Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

HOOFDDIRECTIE BESTUURLIJKE EN JURIDISCHE ZAKEN

Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van (), nr. IENW/BSK, 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 2027) [KetenID WGK029659]

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 2027*: de periode van 1 november 2026 tot en met 31 oktober 2027;
- *handelsverkeer:* handelsverkeer als bedoeld in artikel 1.1 van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol;
- *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 2027 voor de in de onderstaande tabel genoemde handhavingspunten, de volgende vervangende grenswaarden:

Tabel: Grenswaarden geluidbelasting in L_{den} handhavingspunten

Handhavingspunt	Lden-Grenswaarde (dB)	2027 excl. groot onderhoud (dB)	2027 incl. groot onderhoud (dB)	delta (dB)	Vervangende grenswaarde (dB)
D1	45,89	44,32	44,33	0,01	45,90
D2	49,48	47,65	47,66	0,01	49,49
D3	47,13	45,34	45,35	0,01	47,14
D4	47,00	43,85	43,87	0,02	47,02
D5	49,30	46,11	46,17	0,06	49,36
D6	46,73	43,05	43,10	0,05	46,78
D7	47,59	45,18	45,21	0,03	47,63
D8	47,25	45,95	45,98	0,02	47,27
D9	46,59	44,83	44,85	0,02	46,61
D10	58,12	56,11	56,14	0,03	58,15
D11	56,36	53,52	53,55	0,03	56,39
D12	47,90	45,90	45,92	0,03	47,93
D13	53,05	49,09	49,11	0,02	53,07

D14	57,67	54,74	54,78	0,04	57,71
D15	53,72	52,06	52,07	0,01	53,73
D16	54,70	53,15	53,08	-0,07	54,63
D17	66,00	64,43	64,48	0,05	66,05
D18	62,57	61,03	61,08	0,05	62,62
D19	47,61	46,15	46,20	0,04	47,65
D20	60,31	57,67	57,72	0,04	60,35
D21	59,45	56,94	56,97	0,03	59,48
D22	49,02	47,77	47,79	0,03	49,05
D23	61,01	59,33	59,44	0,11	61,12
D24	53,58	52,27	52,35	0,08	53,66
D25	51,39	49,79	49,81	0,02	51,41
D26	51,44	50,14	50,16	0,02	51,46
D27	46,17	44,91	44,94	0,03	46,20
D28	47,62	46,07	46,10	0,03	47,65
D29	45,97	43,78	43,82	0,04	46,01
D30	46,02	43,61	43,65	0,04	46,06
D31	49,49	46,30	46,34	0,05	49,54
D32	46,41	43,46	43,53	0,06	46,47
D33	49,72	46,29	46,34	0,05	49,77
D34	46,65	43,97	44,01	0,05	46,70
D35	46,55	44,17	44,20	0,03	46,58
D36	47,40	46,38	46,39	0,02	47,42
D37	50,88	49,87	49,89	0,02	50,90
D38	47,25	46,22	46,24	0,02	47,27
D39	49,55	48,94	48,96	0,02	49,57
D40	51,35	50,88	50,90	0,02	51,37
D41	48,63	47,08	47,16	0,08	48,71
D42	46,43	46,03	46,05	0,02	46,45
D43	46,63	46,26	46,29	0,02	46,65
D44	45,56	44,32	44,37	0,06	45,62
D45	45,41	44,07	44,14	0,07	45,48
D46	46,93	45,32	45,39	0,07	47,00
D47	46,16	44,01	44,07	0,06	46,22
D48	47,19	45,19	45,26	0,07	47,26
D49	47,99	46,39	46,46	0,07	48,06
D50	46,45	44,45	44,51	0,06	46,51
D51	46,31	43,68	43,76	0,08	46,39
D52	46,86	44,90	44,95	0,06	46,92

D53	50,70	49,18	49,24	0,07	50,77
D54	52,07	50,79	50,84	0,05	52,12
D55	46,22	44,27	44,33	0,06	46,28
D56	47,15	44,36	44,45	0,10	47,25
D57	46,18	43,81	43,88	0,08	46,26
D58	48,34	46,36	46,44	0,08	48,42
D59	56,33	55,68	55,70	0,02	56,35
D60	46,46	44,12	44,18	0,06	46,52
D61	46,82	44,26	44,34	0,07	46,89
D62	46,84	44,37	44,44	0,07	46,91
D63	46,19	44,64	44,57	-0,07	46,12
D64	46,03	44,59	44,41	-0,18	45,85
D65	46,68	44,75	44,39	-0,36	46,32
D66	47,54	44,93	45,00	0,07	47,61
D67	46,95	44,51	43,97	-0,54	46,41
D68	48,77	46,00	45,36	-0,64	48,13
D69	46,64	44,93	44,60	-0,33	46,31
D70	54,16	51,38	51,46	0,08	54,24
D71	50,59	48,06	48,10	0,04	50,63
D72	49,46	47,05	47,04	-0,01	49,45
D73	47,19	45,23	45,27	0,04	47,23
D74	46,39	44,71	44,73	0,03	46,42
D75	53,35	50,98	50,38	-0,61	52,74
D76	54,13	51,51	51,62	0,12	54,25
D77	52,71	48,26	48,41	0,15	52,86
D78	51,63	47,20	47,35	0,15	51,78
D79	47,79	43,37	43,48	0,11	47,90
D80	46,83	42,84	42,95	0,11	46,94
D81	48,53	44,68	44,82	0,14	48,67
D82	47,79	43,81	43,93	0,13	47,92
D83	50,20	46,88	47,02	0,14	50,34
D84	46,87	44,89	45,02	0,13	47,00
D85	45,81	44,44	44,50	0,06	45,87
D86	45,94	44,63	44,68	0,04	45,98
D87	45,75	44,29	44,34	0,05	45,80
D88	47,25	45,73	45,78	0,05	47,30
D89	46,39	44,92	44,96	0,04	46,43
D90	46,34	44,87	44,91	0,05	46,39
D91	48,85	46,57	46,61	0,04	48,89

D92	46,65	44,71	44,75	0,04	46,69
D93	45,89	44,62	44,65	0,02	45,91
D94	50,49	48,39	48,42	0,03	50,52
D95	45,94	43,97	44,01	0,04	45,98
D96	45,86	44,12	44,16	0,04	45,90
D97	46,23	44,91	44,94	0,03	46,26
D98	51,66	50,05	50,09	0,04	51,70
D99	47,72	46,49	46,53	0,04	47,76
D100	51,60	47,54	47,67	0,13	51,73
D101	49,63	45,49	45,62	0,13	49,76
D102	46,72	42,89	42,95	0,05	46,77
D103	46,44	45,10	45,05	-0,04	46,40
D104	48,71	46,49	46,50	0,00	48,71
D105	49,85	47,67	47,76	0,09	49,94
D106	48,15	45,96	45,91	-0,05	48,10
D107	50,25	47,33	47,35	0,02	50,27
D108	52,32	49,99	49,95	-0,04	52,28
D109	51,69	49,43	49,44	0,01	51,70
D110	61,47	59,26	58,56	-0,69	60,78
D111	53,17	51,75	51,76	0,01	53,18
D112	55,22	53,77	53,80	0,03	55,25
D113	49,34	48,73	48,76	0,03	49,37
D114	54,96	52,81	52,85	0,04	55,00
D115	50,26	49,04	49,08	0,04	50,30
D116	50,64	49,50	49,55	0,05	50,69
D117	54,97	53,78	53,84	0,05	55,02
D118	52,03	51,21	51,26	0,05	52,08
D119	51,21	50,37	50,40	0,04	51,25
D120	51,48	50,38	50,42	0,04	51,52
D121	47,65	46,30	46,34	0,05	47,70
D122	45,88	44,53	44,56	0,03	45,91
D123	50,42	49,49	49,55	0,06	50,48
D124	51,67	50,27	50,33	0,06	51,73
D125	48,67	47,28	47,33	0,05	48,72
D126	47,40	45,75	45,80	0,05	47,45
D127	45,71	44,24	44,28	0,04	45,75
D128	45,81	44,72	44,75	0,03	45,84
D129	47,18	45,55	45,60	0,05	47,23
D130	47,35	45,66	45,75	0,09	47,44

D131	46,00	43,56	43,61	0,04	46,04
D132	49,99	46,97	46,95	-0,02	49,97
D133	45,81	43,81	43,82	0,02	45,83
D134	45,94	44,10	44,14	0,04	45,98
D135	46,12	44,32	44,36	0,04	46,16
D136	45,84	43,52	43,58	0,06	45,90
D137	46,33	43,99	44,06	0,06	46,39
D138	54,24	51,44	51,47	0,03	54,27
D139	51,22	49,03	49,06	0,03	51,25
D140	49,27	47,52	47,56	0,04	49,31
D141	47,87	45,58	45,63	0,05	47,92
D142	45,93	44,02	44,06	0,03	45,96
D143	48,14	46,08	46,11	0,03	48,17
D144	46,17	44,46	44,50	0,04	46,21
D145	47,09	44,98	45,02	0,04	47,13
D146	46,73	44,49	44,53	0,04	46,77
D147	47,53	44,27	44,28	0,02	47,55
D148	49,58	47,53	47,55	0,02	49,60

2. In plaats van de grenswaarden, genoemd in bijlage 3 van het LVB, gelden in het gebruiksjaar 2027 voor de in de onderstaande tabel genoemde handhavingspunten, de volgende vervangende grenswaarden:

Tabel: Grenswaarden geluidbelasting in L_{night} handhavingspunten

Handhavingspunt	Lden-Grenswaarde (dB)	2027 excl. groot onderhoud (dB)	2027 incl. groot onderhoud (dB)	delta (dB)	Vervangende grenswaarde (dB)
N1	48,15	45,05	45,10	0,05	48,20
N2	40,69	38,63	38,69	0,06	40,75
N3	41,13	38,81	38,86	0,06	41,19
N4	49,21	46,25	46,29	0,04	49,25
N5	45,64	42,93	42,97	0,04	45,68
N6	44,00	39,35	39,40	0,05	44,05
N7	48,28	45,26	45,33	0,07	48,35
N8	43,87	41,38	41,45	0,07	43,94
N9	43,28	41,08	41,17	0,09	43,37
N10	56,03	54,13	54,24	0,11	56,14
N11	46,62	41,10	41,46	0,36	46,98
N12	41,03	39,24	39,29	0,05	41,08

N13	48,97	39,95	40,31	0,36	49,33
N14	41,47	38,89	39,01	0,12	41,59
N15	48,23	45,27	45,36	0,09	48,32
N16	45,91	37,32	37,91	0,59	46,50
N17	49,44	45,88	46,12	0,24	49,68
N18	44,21	41,16	41,37	0,21	44,42
N19	42,74	40,51	40,57	0,06	42,80
N20	41,64	40,04	40,09	0,05	41,69
N21	40,93	39,45	39,49	0,04	40,97
N22	47,83	46,79	46,82	0,03	47,86
N23	41,30	38,19	38,32	0,13	41,43
N24	42,22	40,65	40,69	0,04	42,26
N25	41,81	40,34	40,37	0,03	41,84
N26	41,28	39,51	39,54	0,03	41,31
N27	40,65	39,87	39,91	0,04	40,69
N28	42,08	41,39	41,43	0,04	42,12
N29	41,19	40,61	40,64	0,04	41,23
N30	42,33	41,26	41,29	0,03	42,36
N31	42,43	41,40	41,43	0,03	42,46
N32	41,52	40,27	40,30	0,03	41,55
N33	48,60	42,29	42,43	0,14	48,74
N34	45,87	38,97	39,11	0,14	46,01
N35	45,52	38,69	38,83	0,14	45,66
N36	43,03	36,26	36,39	0,13	43,16
N37	45,38	38,53	38,66	0,14	45,52
N38	45,52	38,69	38,82	0,13	45,65
N39	43,79	38,46	38,59	0,13	43,92
N40	46,94	41,04	41,18	0,14	47,08
N41	44,46	36,69	37,09	0,40	44,86
N42	46,80	39,32	39,86	0,54	47,34
N43	44,46	37,94	38,37	0,43	44,89
N44	43,04	40,91	41,01	0,10	43,14
N45	41,57	38,90	39,06	0,17	41,74
N46	40,96	39,29	39,36	0,06	41,02
N47	42,58	41,28	41,36	0,08	42,66
N48	41,07	39,98	40,04	0,05	41,12
N49	41,14	39,16	39,28	0,12	41,26
N50	42,34	37,78	37,83	0,05	42,39
N51	46,17	43,11	43,17	0,06	46,23

N52	41,80	38,65	38,74	0,09	41,89
N53	42,71	39,98	40,06	0,08	42,79
N54	42,72	40,00	40,05	0,05	42,77
N55	42,54	39,32	39,40	0,08	42,62
N56	41,41	38,35	38,41	0,06	41,47
N57	41,67	38,44	38,51	0,07	41,74
N58	41,51	38,26	38,33	0,07	41,58
N59	41,61	38,36	38,42	0,06	41,67

Artikel 3. Beperkingen en voorschriften
Van 19 maart 2027 tot en met 8 augustus 2027 worden vliegtuigbewegingen niet zijnde handelsverkeer buiten beschouwing gelaten voor het bepalen van de actieve baancombinatie.

Artikel 4. Inwerkingtreding
Deze regeling treedt in werking met ingang van 19 maart 2027 en vervalt met ingang van 1 november 2027.

Artikel 5. Citeertitel
Deze regeling wordt aangehaald als: Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2027.

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

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

V.P.G. Karremans

TOELICHTING

1. Inleiding

Op 29 april 2026 heeft de exploitant van de luchthaven Schiphol (hierna: de exploitant) per brief met kenmerk PvO.2026.005 gevraagd om vanwege het groot onderhoud aan het banenstelsel van Schiphol tijdelijk af te mogen wijken van de regels over het baan-en routegebruik in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB). Als gevolg hiervan treedt gedurende de onderhoudsperiode een wijziging van het baangebruik op waardoor het verkeer in het gebruiksjaar 2027 anders zal worden afgewikkeld dan in het LVB is opgenomen. De exploitant heeft verzocht voor het gebruiksjaar 2027 ook vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten vast te stellen.

2. Wettelijk kader

Op grond van artikel 8.23 van de Wet luchtvaart kan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat bij ministeriële regeling vrijstelling van regels voor baan- en routegebruik verlenen en vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten vaststellen als door groot onderhoud van een (rij)baan het normale gebruik van een luchthaven naar zijn oordeel ernstig wordt belemmerd. Het betreft gevallen waarin als gevolg van groot onderhoud een (rij)baan enige tijd niet gebruikt kan worden, waardoor het luchthavenluchtverkeer op een andere wijze moet worden afgehandeld.

In het gewijzigde LVB, dat op 1 november 2026 in werking is getreden, zijn voor het jaarlijks regulier onderhoud van een baan preferentietabellen opgenomen. Daarnaast zijn er per baan regels voor baan- en routegebruik opgenomen waarvan gebruik gemaakt moet worden. Dit jaarlijks regulier onderhoud kan éénmaal per gebruiksjaar per baan gedurende maximaal zeven dagen. Deze zeven dagen kunnen, omdat dat vanuit het oogpunt van hinderbeperking wenselijk is, worden onderbroken gedurende weekenden en feestdagen. Voor dit onderhoud kunnen géén vervangende grenswaarden geluid in de handhavingspunten worden vastgesteld. Het moet worden uitgevoerd binnen de grenswaarden en regels die in het LVB zijn opgenomen. Daar is bij het bepalen van de grenswaarden in de handhavingspunten rekening mee gehouden.

Anders dan voorgaande jaren maakt daarom het jaarlijks, regulier onderhoud geen onderdeel meer uit van de (definitieve) aanvraag van Schiphol die op 30 oktober 2026 is ontvangen.

De regeling bevat voor gebruiksjaar 2027 wél vervangende grenswaarden geluid in de handhavingspunten in het nieuwe LVB voor het groot onderhoud aan de Schiphol-Oostbaan.

3. Voorziene onderhoud

In 2027 vindt er groot onderhoud plaats aan de Schiphol-Oostbaan (baan 04-22), door de exploitant getypeerd als 'heavy' (de meest zware categorie onderhoud). Daarnaast vinden er in het oostelijk gebied van Schiphol nog vele andere werkzaamheden plaats. De huidige staat van de faciliteiten in dit gebied (het oudste deel van de luchthaven Schiphol) is zodanig gebrekkig dat er dringend onderhoud nodig is aan dit areaal (vervangingen en aanpassingen). Een goed voorbeeld is de fundering van de rijbanen in dit gebied. De onderlagen van diverse rijbanen zijn op bepaalde locaties gescheurd en/of verzakt.

In de periode van onderhoud aan het oostelijk gebied van de luchthaven Schiphol in gebruiksjaar 2027 zijn dan ook meerdere raakvlakprojecten gepland die, conform de onderhoudsstrategie van Schiphol, gelijktijdig worden opgepakt. Deze projecten hebben volgens de luchthaven geen impact op de (kritieke pad) planning (werkzaamheden op het kritieke pad van de planning hebben bij vertraging een direct gevolg op de einddatum van de onderhoudsplanning).

Deze werkzaamheden hebben dus geen invloed op de doorlooptijd van het onderhoud aan de Schiphol-Oostbaan en hebben daarmee ook geen gevolgen voor het baangebruik.

De volgende raakvlakprojecten zijn door de luchthaven Schiphol gepland:

- Onderhoud aan openbare wegen;
- Vervanging 10kV-kabels;
- Onderhoud aan en aanpassing van 20kV-kabels langs de Schiphol-Oostbaan;
- Diverse werken KLM platform en hangars;
- Onderhoud aan diverse Schiphol Telematics-verbindingen (ICT);
- Onderhoud aan LVNL-installaties en verbindingen;
- Onderhoud aan kerosineleidingen Defensie (DPO);
- Onderhoud aan diverse pijpleidingen (ARP en aircraft fuel); en
- Werkzaamheden uitgevoerd door KNMI.

Onderhoudswerkzaamheden Schiphol-Oostbaan van 19 maart 2027 tot en met 8 augustus 2027

De Schiphol-Oostbaan (baan 04-22) is de oudste start- en landingsbaan van de luchthaven Schiphol. De baan is in 1938 als asfaltbaan aangelegd en stamt dus uit het Schiphol van voor de Tweede Wereldoorlog (nu 'Schiphol-Oost' genoemd). Bij het groot onderhoud in 1994 is de baan verder gemoderniseerd waardoor er ook handelsverkeer van bijvoorbeeld de Buitenveldertbaan (baan 09-27) kon landen. Sinds die tijd wordt de baan, naast de afhandeling van general aviation (GA) verkeer, ook meer ingezet voor handelsverkeer (met name bij harde zuidelijke of zuidwestelijke winden). De aanvliegroute vanuit het noorden over Amsterdam zorgt voor veel geluidsoverlast in deze dichtbevolkte regio. Met name bij het handelsverkeer waarbij, zeker in vergelijking met het GA-verkeer, grote toestellen als 'wide-bodies' worden ingezet door airlines.

De geplande werkzaamheden aan de Schiphol-Oostbaan zijn noodzakelijk om te kunnen blijven voldoen aan gestelde wettelijke eisen en prestatienormen. Zoals eerder genoemd, de huidige technische staat is zodanig verslechterd dat renovatie van de baan (en het gehele oostelijk gebied rondom de baan) niet langer kan worden uitgesteld. Een kwalitatief goede infrastructuur van de luchthaven Schiphol is noodzakelijk om de operatie op de luchthaven met minimale verstoringen mogelijk te maken.

In het belang van zowel het luchthavenproces als de omgeving van de luchthaven dient het onderhoud zo efficiënt mogelijk uitgevoerd te worden met zo min mogelijk hinder voor Schiphol en omwonenden. Voor de vrijstellingen in deze regeling geldt als uitgangspunt dat de operatie zo wordt geregeld dat de hinder voor de omgeving zo klein mogelijk is. Alleen op onderdelen waarbij het noodzakelijk is voor de veiligheid van het vliegverkeer, mag van dat uitgangspunt worden afgeweken. Dit gebeurt volgens de afspraken die zijn gemaakt in het kader van het LVB dat per 1 november 2026 van kracht is geworden.

Schiphol heeft in haar planning aangegeven dat de Schiphol-Oostbaan voor het 'heavy'-onderhoud gesloten zal zijn voor al het verkeer gedurende een periode van 20 weken en 3 dagen. De werkzaamheden zijn opgedeeld in vier fasen waarbij pas met de volgende fase kan worden gestart als de voorgaande fase is afgesloten. De eerste fase start einde week 11 van 2027 wanneer de baan op 19 maart buiten gebruik wordt genomen. De onderhoudsfase eindigt volgens de huidige planning in week 31 als de baan, na de nodige testen, weer in gebruik genomen kan worden.

Gedurende de onderhoudsperiode worden de volgende onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd:

- Vervangen 26km secundaire bekabeling; ca. 875 armaturen en 225 trafo-putten;
- Frezen asfalt (ca. 145.000m^2);
- Aanbrengen fundering en asfalt;
- Aanbrengen 87.000m^2 ruwe slijtlaag en markeringen (7.500m^2);
- Verwijderen en aanbrengen van hemelwaterafvoergoten (ca. 4,5km) en -putten (77);
- Verwijderen (75km) en vervangen (ca. 107km) van primaire bekabeling;
- Werkzaamheden baanstation A2.

4. Impact baansluiting

De Schiphol-Oostbaan zal tijdens het groot onderhoud niet beschikbaar zijn voor vliegverkeer. In de normale operatie van Schiphol wordt deze baan enkel ingezet voor handelsverkeer indien operationele en/of weersomstandigheden daar noodzaak toe geven en inzet van andere banen niet mogelijk is. Voorbeelden zijn een zeer harde zuidwestelijke wind of de aanwezigheid van buien op het moment dat de Buitenveldertbaan als gevolg hiervan niet kan worden ingezet (als landingsbaan). De Schiphol-Oostbaan wordt nooit ingezet als startbaan voor handelsverkeer.

Schiphol geeft aan dat bij (zeer) harde zuidwestenwind de mogelijkheid bestaat dat in deze periode van baanonderhoud enkel de Kaagbaan (baan 24) kan worden ingezet in zuidwestelijke richting. In dit geval zal deze baan zowel voor start als voor landend verkeer worden ingezet (mixed-use runway). Indien aan de orde zal dit, naar verwachting, voor de nodige vertraging en geannuleerde vluchten zorgen. De impact voor passagiers en luchtvaartmaatschappijen zal in deze situatie aanzienlijk zijn door capaciteitsverlies.

Op basis van de gebruiksprognose van Schiphol voor het nieuwe gebruiksjaar (1 november 2026 tot 1 november 2027) moeten 950 tot 2.000 vluchten (0,5% van totaal aantal vliegtuigbewegingen) uitwijken naar een andere landingsbaan in deze periode van (groot) baanonderhoud. Naar verwachting kan het grootste deel van deze vluchten zonder veel problemen worden afgehandeld, afhankelijk van specifieke weersomstandigheden en de beschikbaarheid van een alternatieve landingsbaan. Indien dit laatste niet het geval is, wordt een deel van de vluchten vertraagt en/of geannuleerd.

De Schiphol-Oostbaan wordt in de reguliere operatie voornamelijk ingezet voor niet-handelsverkeer. Hieronder valt o.a. maatschappelijk verkeer (bijvoorbeeld vluchten Kustwacht), Business Aviation (bijvoorbeeld vluchten private jets) en vluchten die vanuit de overheid worden georganiseerd (bijvoorbeeld vluchten met het regeringsvliegtuig). Naar verwachting zullen tussen 3.800 en 7.600 vluchten (1,5% van totaal) van deze categorie van een andere start- of landingsbaan gebruik moeten maken of moeten uitwijken naar een andere luchthaven (bijvoorbeeld Lelystad). Dit ‘invlechten’ in de reguliere afhandeling op het banenstelsel van Schiphol kan de nodige vertraging voor deze vluchten betekenen.

5. Geluidsmitigerende maatregelen

Als gevolg van groot onderhoud aan de Schiphol-Oostbaan zal naar verwachting ca. 2% van het totaal aantal vliegtuigbewegingen (476.800 in gebruiksjaar 2027) moeten starten of landen vanaf een andere baan. De Schiphol-Oostbaan is de minst preferente baan van Schiphol door de specifieke ligging ten opzichte van Amsterdam. LVNL zet de baan voor handelsverkeer met name in bij (zeer) harde zuidwestenwind (alleen landingen vanuit het noorden). Schiphol verwacht dat verplaatsing van dit verkeer per saldo een gunstig geluidseffect zal hebben.

Schiphol en LVNL hebben een aantal maatregelen voorgesteld om de geluidbelasting, veroorzaakt door verschuiving van baangebruik, te verminderen. In het door Schiphol bij de aanvraag gevoegde informatiedocument “Informatiedocument werkzaamheden Schiphol – *Behorende bij de notificatie van (onderhouds-) werkzaamheden in gebruiksjaar 2027*” van 29 oktober 2026 (hierna: het informatiedocument) zijn onderstaande maatregelen nader uitgewerkt. De voornaamste maatregelen, specifiek gericht op het geplande onderhoud in gebruiksjaar 2027, zijn:

1. De exploitant heeft geen ontheffing aangevraagd voor het project 'Voltooiing Dubbele Rijbaan (VDR, fase 2). Deze werkzaamheden waren eerder door Schiphol gepland in de zomerperiode van gebruiksjaar 2027 en heeft als gevolg dat de capaciteit van de primaire (geluidpreferente) Kaagbaan (baan 06-24) lager zal worden (meer gebruik secundaire banen, met name de Aalsmeerbaan). Schiphol heeft besloten (1) om de werkzaamheden naar de winterperiode gebruiksjaar 2027 te verplaatsen zodat inzet van met name de Aalsmeerbaan beperkt blijft (minder aanbod verkeer in winterperiode) én (2) hiervoor géén ontheffing aan te vragen;
2. Beschikbaar maken van start- en landingsbanen in de weekenden als er (jaarlijks regulier) onderhoud wordt uitgevoerd. Deze maatregel is in lijn met de wens van omgevingspartijen en is inmiddels vastgelegd in het gewijzigde LVB;
3. Clusteren van raakvlakprojecten. Parallel aan de onderhoudswerkzaamheden worden raakvlakprojecten uitgevoerd. Op deze manier wordt voorkomen dat de baan meerdere malen buiten gebruik gesteld hoeft te worden. Met als gevolg dat er van andere start- en landingsbanen gebruik gemaakt moet worden met de (on)nodige geluidshinder voor de omgeving en een langere doorlooptijd voor het geplande onderhoud;
4. Gefaseerde uitvoering van de werkzaamheden in oostelijk gebied Schiphol Het totale pakket aan maatregelen voor dit gebied omvat een uitvoeringsomvang van meer dan één jaar. De werkzaamheden zijn nu verdeeld over meerdere uitvoeringsfasen. Met deze aanpak kon de onderhoudsperiode aan de Schiphol-Oostbaan worden beperkt tot ca. 20 weken. Hiermee is voorkomen dat de Schiphol-Oostbaan 20 weken langer buiten gebruik zou moeten worden gesteld, met de nodige impact voor de omgeving.

Daarnaast is LVNL voornemens de tijdelijke mitigerende maatregel 'langer parallel starten naar het noorden bij verminderd zicht' in te voeren gedurende het lopende gebruiksjaar (1 november 2026 tot en met 31 oktober2027. Deze mitigerende maatregel is vorig jaar (gebruiksjaar 2025/2026) eerder tijdelijk ingevoerd als onderdeel van een onderzoek. Uit dit onderzoek is inmiddels gebleken dat de maatregel veilig kan worden geïmplementeerd. De maatregel wordt reeds sinds begin dit jaar toegepast in de operatie: bij verminderd zicht zal er langer parallel worden gestart vanaf de Polderbaan (startbaan 36L) en de Zwanenburgbaan (startbaan 36C). Hiermee wordt inzet van de Buitenveldertbaan (startbaan 09) gereduceerd met een verlaging van de geluidbelasting in het gebied in het verlengde van de Buitenveldertbaan als gevolg (reductie van 400 vluchten in 2026 in de 6 dagen dat de procedure kon worden toegepast).

Schiphol geeft verder aan dat zij de nachtelijke starts in noordoostelijke richting bij kortdurend nachtelijk onderhoud aan de Polderbaan (baan 18R-36L) zal beperken. Nachtelijke starts van met name vrachttoestellen in noordoostelijke richting vanaf de Kaagbaan veroorzaken veel hinder in de regio Amsterdam en Amstelveen. Schiphol zal het onderhoud aan de Polderbaan bij noordelijke wind zoveel als mogelijk uitstellen zodat de Polderbaan (startbaan 36L) beschikbaar blijft en prefereert inzet van de Zwanenburgbaan (startbaan 36C).

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}. In het nieuwe LVB dat met ingang van 1 november 2026 van kracht is geworden zijn er rondom de luchthaven 148 handhavingspunten met grenswaarden voor de geluidbelasting L_{den} en 59 handhavingspunten met grenswaarden voor de geluidbelasting L_{night}. De exploitant acht het noodzakelijk om voor het gebruiksjaar 2027 op basis van artikel 8.23 Wet luchtvaart vervangende grenswaarden aan te vragen.

Impact effecten gewijzigd baangebruik
Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: ministerie) heeft Schiphol gevraagd om een inschatting te maken van de impact van het baanonderhoud in gebruiksjaar 2027. Schiphol heeft onderzoek laten doen naar de ontwikkeling van het aantal ernstig gehinderden (EGH) en ernstig slaapverstoorden (ESV) als gevolg van baanonderhoud (*verstoorde* vs de *onverstoorde* situatie). Uit de berekeningen volgt dat het aantal ESV (prognose 20.000 in gebruiksjaar 2027) niet wijzigt. Het aantal EGH zal naar verwachting met 3.000 *afnemen* tot 133.000 ernstig gehinderden. Dit is een *afname* van 2,2%. Hoewel op een aantal handhavingspunten de geluidbelasting iets zal toenemen zal naar verwachting het aantal ernstig gehinderden verminderen. De verwachting is dat de impact van het baanonderhoud in 2027 beperkt blijft.

6. Beoordeling

Onderbouwing technische noodzaak, combinatie en duur onderhoudswerkzaamheden
Naar aanleiding van de aanvraag van de exploitant heeft het ministerie de aanvraag getoetst. De noodzaak en het belang van een goed onderhouden banenstelsel wordt onderschreven. Dit is van belang voor een veilig en adequaat functionerend Schiphol. De luchthaven is gecertificeerd op grond van de Europese regelgeving (EASA) en is vervolgens verplicht om aan alle in de EASA-regelgeving opgenomen certificeringseisen te blijven voldoen. Deze certificeringseisen hebben met name betrekking op de inrichting van de luchthaven, waardoor een veilig gebruik van de luchthaven mogelijk is, inclusief baangebruik. Alle formele eisen zijn overzichtelijk samengevat in een niet officieel document van EASA.[1] 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, ingenieursbureau Witteveen+Bos (hierna: W+B) opdracht gegeven om een beoordeling uit te voeren op de informatie die door Schiphol is verstrekt. De conclusie van W+B is dat Schiphol voor de werkzaamheden die op het kritieke pad liggen, herleidbaar heeft beschreven hoe de doorlooptijd van het onderhoud

[1] Easy Access Rules for Aerodromes (Regulation (EU) 139/2014), maart 2026.

bepaald is. Hiermee is volgens W+B aannemelijk gemaakt dat met de gehanteerde uitgangspunten geen wezenlijke versnellingen mogelijk zijn. Er is duidelijk inzicht gegeven in de restricties die ervoor zorgen dat de werkzaamheden niet sneller uitgevoerd kunnen worden.
W+B geeft verder aan dat er door Schiphol in het informatiedocument en de technische aanvulling voldoende aandacht besteed is aan de onderbouwing van de vraag waarom dit onderhoud het beste nu kan plaatsvinden en hoe er rekening gehouden is met de belangen van de omgeving.

Hoewel de doorlooptijd van de werkzaamheden op basis van de geleverde documentatie plausibel is, blijft het van belang de aandachtspunten van vorige jaren actief te blijven verbeteren:

- Het begrijpelijker (minder technisch en juridisch) formuleren van de onderbouwing in het informatiedocument waarom een verdere verlaging van de operationele capaciteit tijdens het groot baanonderhoud niet mogelijk is, zodat deze ook voor omwonenden goed te volgen is);
- Onderbouwing kritieke pad-planning is verbeterd, maar vraagt blijvende aandacht voor een duidelijke weergave en toelichting;
- Het tijdig en transparant meenemen van de overheid en omwonenden i in de keuzes en afwegingen die ten grondslag liggen aan de doorlooptijd van het groot baanonderhoud;
- Voldoende specialistisch personeel blijft een voorwaarde om de werkzaamheden te kunnen versnellen. Vanwege dit structurele tekort wordt nogmaals (net als in voorgaande jaren) geadviseerd om in de toekomst meer gespecialiseerd personeel op te leiden.

Veiligheid (LVNL) - PM
Het ministerie heeft LVNL verzocht om te toetsen of de ontwerpregeling veilig uitvoerbaar is. De uitkomst van deze uitvoeringstoets is dat de tijdelijke regeling wel/niet uitvoerbaar is voor LVNL.

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

Betrokkenheid belanghebbenden
Het ministerie consulteert de leden van de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS), Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) en de luchtvaartsectorpartijen bij de beoordeling van de gevraagde ontheffingen en vrijstellingen en voorgestelde hinderbeperkende maatregelen. Daarnaast vond van 16 november 2026 tot en met 20 december 2026 een internetconsultatie plaats over de ontwerpregeling en de toelichting.

Inbreng BRS - PM
Het ministerie heeft de BRS voorafgaand aan de internetconsultatie gevraagd naar hun opvatting over de ingediende ontheffingsaanvraag van Schiphol. Ook heeft de BRS een reactie ingediend tijdens de internetconsultatie.

Advies MRS - PM
Voorafgaand aan het adviestraject en de internetconsultatie, heeft het ministerie de MRS ook gevraagd te reageren.

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

Daarnaast hebben verschillende sectorpartijen gedurende de internetconsultatie een reactie ingediend. PM

Internetconsultatie ontwerpregeling
Van 20 november 2026 tot en met 18 december 2026 kon worden gereageerd op ontwerpregeling en de toelichting. Er zijn in totaal PM reacties ingediend, hiervan zijn er PM openbaar.

Communicatie omgeving
Informatie over de onderhoudswerkzaamheden, de planning en de verwachte impact van de werkzaamheden op het baangebruik is gepresenteerd en toegelicht aan omwonenden tijdens een informatiesessie voor leden van de MRS en de BRS. In deze informatiesessie 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[2] en het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS).[3] Tussentijds, bij aanvang of na afronding van een nieuwe fase werkzaamheden of bij wijzigingen in de planning, worden omgevingspartijen door Schiphol geïnformeerd via o.a. een e-mail burennieuwsbrief, via meldingen op de websites, persberichten en/of advertenties in lokale of sociale media. Ook de bestuurders van de gemeenten Amsterdam, Landsmeer, Waterland, Edam-Volendam, Haarlemmermeer, Amstelveen, Ouder-Amstel, Aalsmeer en Uithoorn zijn geïnformeerd over de onderhoudswerkzaamheden, met een afschrift van de brief van Schiphol d.d. PM

Werkingsduur
De regeling in verband met het groot onderhoud aan de Schiphol-Oostbaan geldt voor de periode van 19 maart 2027 tot en met 31 oktober 2027. Er is geen rekening gehouden met een mogelijke uitloop van de uitvoering van de werkzaamheden als gevolg van *extreme* weersomstandigheden. Door het inbouwen van buffers in de planning wordt het risico van vertraging door onvoorziene omstandigheden gemitigeerd. De exploitant stelt dat de robuuste planning een minimale kans op uitloop heeft.

[2] https://www.schiphol.nl/nl/schiphol-als-buur/baanonderhoud-en-werkzaamheden/.
[3] https://bezoekbas.nl.

7. Regeldruk

7.1 Ruimtelijke gevolgen
De Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2027 kent geen ruimtelijke gevolgen.

7.2 Bestuurlijke lasten en lasten voor burgers, bedrijven en instellingen
Door het (gedeeltelijk) buiten gebruik zijn van start- en landingsbanen op Schiphol tijdens onderhoudsperiode verandert tijdelijk de manier waarop het vliegverkeer wordt afgehandeld. Dit leidt niet tot een verzwaring van operationele lasten voor piloten. Zij zijn getraind om met verschillende procedures te werken, en ook LVNL is vertrouwd met het afhandelen van verkeer bij een beperkt baanaanbod.

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

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

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

7.4 Gevolgen voor het milieu
Zoals in hoofdstuk 3 van deze toelichting is beschreven, verandert het baangebruik op Schiphol gedurende de onderhoudsperiode. Hierdoor neemt het vliegverkeer toe op banen die normaal gesproken minder intensief worden gebruikt. Vanwege het groot onderhoud aan de Schiphol-Oostbaan en de verschuiving van het baangebruik die daarmee samenhangt, is de verwachting dat er bij ongunstige wind- en zichtcondities meer gebruik gemaakt zal worden van minder geluidpreferente (secundaire) banen en zullen er meer woningen binnen de contour liggen. Bij goed weer is het juist de tegenovergestelde situatie, dan zal er meer gebruik gemaakt kunnen worden van geluidpreferente (primaire) banen.

Deze tijdelijke verschuiving van het vliegverkeer leidt weliswaar tot een verplaatsing van de geluidbelasting maar zal naar verwachting niet tot meer hinder voor omwonenden leiden. In onderstaande figuur is de verwachte impact van deze verschuiving schematisch weergegeven op het totaal aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden.

Tabel 10: verwachte toename van het aantal ernstig gehinderden binnen de 48 dB (A) Lden contour en aantal ernstig gehinderden binnen de 40 dB(A) Lnight contour.

Scenario	Aantal ernstig slaap-verstoorden (ESV) binnen de 40 dB(A) Lnight	Aantal ernstig gehinderden (EGH) binnen 48 dB(A) Lden
Onverstoorde situatie	20.000	136.000
Situatie met baanonderhoud	20.000 (0%)	133.000 (-2,2%)

Er worden geen significante effecten verwacht op het gebied van de uitstoot van stoffen zoals stikstof, CO_2 of fijnstof. Mogelijk treden er beperkte lokale verschuivingen op, maar deze zijn vergelijkbaar met de variaties die ook kunnen ontstaan bij aangepast baangebruik als gevolg van weersomstandigheden.

8. Doorontwikkeling ontheffingsprocedure onderhoud

Het baanonderhoud heeft de afgelopen jaren tot toegenomen kritiek geleid vanuit de omgeving rond Schiphol. De Tweede Kamer heeft in 2023 een motie aangenomen om te zorgen dat bij toekomstig groot baanonderhoud vermindering van geluidsoverlast zo veel mogelijk geborgd is en om luchthavens hierop te blijven wijzen.[4] Kern van de kritiek zit in het feit dat de hinder die het aangepaste baangebruik veroorzaakt, niet afgewenteld moet worden op de omgeving én dat het besluitvormingsproces verbeterd moet worden. In de huidige procedure is er nauwelijks tijd voor besluitvorming. Doordat de capaciteitsdeclaratie reeds is vastgesteld voorafgaand aan de besluitvorming voor de ontheffingsaanvraag, kan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat geen besluit nemen dat een mogelijk effect zou kunnen hebben op de capaciteit van de luchthaven. Daarom zou de besluitvorming rondom het baanonderhoud zoveel als mogelijk moeten plaatsvinden voorafgaand aan de capaciteitsdeclaratie. Dit is ook het advies van de MRS geweest.[5]

In 2025 is aan de Kamer gemeld dat IenW het voortouw neemt om de ontheffingsprocedure voor groot baanonderhoud, samen met Schiphol en LVNL, te optimaliseren.[6] De gesprekken hierover zijn op hoofdlijnen afgerond. De aangepaste procedure wordt:

- Schiphol dient voorafgaand aan de capaciteitsdeclaratie voor het winterseizoen (minimaal 9 maanden voorafgaand aan het nieuwe gebruiksjaar) een eerste versie van de ontheffingsaanvraag in voor de onderhoudswerkzaamheden in het volgende gebruiksjaar;
- Hierin benoemt Schiphol wat de werkzaamheden inhouden en wat de planning is, wat het aangepast baangebruik wordt, welke ontheffingen en vrijstellingen hiervoor nodig zijn, wat de impact voor de omgeving wordt en hoe Schiphol en LVNL de hinder mitigeren.

[4] Kamerstukken II 2020/21, 31936-1031.
[5] Advies MRS inzake baanonderhoud Schiphol 2025 van 27 januari 2025, kenmerk u-25.001 (www.maatschappelijkeraadschiphol.nl).
[6] *Kamerstukken II* 2024/25, 29665-533.

- Schiphol en LVNL betrekken voorafgaand aan deze ontheffingsaanvraag belanghebbenden (zowel sector als MRS en BRS);
- De minister deelt op basis van deze ontheffingsaanvraag een voornemen over het wel, niet of deels verlenen van de ontheffingen en vrijstellingen. Dit voornemen wordt voorafgaand aan de capaciteitsdeclaratie gedeeld. Schiphol heeft hierna voldoende tijd om eventuele aanpassingen te doen aan ofwel de onderhoudsplannen zelf, ofwel op de hinderbeperkende maatregelen of op de capaciteit als laatste redmiddel;
- Na het publiceren van de gebruiksprognose voor het betreffende gebruiksjaar volgt de definitieve aanvraag en publiceert het ministerie de regeling.

Deze stappen zijn inmiddels op hoofdlijnen vastgelegd in het gewijzigde LVB dat per 1 november 2026 van kracht is geworden (start gebruiksjaar 2027). Voor de komende twee gebruiksjaren (groot onderhoud in gebruiksjaren 2028 en 2029) geldt een overgangsfase waarin Schiphol toewerkt naar de minimale termijn voor de indiening van het eerste deel van de ontheffingsaanvraag (9 maanden vooraf gebruiksjaar).

Artikelsgewijze toelichting

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.

De opgenomen waardes waarop de delta's zijn gebaseerd betreffen per handhavingspunt de verwachte geluidbelasting voor het historisch weerjaar waarbij het verschil tussen de verstoorde en onverstoorde situatie het grootst is. Dit weerjaar is in daarmee in een specifiek handhavingspunt maatgevend voor de vervangende grenswaarde voor het baanonderhoud. Dit is niet noodzakelijkerwijs het historisch weerjaar met de hoogste absolute verwachte geluidbelasting in dat handhavingspunt.

Artikel 3. Beperkingen en voorschriften
Artikel 8.23, derde en vierde lid, van de Wet luchtvaart bepaalt dat aan een vrijstelling en aan vervangende grenswaarden beperkingen en voorschriften kunnen worden verbonden onder andere met het oog op de geluidbelasting. Daarmee kunnen LVNL, Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen worden verplicht het nodige te doen om de ongewenste milieugevolgen van de vrijstelling zoveel mogelijk te beperken.

Conform de huidige voorschriften van preferentieel baangebruik, nu vastgelegd in het gewijzigde LVB, wordt inzet van de Schiphol-Oostbaan niet meegenomen bij de beoordeling van de prestaties op regels voor preferentieel baangebruik op momenten dat de baan alleen voor niet-handelsverkeer wordt ingezet. Niet-handelsverkeer zal tijdens het groot onderhoud aan de Schiphol-Oostbaan worden afgehandeld op de overige start- en landingsbanen van Schiphol. Dit verkeer zal meegaan in de hoofdstroom van het handelsverkeer of worden afgehandeld op een aparte start- of landingsbaan. Als dit verkeer meegaat in de hoofdstroom zullen deze bewegingen worden meegeteld bij bepaling van de prestatie op regels voor preferentieel baangebruik. Als dit verkeer op een separate start- of landingsbaan wordt afgehandeld dienen deze bewegingen niet mee te tellen in de beoordeling.

Om afhandeling van niet-handelsverkeer op een separate start- of landingsbaan mogelijk te maken binnen het wettelijk kader bij het niet beschikbaar zijn (vanwege groot onderhoud) van de Schiphol-Oostbaan, wordt hier een vervangend voorschrift voor aangevraagd. Gedurende de periode van 19 maart 2027 tot en met 8 augustus 2027 worden de bewegingen van niet-handelsverkeer (general aviation en maatschappelijk verkeer) uitgesloten bij de bepaling van de actieve baancombinatie.

Artikel 4. Inwerkingtreding
Deze regeling treedt in werking met ingang van 19 maart 2027. Daarmee wordt

afgeweken van de zogenaamde vaste verandermomenten omdat de werkzaamheden voor het normaal onderhoud op die datum beginnen. Uitstel van de inwerkingtreding kan leiden tot verstoring van de onderhoudsplanning, vertraging van de werkzaamheden en een minder efficiënte inzet van personeel en materieel. Dit kan bovendien leiden tot aanvullende kosten en onzekerheid voor de bij de werkzaamheden betrokken partijen. Ook wordt afgeweken van de minimuminvoeringstermijn. Met deze afwijking worden aanmerkelijke ongewenste publieke en private nadelen voorkomen (Ar. 4.17, vijfde lid, onder a). De regeling vervalt op 1 november 2027, zodat de vervangende grenswaarden van toepassing zijn gedurende de rest van het gebruiksjaar 2027.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

V.P.G. Karremans