde de ILT-Luchtvaartautoriteit dat de vereiste verantwoordingspercentages voor de 4 baanregels (volgens het NNHS) gehaald zijn. Hiermee wordt voldaan aan de voorwaarden voor anticiperend handhaven.
- In alle overige handhavingspunten was de feitelijke geluidbelasting in het gebruiksjaar 2025 lager dan de grenswaarden.
- De uitstoot van stoffen (emissies) bleef in gebruiksjaar 2025 onder de geldende grenswaarden. Dit geldt tevens voor de grenswaarden voor het totaal volume geluid en voor de externe veiligheid.
- Het aantal nachtvluchten door handelsverkeer was 25.508. Dat is een toename van 2,3% ten opzichte van het vorige gebruiksjaar. Het maximumaantal toegestane aantal nachtvluchten door handelsverkeer is 32.000.
- In gebruiksjaar 2025 is door gezagvoerders 5 maal onrechtmatig afgeweken van vertekroutes voor de nacht. Naar aanleiding hiervan heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit de betreffende luchtvaartmaatschappijen waarschuwingsbrieven gestuurd. De regels voor het routegebruik die voor Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) gelden, zijn niet overtreden.
- De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft geen overtreding geconstateerd van de regels voor het baangebruik.
- In gebruiksjaar 2025 hebben zich 2 periodes voorgedaan waarin het gebruik van de Polderbaan en Zwanenburgbaan beperkt moest worden door schittering van zonnepanelen. Hierdoor werd het landende verkeer in die periodes verdeeld over de andere landingsbanen. Dit heeft geen significant effect gehad op de geluidsbelasting op de 2 handhavingspunten waarbij de grenswaarden overschreden werden. Het effect van deze veiligheidsmaatregel op de naleving van de NNHS-regels was beperkt. De regels voor het preferentieel baangebruik werden niet overtreden.

- Volgens het Luchthavenverkeersbesluit (LVB) is Schiphol verplicht om minimaal 61 aangewezen vliegtuigopstelplaatsen (VOP's) uit te rusten met vaste stroomvoorzieningen en voorzieningen voor airconditioning. De ILT-Luchtvaartautoriteit bewaakt en bevordert het volledig uitrusten van de VOP's, zodat het gebruik van de APU (auxiliary power unit, hulpmotor van een vliegtuig die op kerosine werkt) wordt beperkt.
- De ILT-Luchtvaartautoriteit controleert op de VOP's of de gezagvoerders APU's gebruiken conform de verplichtingen van het LVB en de APU-regels van de Aeronautical Information Publication (AIP). Dit toezicht leidde in 2025 tot 6 waarschuwingen. Daarnaast werd 1 dwangsom ingevorderd, die eerder was opgelegd aan KLM.

Anticiperend handhaven Nieuwe Normen en Handhavingstelsel (NNHS)

- De ILT-Luchtvaartautoriteit handhaaft anticiperend op het NNHS. Dit houdt in dat de ILT-Luchtvaartautoriteit geen maatregelen aan de sector oplegt bij overschrijdingen van de grenswaarden in handhavingspunten, als deze het gevolg zijn van het vliegen volgens de regels van het NNHS (zoals vastgelegd in de ontwerpwijziging van het LVB). Het gaat om 4 regels voor strikt preferentieel baangebruik. Zoals hierboven aangegeven werd in 2025 voldaan aan de voorwaarden voor anticiperend handhaven.

2 Handhavingsrapportage

2.1 Inleiding

Deze rapportage is opgesteld door de Luchtvaartautoriteit van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT-Luchtvaartautoriteit) en vloeit voort uit een wettelijke verplichting (art. 8.29 Wet luchtvaart). De rapportage beslaat de periode van 1 november 2024 tot en met 31 oktober 2025.

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). In gebruiksjaar 2025 waren er vervangende grenswaarden en vrijstelling van regels uit het LVB van toepassing.

Hier waren 2 aanleidingen voor:

- 1) Groot onderhoud aan het banenstelsel van de luchthaven Schiphol; ([Staatscourant 2025, 6981 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen](#))
- 2) De tijdelijke buitengebruikstelling van de Polderbaan vanwege de NAVO-top; ([Staatscourant 2025, 18872 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen](#))

De ILT-Luchtvaartautoriteit ziet erop toe dat Schiphol, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en de luchtvaartmaatschappijen die gebruik maken van Schiphol, deze normen en regels naleven. In deze rapportage staan de resultaten van dit toezicht over gebruiksjaar 2025 (1 november 2024 tot en met 31 oktober 2025).

Bij overschrijding van een grenswaarde uit het LVB is de ILT-Luchtvaartautoriteit verplicht om maatregelen op te leggen. Het doel daarvan is om te voorkomen dat de overschrijding zich opnieuw voordoet. De ILT-Luchtvaartautoriteit stelt de overschrijdingen van normen pas vast na afloop van een gebruiksjaar. De resultaten worden in deze jaarrapportage vermeld.

2.2 Geluid

Voor het vliegverkeer van en naar Schiphol gelden geluidsgrenswaarden voor het Totaal Volume Geluid (TVG) en voor de lokale hoeveelheid geluid in een aantal vaste handhavingspunten rondom Schiphol. Deze grenswaarden mogen aan het einde van het gebruiksjaar (31 oktober 2025) niet overschreden zijn.

Totaal Volume Geluid (TVG)

Uit de toegezonden rapportages blijkt dat het TVG voor het etmaal en de nacht onder de grenswaarden zijn gebleven. Het capaciteitsverbruik bedroeg in gebruiksjaar 2025 respectievelijk 67% en 37%. Dit is zowel voor de dag én voor de nacht een afname met 2% ten opzichte van vorig jaar.

TVG	Realisatie	Grenswaarde	Marge	Percentage capaciteitsverbruik	Capaciteitsverbruik t.o.v. gebr.jr. 2024
L_{den}	61,74	63,46	1,72	67%	-2%
L_{night}	50,16	54,44	4,28	37%	-2%

Handhavingspunten L_{den}

In gebruiksjaar 2025 is de grenswaarde voor de geluidbelasting in de handhavingspunten 18 en 25 overschreden met respectievelijk 7% en 3%. De overige L_{den} handhavingspunten zijn in gebruiksjaar 2025 niet overschreden. Een overzicht van de feitelijke geluidbelasting in alle L_{den} handhavingspunten en van de ligging van de L_{den} handhavingspunten is opgenomen onder bijlage B en C.

De oorzaken van de overschrijdingen zijn het gevolg van:

1. De opdracht van de minister van IenW aan de luchtvaartsector om strikt preferentieel baangebruik toe te passen. Hierdoor heeft de luchtvaartsector lopende het gebruiksjaar 2025 niet gestuurd op handhavingspunten: en
2. Het uitblijven van de noodzakelijke aanpassingen van het LVB sinds 2008 naar aanleiding van technische en procedurele verbeteringen in de operatie.

De 2 oorzaken hebben ook hun uitwerking op de vervangende grenswaarden die in het kader van de 'Tijdelijke Regeling onderhoud banenstelsel Schiphol 2025' en de 'Tijdelijke Regeling buitengebruikstelling van de Polderbaan vanwege de NAVO-top' zijn vastgesteld. Immers, de verwachte geluidsverschillen ten opzichte van de grenswaarden uit het LVB van 2008 vormen de basis voor de aanvraag om vervangende grenswaarden. Dit betekent dat de toegekende vervangende grenswaarden niet aansloten bij de uitgevoerde operatie.

Handhavingspunten L_{night}

Bij de handhavingspunten voor de nacht zijn geen overschrijdingen geconstateerd. Hierbij lagen de hoogste percentages van het capaciteitsverbruik in de handhavingspunten rond de 55%. Een overzicht van de feitelijke geluidbelasting in alle L_{night} handhavingspunten en van de ligging van de L_{night} handhavingspunten is opgenomen onder bijlage D en E.

In gebruiksjaar 2025 zijn van alle grenswaarden in de (in totaal) 60 L_{den} en L_{night} handhavingspunten er 2 overschreden. De geluidbelasting in de overige 58 handhavingspunten zijn minimaal 17% onder de grenswaarden gebleven. Dat is een significant verschil met de geluidbelasting in de overschreden handhavingspunten. Voor 31 van de 60 handhavingspunten bleef de feitelijke geluidbelasting 50% of meer onder de grenswaarde.

2.3 Nachtvluchten

Op Schiphol mogen ieder gebruiksjaar niet meer dan 32.000 nachtvluchten door handelsverkeer plaatsvinden. Het aantal nachtvluchten in gebruiksjaar 2025 bedroeg 25.508. Dit is ongeveer 2,3% meer dan in het gebruiksjaar 2024. Het aantal uitgevoerde nachtvluchten door handelsverkeer bleef beneden het toegestane maximum.

2.4 Emissies

Voor Schiphol gelden grenswaarden voor de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen door vliegtuigen. Het gaat hierbij om relatieve normen voor koolmonoxide (CO), stikstofoxiden (NOx), vluchtige organische stoffen (VOS), zwaveldioxide (SO₂) en fijnstof (PM₁₀). Op basis van de berekende emissiewaarden over het gebruiksjaar 2025 zijn deze stoffen, net als in het vorige gebruiksjaar, onder de norm gebleven.

2.5 Externe veiligheid

De externe veiligheid is 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 gebruiksjaar 2025 bedraagt 7,674 ton. Dit is 2% meer dan in gebruiksjaar 2024. De norm is gesteld op 9,724 ton. Schiphol zit 21% onder deze norm, waardoor deze in 2025 niet overschreden is.

2.6 Routegebruik gezagvoerders

Gezagvoerders van straalvliegtuigen moeten ervoor zorgen dat het vliegtuig binnen een vertrek- of naderingsroute blijft, of boven een minimale vlieghoogte. Gezagvoerders mogen hier alleen van afwijken om veiligheidsredenen of als gevolg van een instructie van LVNL. In 2025 is 's nachts 206 maal afgeweken van de routes en minimale vlieghoogte. De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft alle 206 afwijkingen gecontroleerd en vastgesteld dat er in 5 gevallen zonder geldige reden is afgeweken van een vertekroute voor de nacht. Daarom heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit een waarschuwingsbrief gestuurd aan de betreffende luchtvaartmaatschappijen. Naar aanleiding van deze waarschuwingsbrieven hebben luchtvaartmaatschappijen procedures aangepast, zijn gezagvoerders geïnformeerd en zijn er preventieve acties uitgezet om herhaling te voorkomen.

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. Daarbij zijn geen overtredingen geconstateerd.

2.7 Routegebruik LVNL

LVNL moet ervoor zorgen dat straalvliegtuigen binnen een vertrek- of naderingsroute en boven een minimale vlieghoogte blijven. LVNL mag vanwege de veiligheid hiervan afwijken. Ook mag LVNL hier tot een bepaald percentage van afwijken als dat nodig is voor een vlotte afhandeling van het vliegverkeer. De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft op basis van de geregistreerde gegevens (bijlage A) vastgesteld dat LVNL in het gebruiksjaar 2025 geen regels voor het routegebruik overtreden heeft.

2.8 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 (IenW) daarvoor bij Ministeriële Regeling vrijstelling verleend heeft, bijvoorbeeld in het geval van groot baanonderhoud. Vanaf 28 oktober 2024 tot en met 6 november 2024 is de Polderbaan niet in gebruik geweest vanwege het groot onderhoud. De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft in dit kader 20 starts geconstateerd die vielen onder een vrijstellingsbepaling van de Tijdelijke Regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2024.

Vanaf 10 mei 2025 tot en met 28 september 2025 is de Buitenveldertbaan niet in gebruik geweest vanwege het groot onderhoud. En vanaf 13 oktober 2025 tot en met 26 oktober 2025 is de Polderbaan niet in gebruik geweest vanwege het groot onderhoud.

De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft in dit kader 124 vluchten geconstateerd die vielen onder een vrijstellingsbepaling van de Tijdelijke Regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2025.

Daarvan vielen 69 starts onder de vrijstellingsbepalingen voor het groot onderhoud aan de Buitenveldertbaan en 55 landingen vielen onder de vrijstellingsbepalingen voor het groot onderhoud aan de Polderbaan. De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft ook buiten de genoemde periodes geen onrechtmatige starts of landingen op andere banen geconstateerd.

Hinder door zonnepanelen

In het begin van 2025 ontstond een veiligheidsprobleem bij de eindnadering naar de Polderbaan en de Zwanenburgbaan. Langs de A9 bij Schiphol, nabij de aanvliegroute voor de beide landingsbanen, was vanaf het najaar van 2024 een zonnepark gerealiseerd van ongeveer 230.000 zonnepanelen. In de tweede helft van februari veroorzaakte invallend zonlicht gedurende een periode van de dag dusdanige schitteringen in de cockpit van naderende vliegtuigen dat dit gevaar opleverde voor de vliegveiligheid. De sectorpartijen namen noodgedwongen een veiligheidsmaatregel door de Polderbaan en de Zwanenburgbaan bij zonlicht gedurende een bepaalde periode van de dag niet te gebruiken voor landingen. Het landende verkeer in die periode werd verdeeld over de andere landingsbanen.

In de periode 4 tot en met 30 maart 2025 was de Polderbaan door deze problematiek minder inzetbaar voor landend verkeer. Dit leidde tot 509 extra landingen op de Zwanenburgbaan en 282 extra landingen op de Buitenveldertbaan. In de periode 28 augustus tot en met 29 september 2025 was de Zwanenburgbaan door deze problematiek minder inzetbaar voor landend verkeer. Dit leidde tot 40 extra landingen op de Oostbaan.

Deze verschuiving van landend verkeer heeft een verwaarloosbaar geluidseffect gehad op de vulling van de 2 handhavingspunten waar in 2025 een overschrijding van een geluidsnorm ontstond. In handhavingspunt 25 was het effect 0,001% en in handhavingspunt 18 0,016%. Dit komt doordat handhavingspunt 25 aan de zuidkant van Schiphol ligt en niet wordt beïnvloed door de extra landingen op de Zwanenburgbaan, Buitenveldertbaan of Oostbaan als gevolg van de schittering van de zonnepanelen.

Handhavingspunt 18 wordt weliswaar in totaal voor 1,2% beïnvloed door landingen op de Zwanenburgbaan, maar gezien de korte periode dat de veiligheidsmaatregelen actief zijn geweest op enkel een gedeelte van de dag, heeft dit ook voor punt 18 een verwaarloosbaar effect gehad.

De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft LVNL ook gevraagd te onderzoeken wat de effecten waren voor de scores op de verantwoordingspercentages voor de 4 baanregels. Het effect van de zonnepanelenproblematiek op het verantwoordingspercentage van baanregel 1 voor de winterperiode bedroeg 0,6%. Daarmee zakte dit percentage van 98,9% naar 98,3%. Hiermee bleef de verklaarbaarheid van baanregel 1 boven het vereiste minimale percentage van 95%. Toen de problematiek zich voordeed in het begin van 2025 had de ILT-Luchtvaartautoriteit aangegeven dat zij bij een eventuele onvoldoende score op een baanregel passend zou reageren, rekening houdend met het feit dat de oorzaak te maken heeft met een genomen veiligheidsmaatregel. Omdat de verantwoordingspercentages voor alle baanregels boven het vereiste minimum bleven was deze beoordeling niet noodzakelijk.

In de zomerperiode was de stand van de zon dusdanig dat er geen schitteringen in de cockpit van naderende vliegtuigen kon optreden. In het najaar van 2025 was de stand van de zon opnieuw dusdanig dat schitteringen in de cockpit van naderende vliegtuigen plaatsvonden, maar door de inmiddels genomen enkele mitigerende maatregelen en door de weerssituatie was het sluiten van de Polderbaan op bepaalde momenten van de dag niet meer noodzakelijk. De Zwanenburgbaan is in die periode nog wel minder inzetbaar geweest.

Inzet secundaire banen bij groot baanonderhoud

In de periode van 24 maart 2025 tot en met 4 november 2025 heeft LVNL aan de ILT-Luchtvaartautoriteit extra gerapporteerd over de invulling van de “Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2025”. In artikel 4, tweede lid van deze regeling is opgenomen dat LVNL aanvullend op de maandelijkse rapportage en tijdens de periode waarop het groot onderhoud van toepassing is, aan de ILT-Luchtvaartautoriteit rapporteert over de redenen van het inzetten van een secundaire baan in de nachtperiode.

Gedurende de periode van 24 maart tot en met 1 april 2025 was de Kaagbaan niet beschikbaar wegens groot onderhoud. Volgens de vrijstelling mocht in die periode tussen 23:00 uur en 06:00 uur de Oostbaan (baan 22 richting zuidwesten) voor landingen gebruikt worden voor zover geen van de andere banen beschikbaar was. Voor starts mocht de Buitenveldertbaan (baan 09 richting het oosten en baan 27 richting het westen) ingezet worden. Van deze vrijstelling is geen gebruik gemaakt.

Gedurende de periode van 10 mei tot en met 28 september 2025 was de Buitenveldertbaan niet beschikbaar wegens groot onderhoud. Volgens de vrijstelling mochten in die periode tussen 23:00 uur en 06:00 uur de Oostbaan (baan 22 richting zuidwesten) voor landingen gebruikt worden voor zover geen van de andere banen beschikbaar was.

In deze periode werd baan 22 op 5 data in totaal 104 keer ingezet voor landingen tussen 23:00 en 06:00, vanwege meteorologische omstandigheden.

Gedurende de periode van 13 tot en met 26 oktober 2025 was de Polderbaan niet beschikbaar wegens groot onderhoud. Volgens de vrijstelling mochten in die periode tussen 23:00 uur en 06:00 uur de Zwanenburgbaan (baan 36C richting noorden) voor starts gebruikt worden. In deze periode werd baan 36C op 6 data in totaal 58 keer ingezet voor starts tussen 23:00 en 06:00, vanwege hinderbeperking van de Kaagbaan in noordoostelijke richting.

2.9 Gebruik APU en alternatieve voorzieningen

Het gebruik van de auxiliary power unit (APU, hulpmotor van een vliegtuig die op kerosine werkt) leidt tot ongewenste emissies op de luchthaven en geluidsoverlast. Op grond van het LVB is de luchthavenexploitant verantwoordelijk voor het aanbieden van alternatieven voor stroomvoorziening en airconditioning op ten minste 61 aangewezen vliegtuigopstelplaatsen (VOP's). Gezagvoerders moeten ervoor zorgen dat deze alternatieven worden gebruikt bij de afhandeling van het vliegtuig op de VOP en dat de APU is uitgeschakeld.

De ILT-Luchtvaartautoriteit monitort sinds 2021 actief het gebruik van APU's op Schiphol. In 2023 heeft de sector in opdracht van de ILT-Luchtvaartautoriteit een APU-actieplan opgesteld met maatregelen om het APU-gebruik terug te dringen. Volgens dit plan is het aantal elektrisch aangedreven eenheden voor airconditioning in 2025 toegenomen tot 86 stuks en zijn 83 VOP's uitgerust met vaste eenheden voor stroomvoorziening.

In 2025 heeft Schiphol een handboek 'Auxiliary Power Unit (APU) usage monitoring' opgesteld naar aanleiding van een auditbevinding van de ILT-Luchtvaartautoriteit. Dit handboek maakt deel uit van het managementsysteem van Schiphol en bevat het beleid en de werkafspraken omtrent het APU-gebruik binnen het operationele kader van Schiphol.

Schiphol blijft werken aan het verbeteren van het interne toezicht op de APU-regels van de AIP. In 2025 lag de focus op landende vliegtuigen en werden 167 afwijkingen van de APU-regels omtrent APU-gebruik geconstateerd. Schiphol heeft de overtreders niet beboet: een pilot om het APU-gebruik via Schipholboetes te handhaven is uitgesteld tot 2026.

De ILT-Luchtvaartautoriteit blijft onafhankelijke controles uitvoeren op de naleving van de LVB-regels. De ILT-Luchtvaartautoriteit merkt op dat de naleving door gezagvoerders in 2025 verbeterd is. Toch werd in 7 gevallen de APU ongeoorloofd gebruikt. De ILT-Luchtvaartautoriteit vorderde in het gebruiksjaar 2025 1 keer een dwangsom in die eerder was opgelegd aan KLM en gaf 6 waarschuwingen.

2.10 Taxiën met één uitgeschakelde motor

Volgens de LVB-versie die in 2025 van kracht was, moeten gezagvoerders van 3- en 4-motorige straalvliegtuigen ervoor zorgen dat het vliegtuig na de landing met één uitgeschakelde motor taxiet.

Het aandeel viermotorige vliegtuigen is laag (circa 7000 bewegingen in 2025) en het aantal driemotorige vliegtuigen op Schiphol nihil. Op Schiphol landen en starten vooral vliegtuigen met 2 motoren. Schiphol heeft aanvullende regels voor het taxiën op minder motoren opgenomen in de AIP. Deze regels gelden voor alle vliegtuigtypen en zowel voor landende als vertrekkende vliegtuigen. Schiphol gaf in 2025 echter geen invulling aan het toezicht op deze regel en nam geen concrete acties om het aantal vliegtuigen dat met minder motoren taxiëet, te vergroten.

Luchtvaartmaatschappijen, zoals KLM, besteden wel aandacht aan dit onderwerp en werken eraan. 'Single engine taxi' is een standaardprocedure bij KLM. In 2025 onderzocht de ILT-Luchtvaartautoriteit of en hoe de LVB-regels voor taxiën gehandhaafd kunnen worden. Uit het onderzoek blijkt dat naleving op verschillende manieren kan worden gecontroleerd.

Er zijn concrete voorstellen gedaan voor een toezichtstrategie voor Nederlandse en buitenlandse luchtvaartmaatschappijen.

2.11 Zorgplicht 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 onder de wettelijke grenswaarden gebleven. Hierdoor wordt voldoende invulling gegeven aan de gezamenlijke zorgplicht.

Voor geluid geldt een aparte regeling, die te maken heeft met het Nieuwe Normen- en Handhavingssysteem Schiphol (NNHS) in verband met het voornemen om het LVB te wijzigen. Deze regeling vloeit voort uit afspraken die een aantal jaren geleden aan de toenmalige Alderstafel en Omgevingsraad Schiphol (ORS) 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. 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 1e helft 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. Vanaf februari 2025 tot aan het einde van het gebruiksjaar hebben LVNL en Schiphol gezamenlijk elke maand hierover gerapporteerd.

Uit de gezamenlijke rapportages blijkt dat Schiphol en LVNL in gebruiksjaar 2025 in voldoende mate gezamenlijk bewaakt hebben dat gedurende het gebruiksjaar aan de voorwaarden voor anticiperend handhaven voldaan kon blijven worden.

Bijlage A Afwijkingen baan- en luchtruimgebruik

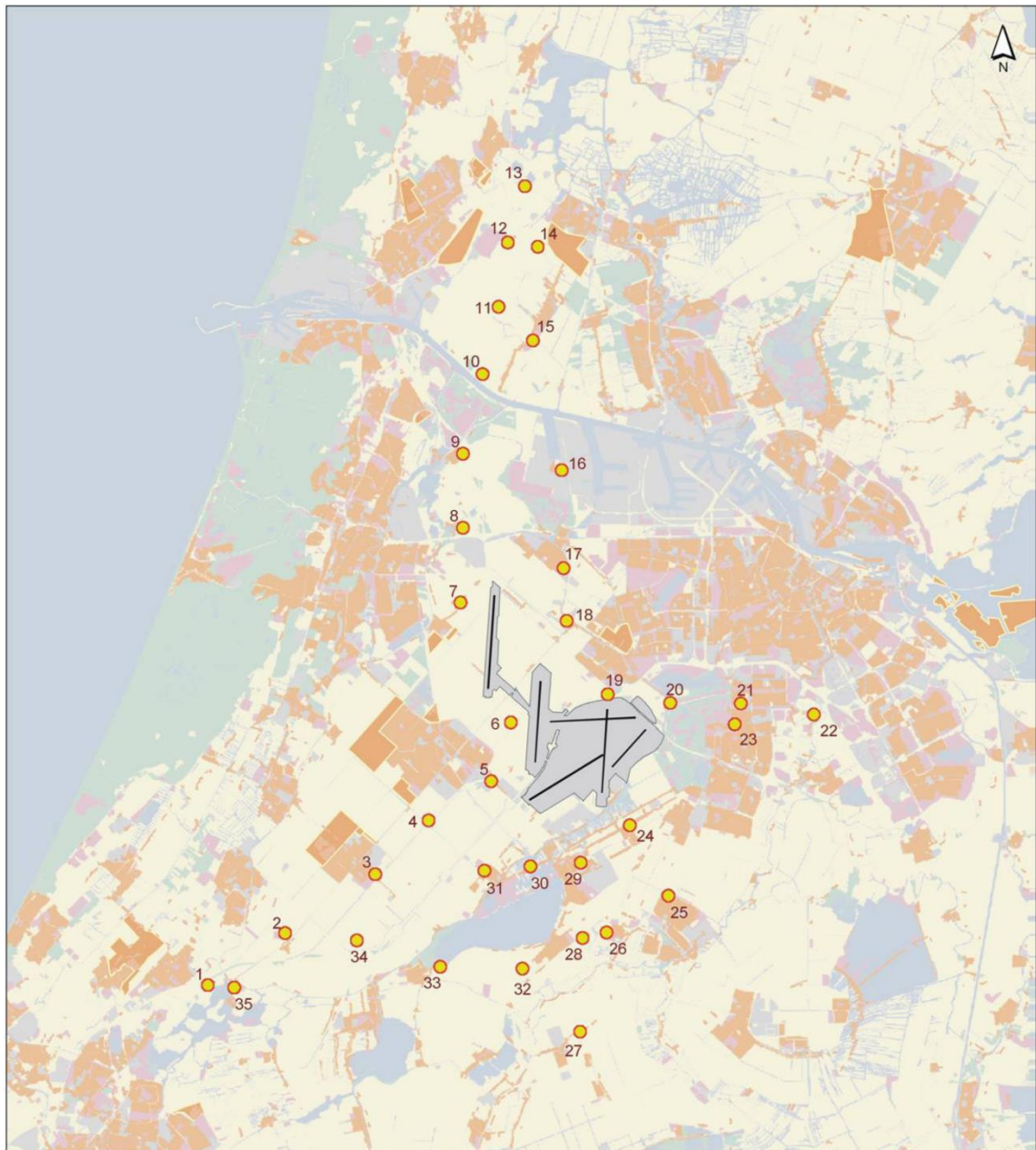
Tabel 1		Aantallen		Categorisatie Niet LVNL				Categorisatie LVNL			Aggregatie		
	Milieuregels	Afwijkingen	Totaal aantal vluchten (jets)	Incorrecte data	Veiligheidsbelang	Onvoldoende technische voorzieningen	Geen LVNL-bemoeienis	Interpretatie-issues	Waar-schijnlijk veroorzaakt door LVNL	Nader te onderzoeken	Vooralsnog verantwoordelijkheid LVNL incl. interpretatie issues	Vooralsnog verantwoordelijkheid LVNL excl. interpretatie issues	Norm %
	Routegebruik												
1	Verticale afwijkingen overdag van naderende vliegtuigen buiten de TMA	582	226453								582 (0.26%)	582 (0.26%)	5.00%
2	Verticale afwijkingen overdag van naderende vliegtuigen in de TMA	1989	226453								1989 (0.88%)	1989 (0.88%)	15.00%
3	Horizontale afwijkingen van naderingsroutes in de nacht	1760	16626		426		2	1332 ^a			1332 (8.01%)	0 (0.00%)	0.05%
4	Verticale afwijkingen in de nacht van naderende vliegtuigen buiten de TMA	2	16626					1 ^b	1		2 (0.01%)	1 (0.01%)	0.05%
5	Verticale afwijkingen in de nacht van naderende vliegtuigen in de TMA	368	16626		27		125	214 ^c	2		216 (1.30%)	2 (0.01%)	0.05%
6	Horizontale afwijkingen van vertrekroutes overdag	1302	234660					994 ^d	308		1302 (0.55%)	308 (0.13%)	3.00%
7	Horizontale afwijkingen van vertrekroutes in de nacht	775	8461		103		79	591 ^e	2		593 (7.01%)	2 (0.02%)	0.05%
8	Verticale afwijkingen van vertrekkende vliegtuigen in de TMA	0	243121								0 (0,00%)	0 (0,00%)	0,05%
9	Verticale afwijkingen van vertrekkende vliegtuigen buiten de TMA	16	243121								16 (0.01%)	16 (0.01%)	10.00%
	Baangebruik												
10	Afwijkingen in baan-gebruik bij vertrek	288		1			75	212 ^f			212	0	
11	Afwijkingen in baan-gebruik bij aankomst	1790		1	1172	1	69	547 ^g			547	0	

- a. 11 gevallen dag-nacht rand afwijking , 44 gevallen verlengen nachtrecht en 1277 gevallen vervroegen nachtrecht
- b. 1 geval vervroegen nachtrecht
- c. 6 gevallen dag-nacht rand afwijking, 32 gevallen verlengen nachtrecht en 176 gevallen vervroegen nachtrecht
- d. LVNL hanteert voor deze milieuregel een percentage van 76,4 % van de afwijkingen welke niet aan LVNL toe te schrijven zijn
- e. 12 gevallen dag-nacht rand afwijking, 81 gevallen verlengen nachtrecht en 498 gevallen vervroegen nachtrecht
- f. 3 gevallen dag-nacht rand afwijking, 44 gevallen verlengen nachtrecht en 165 gevallen vervroegen nachtrecht
- g. 21 gevallen dag-nacht rand afwijking, 108 gevallen verlengen nachtrecht en 418 gevallen vervroegen nachtrecht

Bijlage B Grenswaarden handhavingspunten L_{den} , geluidbelasting en vullingsgraad 1 november 2024 tot en met 31 oktober 2025

Grenswaarden en geluidbelasting handhavingspunten etmaal L_{den} [dBA]					% vulling
Punt Nr.	X-coördinaat	Y-coördinaat	Grenswaarde	Geluidbelasting	
1	97.325	470.400	55,89	53,74	61%
2	100.475	472.525	57,60	54,97	55%
3	104.150	474.925	58,65	55,19	45%
4	106.325	477.125	58,10	54,75	46%
5	108.875	478.725	57,89	53,53	37%
6	109.675	481.125	57,40	50,15	19%
7	107.625	486.025	57,40	53,03	37%
8	107.725	489.075	58,38	53,87	35%
9	107.725	492.100	56,90	52,91	40%
10	108.525	495.350	59,02	56,40	55%
11	109.175	498.100	58,54	56,18	58%
12	109.550	500.725	58,26	56,49	67%
13	110.250	503.025	57,32	56,17	77%
14	110.775	500.550	56,72	54,37	58%
15	110.575	496.725	57,84	55,23	55%
16	111.750	491.425	56,94	54,55	58%
17	111.825	487.425	57,15	56,01	77%
18	111.950	485.275	61,70	62,00	107%
19	113.625	482.275	53,88	53,27	87%
20	116.175	481.925	61,27	59,40	65%
21	119.050	481.900	56,75	54,15	55%
22	122.025	481.450	56,33	51,95	36%
23	118.800	481.050	56,25	53,64	55%
24	114.525	476.925	57,47	56,01	71%
25	116.100	474.050	57,91	58,03	103%
26	113.575	472.550	55,43	54,00	72%
27	112.500	468.500	56,19	54,69	71%
28	112.600	472.325	55,51	53,51	63%
29	112.525	475.400	56,96	54,61	58%
30	110.475	475.250	57,59	55,50	62%
31	108.600	475.075	58,78	56,32	57%
32	110.150	471.075	56,95	54,90	62%
33	106.800	471.150	56,77	54,35	57%
34	103.400	472.225	57,23	55,19	63%
35	98.400	470.300	57,07	54,71	58%

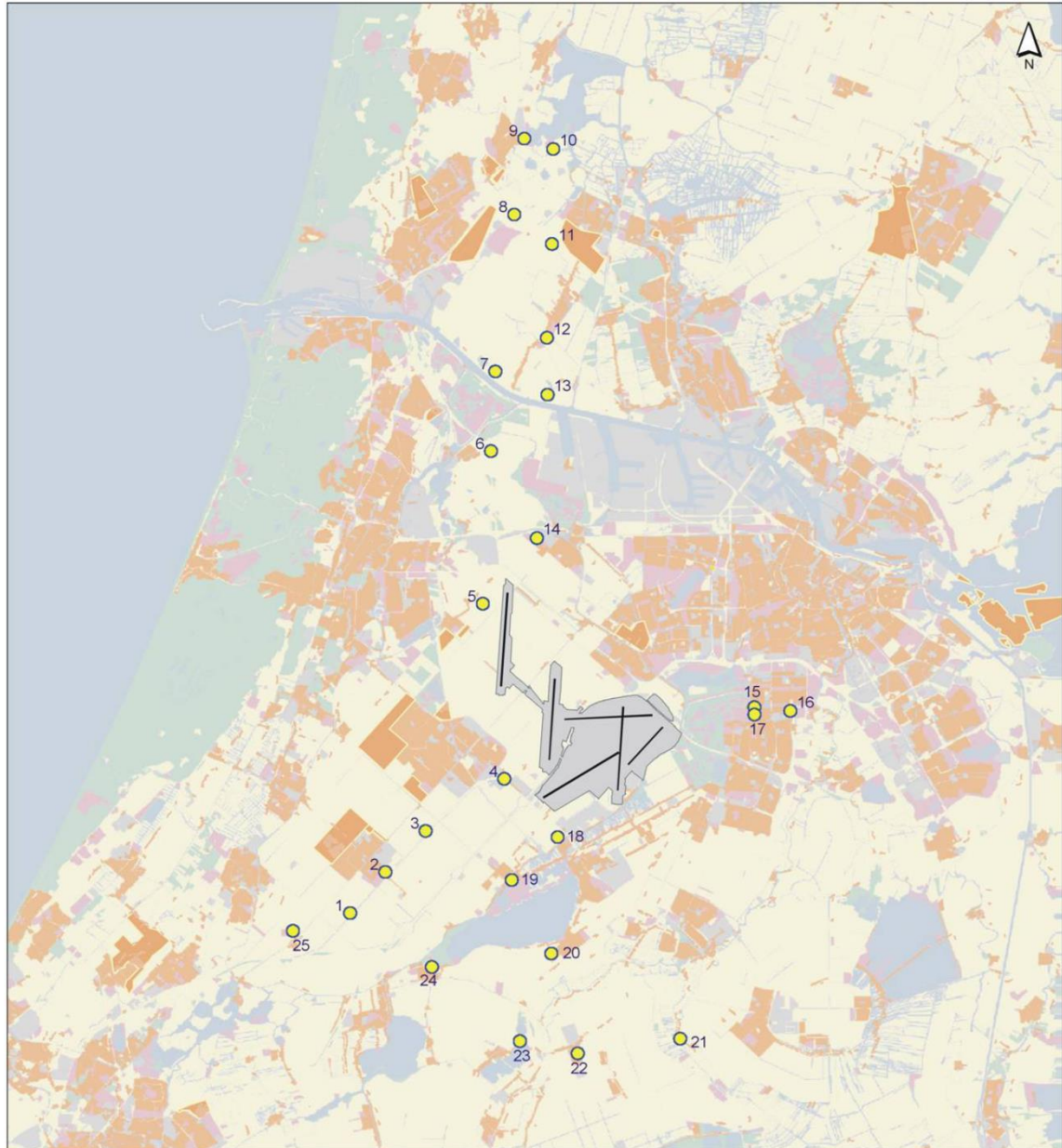
Bijlage C Handhavingspunten L_{den}



Bijlage D Grenswaarden handhavingspunten L_{night} , geluidbelasting en vullingsgraad 1 november 2024 tot en met 31 oktober 2025

Grenswaarden en geluidbelasting handhavingspunten periode 23-07 uur L_{night} [dB(A)]					% vulling
Punt Nr.	X-coördinaat	Y-coördinaat	Grenswaarde	Geluidbelasting	
1	102.750	473.250	52,84	49,15	43%
2	104.150	474.925	50,27	45,21	31%
3	105.750	476.600	47,74	42,42	29%
4	108.875	478.725	47,57	42,40	30%
5	108.025	485.875	52,00	46,53	28%
6	108.350	492.100	51,74	46,74	32%
7	108.525	495.350	49,74	45,29	36%
8	109.275	501.750	48,38	44,43	40%
9	109.675	504.850	46,70	43,31	46%
10	110.825	504.425	47,40	44,49	51%
11	110.775	500.550	48,46	44,91	44%
12	110.575	496.725	49,80	45,90	41%
13	110.600	494.400	50,44	45,75	34%
14	110.175	488.550	52,36	46,30	25%
15	118.825	481.650	51,00	44,97	25%
16	120.250	481.500	49,91	43,84	25%
17	118.825	481.350	50,97	44,45	22%
18	111.000	476.350	47,45	43,05	36%
19	109.175	474.600	45,88	41,81	39%
20	110.750	471.600	46,10	43,05	50%
21	115.875	468.125	43,75	40,56	48%
22	111.800	467.525	44,17	41,20	50%
23	109.500	468.025	45,72	43,50	60%
24	106.000	471.050	46,00	41,49	35%
25	100.475	472.525	48,70	44,41	37%

Bijlage E Handhavingspunten L_{night}





Dit is een uitgave van de

Inspectie Leefomgeving en Transport

Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag
088 489 00 00

www.ilent.nl

@inspectieLenT

februari 2026