



Tijdelijke regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 14 februari 2024, nr. IENW/BSK-2024/62628, 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 2024)

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 2024*: de periode van 1 november 2023 tot en met 31 oktober 2024;
- *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 2024 voor de in de onderstaande tabel genoemde handhavingspunten, de volgende vervangende grenswaarden:

Tabel: Grenswaarden geluidbelasting in L_{den} handhavingspunten

Handhavingpunt	Grenswaarde	2024 incl. onderhoud	2024 excl. onderhoud	delta dB	Vervangende grenswaarde	Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weeromstandigheden
1	55,98	53,22	53,90	-0,68	55,30	56,30
2	57,70	54,82	55,41	-0,59	57,11	58,11
3	58,75	54,55	55,21	-0,66	58,09	59,09
4	58,26	54,54	55,09	-0,55	57,71	58,71
5	57,91	53,68	54,15	-0,47	57,44	58,44
6	57,40	54,44	51,77	+2,67	60,07	61,07
7	57,59	53,80	53,71	+0,09	57,68	58,68
8	58,57	54,59	54,54	+0,05	58,62	59,62
9	57,02	53,42	53,38	+0,04	57,06	58,06
10	59,22	57,28	57,30	-0,02	59,20	60,20
11	58,76	56,57	56,66	-0,09	58,67	59,67
12	58,45	56,68	56,79	-0,11	58,34	59,34
13	57,48	56,14	56,26	-0,12	57,36	58,36
14	56,81	54,61	54,67	-0,06	56,75	57,75
15	57,94	55,67	55,66	+0,01	57,95	58,95
16	56,94	54,88	54,64	+0,24	57,18	58,18
17	57,15	55,34	55,18	+0,16	57,31	58,31
18	61,25	60,90	60,81	+0,09	61,34	62,34
19	53,90	54,13	53,77	+0,36	54,26	55,26
20	57,73	59,95	58,65	+1,30	59,03	60,03
21	57,47	56,59	56,38	+0,21	57,68	58,68
22	57,53	54,52	54,51	+0,01	57,54	58,54
23	56,71	55,93	55,64	+0,29	57,00	58,00
24	57,56	56,93	56,63	+0,30	57,86	58,86
25	57,91	58,97	58,88	+0,09	58,00	59,00

Handhavingspunt	Grenswaarde	2024 incl. onderhoud	2024 excl. onderhoud	delta dB	Vervangende grenswaarde	Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden
26	55,43	55,19	54,63	+0,56	55,99	56,99
27	56,19	55,51	55,09	+0,42	56,61	57,61
28	55,51	54,53	53,84	+0,69	56,20	57,20
29	57,04	55,67	55,38	+0,29	57,33	58,33
30	57,46	59,65	56,96	+2,69	60,15	61,15
31	58,78	57,07	56,86	+0,21	58,99	59,99
32	56,96	56,63	55,62	+1,01	57,97	58,97
33	56,77	53,73	54,24	-0,51	56,26	57,26
34	57,32	55,72	56,17	-0,45	56,87	57,87
35	57,17	54,07	54,77	-0,70	56,47	57,47

2. In plaats van de grenswaarden, genoemd in bijlage 3 van het LVB, gelden in het gebruiksjaar 2024 voor de in de onderstaande tabel genoemde handhavingspunten, de volgende vervangende grenswaarden:

Tabel: Grenswaarden geluidbelasting in L_{night} handhavingspunten

Handhavingspunt	Grenswaarde	2024 incl. onderhoud	2024 excl. onderhoud	delta dB	Vervangende grenswaarde	Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden
1	52,99	48,87	49,71	-0,84	52,15	53,15
2	50,42	45,11	45,91	-0,80	49,62	50,62
3	47,89	42,42	43,07	-0,65	47,24	48,24
4	47,72	43,70	44,16	-0,46	47,26	48,26
5	52,18	48,44	48,35	+0,09	52,27	53,27
6	51,90	47,88	47,87	+0,01	51,91	52,91
7	49,96	46,35	46,37	-0,02	49,94	50,94
8	48,51	45,37	45,41	-0,04	48,47	49,47
9	46,83	43,61	43,65	-0,04	46,79	47,79
10	47,44	44,41	44,42	-0,01	47,43	48,43
11	48,54	45,67	45,68	-0,01	48,53	49,53
12	49,87	47,28	47,28	0	49,87	50,87
13	50,53	47,63	47,59	+0,04	50,57	51,57
14	52,44	48,72	48,63	+0,09	52,53	53,53
15	52,41	48,65	49,10	-0,45	51,96	52,96
16	51,32	47,51	47,95	-0,44	50,88	51,88
17	52,38	48,32	48,77	-0,45	51,93	52,93
18	47,51	47,51	45,20	+2,31	49,82	50,82
19	46,02	43,55	43,00	+0,55	46,57	47,57
20	46,15	46,28	44,91	+1,37	47,52	48,52
21	43,75	42,15	42,16	-0,01	43,74	44,74
22	44,17	42,06	41,84	+0,22	44,39	45,39
23	45,79	44,91	43,99	+0,92	46,71	47,71
24	46,15	40,26	40,81	-0,55	45,60	46,60
25	48,84	44,63	45,36	-0,73	48,11	49,11

Artikel 3 Vrijstellingen

- Gedurende de periode van 19 februari 2024 tot en met 25 april 2024 waarin de Kaagbaan niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud, geldt een vrijstelling voor het tijdvak tussen 23.00 uur en 6.00 uur van artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB voor:
 - landingen op baan 22 (Oostbaan richting het zuidwesten) voor zover geen van de andere banen beschikbaar of bruikbaar is;
 - starts vanaf baan 09 (Buitenveldertbaan richting het oosten);
 - starts vanaf baan 27 (Buitenveldertbaan richting het westen).
- Gedurende de periode van 13 mei 2024 tot en met 22 mei 2024 waarin de Buitenveldertbaan niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud, geldt een vrijstelling voor het tijdvak tussen 23.00 uur en 6.00 uur van artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB voor landingen op baan 22 (Oostbaan richting



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

3. Gedurende de periode van 17 juni 2024 tot en met 28 juni 2024 waarin de Zwanenburgbaan niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud, geldt een vrijstelling voor het tijdvak tussen 23.00 uur en 6.00 uur van artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB voor starts vanaf baan 18L (Aalsmeerbaan richting het zuiden).
4. Gedurende de periode van 26 augustus 2024 tot en met 1 september 2024 waarin de Zwanenburgbaan niet volledig beschikbaar is vanwege groot onderhoud aan het Instrument Landing System (ILS), geldt een vrijstelling voor het tijdvak tussen 23.00 uur en 6.00 uur van artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB voor starts vanaf baan 18L (Aalsmeerbaan richting het zuiden).
5. Gedurende de periode van 28 oktober 2024 tot en met 6 november 2024 waarin de Polderbaan niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud, geldt een vrijstelling voor het tijdvak tussen 23.00 uur en 6.00 uur van artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB voor starts vanaf baan 36C (Zwanenburgbaan richting het noorden).
6. Gedurende de periode van 28 oktober 2024 tot en met 6 november 2024 waarin de Polderbaan niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud, geldt een vrijstelling voor het tijdvak tussen 23.00 uur en 6.00 uur van artikel 3.1.1, eerste lid, en 3.1.3, eerste en derde lid, van het LVB met betrekking tot de luchtverkeerwegen die voor vertrekkend verkeer vanaf baan 36C (Zwanenburgbaan richting het noorden) zijn aangewezen in bijlage 1 van het LVB op kaart 02/21.

Artikel 4 Beperkingen en voorschriften

1. Met het oog op de beperking van de geluidhinder wordt gedurende de periode van 19 februari 2024 tot en met 6 november 2024 de keuze voor het in gebruik nemen van een baancombinatie gebaseerd op de navolgende baanpreferentietabellen voor de periode van 6.00 uur tot 23.00 uur (tabel 1, tabel 5 en tabel 6) en voor de periode van 23.00 uur tot 6.00 uur (tabel 2, tabel 3 en tabel 4). Bij overschrijding van een grenswaarde in een handhavingspunt worden deze baanpreferentietabellen in het kader van het anticiperend handhaven betrokken bij de verantwoording van het baangebruik door LVNL.

Tabel 1: Baanpreferentietabel van kracht gedurende de periode van 19 februari 2024 tot en met 25 april 2024 van 06.00 uur tot 23.00 uur indien de Kaagbaan niet beschikbaar is.

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

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

Tabel 2: Baanpreferentietabel van kracht gedurende de periode van 19 februari 2024 tot en met 25 april 2024 van 23.00 uur tot 06.00 uur indien de Kaagbaan niet beschikbaar is.

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



Tabel 3: Baanpreferentietabel van kracht gedurende de periode van 28 oktober 2024 tot en met 6 november 2024 van 23.00 uur tot 06.00 uur indien de Polderbaan niet beschikbaar is.

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

Tabel 4: Baanpreferentietabel van kracht gedurende de periode van 17 juni 2024 tot en met 28 juni 2024 van 23.00 uur tot 06.00 uur indien de Zwanenburgbaan niet beschikbaar is.

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

Tabel 5: Baanpreferentietabel van kracht gedurende de periode van 15 november 2023 tot en met 1 december 2023 van 06.00 uur tot 23.00 uur indien het ILS van de Polderbaan (baan 18R) niet, maar de Polderbaan zelf wel beschikbaar is.

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

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

Tabel 6: Baanpreferentietabel van kracht gedurende de periode van 26 augustus 2024 tot en met 1 september 2024 van 06.00 uur tot 23.00 uur indien het ILS van de Zwanenburgbaan (baan 18C of 36C) niet, maar de Zwanenburgbaan zelf wel beschikbaar is.

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

- Aanvullend op haar maandelijkse rapportage aan de inspecteur generaal op grond van artikel 2.5 of 2.6 van de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol rapporteert LVNL gedurende de periode van 19 februari 2024 tot en met 6 november 2024 over de redenen van de inzet van een



secundaire baan voor starts tijdens de genoemde periode voor groot baanonderhoud in de periode van 23.00 uur tot 06.00 uur.

Artikel 5 Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking met ingang van 19 februari 2024 en vervalt met ingang van 7 november 2024.

Artikel 6 Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2024.

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

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers*



TOELICHTING

1. Inleiding

Op 5 oktober 2023 heeft de exploitant van de luchthaven Schiphol (hierna: de exploitant) mij bij brief met kenmerk RS.20223.031 verzocht om in verband met groot baanonderhoud aan de Kaagbaan af te mogen wijken van de regels in het LVB met betrekking tot het baan- en routegebruik. Als gevolg hiervan treedt gedurende de onderhoudsperiode een wijziging van het baangebruik op waardoor het verkeer in het gebruiksjaar 2024 anders zal worden afgewikkeld dan in het LVB is aangenomen. In verband hiermee heeft de exploitant verzocht voor het gebruiksjaar 2024 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 vrijstelling van regels voor baan- en routegebruik verlenen en vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten vaststellen indien ten gevolge van groot onderhoud van een baan het normale gebruik van een luchthaven naar zijn oordeel ernstig wordt belemmerd. Het betreft gevallen waarin als gevolg van groot onderhoud een baan enige tijd niet gebruikt kan worden, waardoor het luchtverkeer op een andere wijze moet worden afgehandeld. In het vigerende stelsel is geen ruimte ingebouwd voor baanonderhoud, maar is voorzien daarvoor een specifieke ministeriële regeling op te stellen. De onderhavige regeling bevat voor gebruiksjaar 2024 vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol (LVB). Ook bevat de regeling voor het gebruiksjaar 2024 vrijstellingen van de regels in het LVB met betrekking tot baan- en routegebruik vanwege groot onderhoud aan het banenstelsel op Schiphol.

3. Voorziene onderhoud

Naast het groot onderhoud aan de Kaagbaan vindt in dit gebruiksjaar ook onderhoud plaats gedurende periodes van 1 of 2 weken aan de Polderbaan, Buitenveldertbaan, Aalsmeerbaan, Zwanenburgbaan en Oostbaan. Vooruitlopend op de regels omtrent baangebruik van het nieuwe normen- en handhavingstelsel, als opgenomen in de ontwerpwijziging van het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol³, schrijft de regeling tevens voor welke baanpreferentietabellen door Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), gegeven de dan beschikbare start- en landingsbanen, binnen de daarvoor geldende meteorologische en operationele randvoorwaarden tijdens de onderhoudsperiodes dienen te worden toegepast. De regeling voorziet op deze wijze in alle benodigde vrijstellingen en alternatieve regels tijdens de periodes van noodzakelijk groot onderhoud, gepland in gebruiksjaar 2024.

Noodzaak onderhoudswerkzaamheden Kaagbaan 19 februari 2024 tot en met 25 april 2024

Groot onderhoud is om een aantal redenen van belang. De luchthaven is gecertificeerd op grond van de Europese regelgeving (EASA) en is vervolgens verplicht om aan alle in de EASA-regelgeving opgenomen certificeringseisen te blijven voldoen. Voor de kwaliteit van banen en rijbanen gelden bepaalde prestatie-eisen. Om aan die eisen in wet- en regelgeving te kunnen blijven voldoen moet regelmatig onderhoud worden uitgevoerd. De werkzaamheden aan de Kaagbaan zijn noodzakelijk om te blijven voldoen aan die gestelde wettelijke eisen en prestatienormen. Een kwalitatief goede infrastructuur van de luchthaven Schiphol is noodzakelijk om de operatie op de luchthaven met minimale verstoringen mogelijk te maken. In het belang van zowel het luchthavenproces als de omgeving van de luchthaven dient het onderhoud zo efficiënt mogelijk uitgevoerd te worden met zo min mogelijk hinder voor Schiphol en omwonenden. Voor de vrijstellingen in deze regeling geldt als uitgangspunt dat, behoudens operationele beperkingen die nodig zijn voor een veilige afwikkeling van het vliegverkeer, de operatie zodanig wordt vormgegeven dat hinder voor de omgeving maximaal wordt beperkt conform de afspraken die zijn gemaakt in het kader van het nieuw normen- en handhavingstelsel.

Het groot onderhoud aan de Kaagbaan wordt uitgevoerd in de periode van 19 februari 2024 tot en met 25 april 2024. In 2017 heeft er voor het laatst groot onderhoud aan de Kaagbaan plaatsgevonden. Voor een aantal onderdelen (bijvoorbeeld de Touch Down Zone, ook wel: TDZ) is een groot onderhoudsmoment na ongeveer 7 jaar weer noodzakelijk. Dit is samengevoegd in een groot onderhoudspakket in 2024. Er is hier echter wel een kanttekening bij: de uitvoering van het groot onderhoud in 2017 vond plaats voordat de baanonderhoudstrategie van Schiphol (BOS) was geïmplementeerd in 2018, en

³ Kamerstukken II 2020/21, 29 665, nr. 399



bevatte daarom niet alle elementen die in de BOS zijn gedefinieerd. Met het uitvoeren van het groot onderhoud in 2024 worden werkzaamheden uitgevoerd die er voor zorgen dat de Kaagbaan vanaf dat moment volledig in het regime valt zoals dit in de BOS staat. Met deze strategie worden de beschikbaarheid en de betrouwbaarheid van de start- en landingsbanen geoptimaliseerd. De omvang van het groot onderhoud aan de Kaagbaan volgt uit de inspectieresultaten en analyse van de geconstateerde verstoringen aan de baan. Jaarlijks worden de resultaten van deze metingen afgezet tegen de eisen die aan de baan worden gesteld door wet- en regelgeving. Daarnaast moet de baan ook voldoen aan prestatienormen die vanuit de sector aan de baan worden gesteld om de baan met voldoende betrouwbaarheid in te kunnen zetten. Gedurende de onderhoudsperiode worden de volgende onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd:

Werkzaamheden aan de Kaagbaan:

- Vervangen van twee lagen asfalt en duurzaam scheurherstel in de derde laag;
- Vervangen asfaltconstructies van de shoulders;
- Inspectie betonplaten;
- Plaatselijk betonherstel;
- Lokaal scheuren vullen;
- Vervangen enkel beton;
- Vervangen van de armaturen van alle LED-lichtsystemen;
- Vervangen van alle vakwerkmasten van de naderingsverlichting;
- Vervangen van de windzakmast ter hoogte van kop 24;
- Vervangen en herstellen funderingen;
- Vervangen van de noodstroomaggregaat (NSA) zodat deze voldoet aan de duurzaamheidseisen van Schiphol;
- Bouwkundige herstelwerkzaamheden aan baanstation H1;
- Renoveren of vervangen van diverse hemelwaterafvoer (HWA) strengen;
- Aanpassingen op basis van structuurvisie waterplan 2.0;
- Frezen bestaande grasmatten, aanbrengen drainage en cultiveren/inzaaien grasmengsels;
- Aanpassen uni-directionele verlichting naar bi-directionele verlichting entry/exit S7;
- Aanbrengen/aanpassen groen/geel alternerende verlichting S2 en S6/7 binnen 150 meter van de as van de baan;
- Aanbrengen runway guard lights op S3, S5 en S6;
- Configuratie tresholdverlichting;
- Onderzoek mogelijkheden smalspoor in TDZ en draagkracht TDZ.

Detailinformatie over de werkzaamheden

- Frezen van 86.800 m² asfalt van de bestaande baan- en rijbanen. Hierbij zijn 1.000 vrachtwagenbewegingen noodzakelijk voor de afvoer;
- Aanbrengen van 86.800 m² aan nieuwe asfaltverharding op de baan en rijbanen. Hierbij zijn 1.000 vrachtwagenbewegingen noodzakelijk voor de aanvoer;
- Verwijderen van 1719 armaturen;
- Aanbrengen van 280 nieuwe opbouw-armaturen en 105 nieuwe verzonken armaturen;
- Aanbrengen van 1719 armaturen;
- Inzagen, leggen en afgieten van 15 kilometer aan bekabeling in de baan en exits;
- Aanbrengen van nieuwe kabels in de grond in een sleuf over een lengte van 2,8 kilometer langs de baan;
- Aanbrengen van 6.000 m² aan nieuwe markering;
- Renoveren van de velden, drainage en het opnieuw inzaaien over een oppervlakte van 3.600 are;
- Doorzaaien van bestaande velden met een oppervlakte van 5.000 are;
- Vervangen van 1.230 meter hemelwaterafvoerleiding en het aanbrengen van 300 meter extra nieuwe hemelwaterafvoerleiding.

Naar schatting zijn ruim 142.000 manuren benodigd om de bovengenoemde werkzaamheden uit te voeren. Dit komt neer op een totaal van 17.750 mandagen. Het totaal aantal transportbewegingen van en naar het project wordt geschat op ruim 14.000 bewegingen.

Combinatie werkzaamheden in cluster Kaagbaan

Naast het groot onderhoud aan de Kaagbaan zullen er gelijktijdig een aantal andere projecten worden uitgevoerd die binnen de operationele-/veiligheidsgrenzen (invloedsfeer) vallen van de Kaagbaan. Deze projecten vallen niet rechtstreeks binnen de werkzaamheden van het groot onderhoud aan de Kaagbaan. Echter, voor elk van deze werkzaamheden zou de Kaagbaan buiten gebruik genomen moeten worden. Door deze projecten te clusteren en uit te voeren tijdens het groot onderhoud aan de Kaagbaan, hoeft de baan maar eenmalig buiten gebruik gesteld te worden. Hiermee wordt de overlast voor de omgeving verminderd.

In totaal zijn er zeven projecten die binnen het Cluster Kaagbaan vallen. De werkzaamheden die binnen het Cluster Kaagbaan vallen, zijn de volgende:

1. Groot onderhoud Kaagbaan (GOH 06-24);



2. Aanleg overstreek exits Sierra 1 en Sierra 10 (exits S1 en S10);
3. Vervangen van 10 kV kabel (als onderdeel van project exit S10);
4. Netstructuurplan (NSP) aanleg tracé 20 kV;
5. Verdubbeling Rijbaan Sierra 2 Fase 1b (VDR F1B);
6. Groot Onderhoud taxibaan Bravo (GOH TWY B);
7. Werkzaamheden aan/in de Kaagbaantunnel (KBT).

Planning en impact omgeving

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

- Volgens de baanonderhoudstrategie wordt groot baanonderhoud bij voorkeur ingepland in het vroege voorjaar, met als doel om het werk gereed te hebben voor de meivakantie, wanneer de volumes in vluchten toenemen en het belang van preferentieel baangebruik nog urgenter wordt ten bate van capaciteit en omgeving.
- Door de overige projecten in de invloedssfeer van de Kaagbaan te clusteren en uit te voeren tijdens het groot onderhoud aan de Kaagbaan, hoeft de baan maar eenmalig buiten gebruik gesteld te worden. Hiermee wordt de overlast voor de omgeving geminimaliseerd.
- Voor de periode van uitvoering van de werkzaamheden in het Cluster Kaagbaan zijn vijf scenario's onderzocht. De twee haalbare scenario's die zijn geanalyseerd zijn:
 - Volledige sluiting van week 8 t/m week 17 (9 weken + 4 dagen doorlooptijd). De werkzaamheden zijn vóór de start van de meivakantie afgerond.
 - Volledige sluiting van week 20 t/m week 27 (8 weken doorlooptijd). De werkzaamheden worden precies tussen de mei- en zomervakantie (vanaf week 28) ingepland.
- Mocht het uitvoeren van werkzaamheden in de zomer tot significant minder hinder leiden (bijvoorbeeld doordat de doorlooptijd de helft is van wat het in de winter is), dan zou dit een reden kunnen zijn om voorkeur te geven aan de zomerperiode. De verwachting is dat, ondanks een verschillende doorlooptijd, het verschil in geluidbelasting tussen de scenario's verwaarloosbaar zal zijn. Dit komt onder andere doordat het verschil in doorlooptijd relatief klein is.
- De hinderbeleving vanuit omwonenden is in de zomer een stuk negatiever dan in het voorjaar vanwege het betere weer. In deze periode zitten mensen vaker buiten, of slapen bijvoorbeeld met het raam open.

Onderhoud aan Aalsmeerbaan, Buitenveldertbaan, Polderbaan, Zwanenburgbaan en Oostbaan

Naast het groot baanonderhoud aan de Kaagbaan vindt er ook groot onderhoud aan de overige start- en landingsbanen plaats. Het banen- en rijbanenstelsel van Schiphol wordt intensief gebruikt en adequaat onderhoud is noodzakelijk om de banen en rijbanen met bijbehorende voorzieningen en installaties in een goede conditie te houden. Er vinden later in het jaar, als onderdeel van het jaarlijkse onderhoud, een aantal werkzaamheden plaats aan de Aalsmeerbaan, Buitenveldertbaan, Polderbaan, Zwanenburgbaan en Oostbaan. Het onderhoud betreft onder meer kleinschalige onderhoudsactiviteiten (kleinschalige vervangingen), reparaties (openstaande storingen permanent verhelpen), modificaties/verbeteringen en inspecties & onderzoeken (European Aviation Safety Agency (EASA) compliancy en data verzamelen) die per baan als verzameling van activiteiten in één periode worden uitgevoerd. Dit is noodzakelijk om de baan aantoonbaar compliant en veilig inzetbaar te houden. Ook zorgt deze aanpak ervoor dat de grootschalige vervangingen gecentreerd tijdens een toekomstig groot onderhoudsmoment opgepakt kunnen worden.

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

Onderbouwing vrijstellingen vigerend stelsel LVB

Om de omwonenden van Schiphol te beschermen tegen het geluid van het vliegverkeer op Schiphol, zijn door de overheid normen vastgesteld voor de geluidbelasting die het vliegverkeer in een jaar mag veroorzaken. Deze geluidnormen hebben betrekking op de totale geluidbelasting in L_{den} en de nachtelijke geluidbelasting in L_{night} . Er zijn rondom de luchthaven 35 handhavingpunten met grenswaarden voor de geluidbelasting L_{den} en 25 handhavingpunten met grenswaarden voor de geluidbelasting L_{night} . De exploitant acht het noodzakelijk om voor het gebruiksjaar 2024 op basis van artikel 8.23 Wet luchtvaart vervangende grenswaarden aan te vragen.

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



- Voor de periode met het grote onderhoud aan de Kaagbaan (19 februari 2024 tot en met 25 april 2024) wordt vrijstelling verleend van de beperkingen van het banenstelsel die stelt dat:
 - Landen op de Oostbaan richting het zuidwesten (baanrichting 22) niet is toegestaan tussen 23:00 en 06:00 uur;
 - Starten vanaf de Buitenveldertbaan richting het oosten (baanrichting 09) niet is toegestaan tussen 23:00 en 06:00 uur;
 - Starten vanaf de Buitenveldertbaan richting het westen (baanrichting 27) niet is toegestaan tussen 23:00 en 06:00 uur.
- Voor de periode met het normale onderhoud aan de Buitenveldertbaan (13 mei 2024 tot en met 22 mei 2024) wordt vrijstelling verleend voor de beperkingen van het banenstelsel die stelt dat:
 - landen op de Oostbaan richting het zuidwesten (baanrichting 22) niet is toegestaan tussen 23:00 en 06:00 uur.
- Voor de periode met het normale onderhoud aan de Zwanenburgbaan (17 juni 2024 tot en met 28 juni 2024) wordt vrijstelling verleend voor de beperking die stelt dat:
 - starten vanaf de Aalsmeerbaan richting het zuiden (baanrichting 18L) niet is toegestaan tussen 23:00 en 06:00 uur.
- Voor de periode dat de Zwanenburgbaan niet volledig gebruikt kan worden als gevolg van werkzaamheden aan het ILS (26 augustus 2024 tot en met 1 september 2024) wordt vrijstelling verleend voor de beperking die stelt dat:
 - starten vanaf de Aalsmeerbaan richting het zuiden (baanrichting 18L) niet is toegestaan tussen 23:00 en 06:00 uur.
- Voor de periode met het normale onderhoud aan de Polderbaan (28 oktober 2024 tot en met 6 november 2024) wordt vrijstelling verleend voor de beperking van het banenstelsel die stelt dat:
 - starten vanaf de Zwanenburgbaan richting het noorden (baanrichting 36C) niet is toegestaan tussen 23:00 en 06:00 uur. Daarnaast wordt vrijstelling verleend voor de luchtverkeerwegen die gelden voor vertrekkend verkeer vanaf de Zwanenburgbaan richting het noorden (baanrichting 36C) voor de periode tussen 23:00 en 06:00 uur.

Afwijkend baangebruik tijdens onderhoudswerkzaamheden

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

19 februari 2024 t/m 25 april 2024: Onderhoud Kaagbaan (06/24)

De Kaagbaan is van 19 februari 2024 tot en met 25 april 2024 in groot onderhoud en daarom niet beschikbaar. Het vliegverkeer zal in deze onderhoudsperiode gedurende de dag meer gebruik maken van de Aalsmeerbaan, Zwanenburgbaan en de Buitenveldertbaan. Dit geldt voor zowel landend als startend verkeer. In de nachtperiode zal meer gebruik worden gemaakt van de Zwanenburgbaan (startend en landend verkeer) en de Zwanenburgbaan (landend verkeer).

13 mei 2024 t/m 22 mei 2024: Onderhoud Buitenveldertbaan (09/27)

De Buitenveldertbaan is van 13 mei 2024 tot en met 22 mei 2024 in onderhoud en daarom niet beschikbaar. Het vliegverkeer zal in deze onderhoudsperiode gedurende de dag meer gebruikmaken van de Kaagbaan en de Oostbaan (startend en landend verkeer). In de nachtperiode zal meer gebruik worden gemaakt van de Oostbaan voor landend verkeer.

3 juni 2024 t/m 9 juni 2024: Onderhoud Aalsmeerbaan (18L/36R)

De Aalsmeerbaan is van 3 juni 2024 tot en met 9 juni 2024 in onderhoud en daarom niet beschikbaar. Het vliegverkeer zal in deze onderhoudsperiode gedurende de dag meer gebruikmaken van de Zwanenburgbaan en de Buitenveldertbaan voor zowel landend als startend verkeer. Er is geen effect te verwachten voor de nachtperiode.

17 juni 2024 t/m 28 juni 2024: Onderhoud Zwanenburgbaan (18C/36C)

De Zwanenburgbaan is van 17 juni 2024 tot en met 28 juni 2024 in onderhoud en daarom niet beschikbaar. Het vliegverkeer zal in deze onderhoudsperiode gedurende de dag meer gebruikmaken van de Buitenveldertbaan en de Kaagbaan voor startend verkeer en voor landend verkeer de Buiten-



veldertbaan en de Oostbaan. In de nachtperiode zal er meer gebruik worden gemaakt van de Aalsmeerbaan voor zowel startend als landend verkeer.

16 september 2024 t/m 24 september 2024: Onderhoud Oostbaan (04/22)

De Schiphol-Oostbaan is van 16 september 2024 tot en met 24 september 2024 niet beschikbaar vanwege onderhoud. Dit heeft weinig gevolgen voor het grote vliegverkeer, aangezien deze baan doorgaans voor kleine, zakelijke en privévliegtoelagen wordt gebruikt. Tijdens het onderhoud zal het klein-zakelijke verkeer gedurende de dag gebruikmaken van de in gebruik zijnde start- en landingsbanen. Er is geen effect te verwachten voor de nachtperiode.

28 oktober 2024 t/m 6 november 2024: Onderhoud Polderbaan (18R/36L)

De Polderbaan is van 28 oktober 2024 tot en met 6 november 2024 in onderhoud en daarom niet beschikbaar. Het vliegverkeer zal in deze onderhoudsperiode gedurende de dag meer gebruikmaken van de Zwanenburgbaan, Buitenveldertbaan voor zowel startend als landend verkeer en de Oostbaan voor enkel landend verkeer. In de nachtperiode zal er voor zowel landend als startend verkeer meer gebruik worden gemaakt van de Zwanenburgbaan.

4. Beoordeling

Onderbouwing technische noodzaak, combinatie en duur onderhoudswerkzaamheden

Naar aanleiding van de aanvraag van de exploitant heeft het ministerie de aanvraag getoetst. De noodzaak en het belang van een goed onderhouden banenstelsel wordt onderschreven. Dit is van belang voor een veilig en adequaat functionerend Schiphol. De luchthaven is gecertificeerd op grond van de Europese regelgeving (EASA) en is vervolgens verplicht om aan alle in de EASA-regelgeving opgenomen certificeringseisen te blijven voldoen. Deze certificeringseisen hebben met name betrekking op de inrichting van de luchthaven, waardoor een veilig gebruik van de luchthaven mogelijk is, inclusief baangebruik. Alle formele eisen zijn overzichtelijk samengevat in een niet officieel document van EASA⁴. In dit document wordt verwezen naar alle formele regelgeving. In de afweging bij het opstellen van onderhavige regeling is met name van belang of het moment en duur van het groot baanonderhoud zo gekozen zijn dat het groot baanonderhoud kan worden uitgevoerd met zo min mogelijk overlast voor omwonenden. In het 'Informatiedocument werkzaamheden Schiphol – Behorende bij de notificatie van (onderhouds-) werkzaamheden in gebruiksjaar 2024' d.d. 1 november 2023 (hierna: het informatiedocument) heeft de exploitant de technische noodzaak van het groot baanonderhoud aan de Kaagbaan voldoende onderbouwd. Ook heeft de exploitant voldoende onderbouwd dat het wenselijk is om de werkzaamheden aan de Kaagbaan gecombineerd met de geclusterde werkzaamheden in het gebruiksjaar 2024 uit te voeren. Het ministerie heeft, om meer inzicht te krijgen in de logistieke planning en doorlooptijd van de door Schiphol geplande onderhoudswerkzaamheden aan het banenstelsel op de luchthaven Schiphol, ingenieursbureau Witteveen+Bos (hierna: W+B) opdracht gegeven om een review uit te voeren op de informatie die door Schiphol op dit punt is verstrekt. W+B concludeert in eerste instantie dat ten aanzien van het groot baanonderhoud aan de Kaagbaan nog geen volledige onderbouwing is gegeven voor de noodzaak van de totale doorlooptijd, waardoor deze nog niet (volledig) herleidbaar is. Daarnaast stelt W+B dat, hoewel het informatiedocument ten opzichte van 2022 aanzienlijk is verbeterd, het nog geen volledige invulling geeft aan het gewenste doel van het document. Op basis van deze eerste conclusies heeft het ministerie besloten om een aanvullende review uit te laten voeren door W+B en Schiphol te vragen om aanvullende informatie. De meer gedetailleerde beschrijving van de werkzaamheden die door Schiphol wordt aangeleverd geeft meer inzicht in de werkzaamheden die uitgevoerd moeten worden aan de 'oversteek (exits) S1-S10'. Ook is beschreven dat de totale doorlooptijd van de werkzaamheden aan de Kaagbaan beperkt wordt door deze parallelle uitvoering. De doorlooptijd voor de werkzaamheden aan de 'oversteek (exits) S1-S10' wordt reëel geacht. De technische aanvulling is echter nog niet van zodanige diepgang dat iemand zonder verdere achtergrondkennis kan vaststellen dat de doorlooptijd realistisch is. W+B doet twee aanbevelingen:

1. Schiphol dient van alle onderhoudswerkzaamheden op het kritieke pad een uitgebreide analyse te maken met voldoende diepgang;
2. Schiphol dient alle aanwezige operationele kennis over de doorlooptijd op te nemen in de informatie die wordt aangeleverd. In de extra reviewronde blijkt Schiphol deze informatie te kunnen leveren.

⁴ Easy Access Rules for Aerodromes (Regulation (EU) 139/2014) mei 2019



Veiligheid

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

Onderbouwing nieuwe normen- en handhavingstelsel Schiphol (NNHS)

Sinds 2015 wordt er niet gehandhaafd bij een overschrijding van het huidige wettelijke stelsel met handhavingpunten, zolang dit het gevolg is van het vliegen volgens het Nieuwe normen- en handhavingstelsel (hierna: NNHS). Dit noemen we het anticiperend handhaven. Concreet houdt dit in dat er bij een overschrijding van de grenswaarden geen maatregel wordt opgelegd, indien blijkt dat de overschrijding het gevolg is van de toepassing van de regels uit het NNHS. Dit wordt na afloop van ieder gebruiksjaar beoordeeld door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

Het anticiperend handhaven geschiedde in afwachting van het vastleggen van het NNHS in een gewijzigd LVB. Deze vastlegging heeft echter, mede als gevolg van het ontbreken van een natuurvergunning voor Schiphol in de tijd, op zich laten wachten. Onder het NNHS worden de start- en landingsbanen ingezet die per saldo de minste hinder voor de omgeving opleveren. Hoewel de reductie van geluidsoverlast het uitgangspunt (en voor de meeste omwonenden ook het gevolg) is van het NNHS, leidt anticiperend handhaven ertoe dat de rechtspositie van omwonenden op het gebied van geluidshinder al geruime tijd onvoldoende is gereguleerd. In de Hoofdlijnenbrief Schiphol van 24 juni 2022⁵ heeft het kabinet het streven uitgesproken om het anticiperend handhaven te beëindigen, in combinatie met het voortzetten van het strikt preferentieel baangebruik. Op deze manier wordt de rechtspositie van omwonenden hersteld. Dit betreft 'spoor 1' van de effectuering van het Hoofdlijnenbesluit Schiphol, om te komen tot een betere balans tussen Schiphol en haar leefomgeving.⁶ Op 14 november 2023 heeft het kabinet besloten dat 'spoor 1' van de effectuering van het Hoofdlijnenbesluit Schiphol zal worden opgeschort, in ieder geval totdat de Hoge Raad uitspraak heeft gedaan in de cassatieprocedure tussen KLM c.s./IATA e.a. en de Staat. Deze uitspraak wordt niet voor het tweede kwartaal van 2024 verwacht. Dit betekent dat het anticiperend handhaven niet zal worden beëindigd per 31 maart 2024 en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) zal worden verzocht geen maatregel op te leggen indien gevlogen wordt volgens de kaders van het NNHS.⁷

Kaders NNHS

Het ministerie vindt het belangrijk om binnen de kaders van het NNHS tot een verantwoorde afhandeling van de onderhoudswerkzaamheden te komen, dat Schiphol en LVNL daarbij maximaal rekening houden met de omgeving en dat daarbij is geborgd dat uitsluitend vanuit veiligheidsoverwegingen wordt afgeweken van de preferentietabellen die tijdens de onderhoudsperiode van toepassing zijn. LVNL is verzocht om, binnen de veiligheidscondities, tijdens de onderhoudsperiode baancombinaties in te zetten die gegeven de dan beschikbare banen maximaal inzetten op hinderbeperking conform het NNHS.

Regel 1 NNHS: Inzet baancombinaties

Deze regel heeft betrekking op de verklaarbaarheid van de ingezette baancombinaties aan de hand van de voorgeschreven preferentievolgorde zoals beschreven in het NNHS. Deze regel blijft van toepassing tijdens de onderhoudsperiode. Uit het NNHS volgt dat het luchthavenverkeer bij normaal gebruik van de luchthaven wordt afgehandeld met toepassing van de baanpreferentietabellen van het NNHS. De voorgenomen onderhoudswerkzaamheden kunnen niet worden uitgevoerd met toepassing van de preferentietabellen zoals deze onder normale omstandigheden worden toegepast. Derhalve is in deze ministeriële regeling bepaald welke baanpreferentietabellen tijdens de periode van het groot onderhoud van toepassing zijn voor het selecteren en het verklaren van de in de praktijk gebruikte baancombinaties. Deze preferentietabellen voor de dag en de nacht zullen door LVNL bij de afwikkeling van het vliegverkeer worden gehanteerd. Het NNHS bevat voor de nachtperiode geen vervangende preferentietabellen. Ter bescherming van de omgeving is in deze regeling ook voorgeschreven welke baanpreferentietabel gedurende de periode van 23.00 uur tot 6.00 uur door LVNL dient te worden toegepast bij de afwikkeling van het vliegverkeer. LVNL zal tijdens de periode van het groot onderhoud de in deze ministeriële regeling opgenomen baanpreferentietabellen toepassen. Daarmee

⁵ Kamerstukken II 2021/22 29 665, nr. 432

⁶ Kamerstukken II 2022/23, 29 665, nr. 481

⁷ Kamerstukken II 2022/23, 29 665, nr. 488



zal het percentage niet legitiem verklaard baangebruik binnen de toegestane marges van het NNHS blijven.

Regel 2 NNHS: Inzet van een tweede start- of landingsbaan

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

Regel 3 NNHS: Verdeling van het startend en landend verkeer

Deze regel geeft aan hoe het verkeer over twee start- of landingsbanen moet worden verdeeld, in het geval er vanwege een start- of landingspiek twee startbanen of twee landingsbanen in gebruik zijn. Deze regel en bijbehorende norm blijft van toepassing tijdens de onderhoudsperiode.

Regel 4 NNHS: Gebruik van de vierde baan

Deze regel heeft betrekking op de inzet van een vierde baan. Deze regel en bijbehorende norm blijft van toepassing tijdens de onderhoudsperiode. De vier NNHS-regels voor het strikt preferentieel baangebruik zijn opgenomen in bijlage 2 bij de ontwerpwijziging van het LVB in verband met de invoering van het NNHS, dat in verband met de zienswijzeprocedure op 1 maart 2021 is gepubliceerd in de Staatscourant (Stct. 2021, 9062) en ook te vinden is op de website <https://www.luchtvaartindetoekomst.nl>. Het aantal mogelijk te voeren baancombinaties waarin zowel twee start- als landingsbanen gelijktijdig in gebruik zijn wordt zeer beperkt door het niet beschikbaar zijn van de Kaagbaan.

Toetsing aan de gelijkwaardigheidscriteria

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

Contraexpertise vervangende grenswaarden geluid

Het Koninklijk Nederlands Lucht- en ruimtevaartcentrum (NLR) heeft een contra-expertise uitgevoerd op de berekeningen voor de vervangende grenswaarden zoals toegezonden ten behoeve van het 'Informatiedocument werkzaamheden Schiphol – Behorende bij de notificatie van (onderhouds-) werkzaamheden in gebruiksjaar 2024' d.d. 1 november 2023. Uit de contra-expertise is een verbeterpunt naar voor voren gekomen voor het gebruik van empirische route-toewijzingstabellen. Deze verbetering moet voorkomen dat in de berekening ten onterechte verkeer wordt toebedeeld aan een startroute die gebruik maakt van een baan in onderhoud. Het geconstateerde verbeterpunt is voor NLR niet dermate urgent en invloedrijk, dat een modelaanpassing en herberekening voor de ontheffingsaanvraag noodzakelijk gevonden wordt.

Op basis van de uitgevoerde controle concludeert NLR dat de berekening correct is uitgevoerd, en dat de daarbij toegepaste gegevens aansluiten bij de onderliggende informatie in het informatiedocument.

HUF-toets (ILT)

De ILT heeft een handhaafbaarheids-, uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoets uitgevoerd op de ontwerpregeling. De ILT heeft bij brief van 22 januari 2024 kenbaar gemaakt dat de ontwerpregeling voldoende handhaafbaar wordt geacht, mits een aantal aspecten wordt verduidelijkt. Zo ontbrak een definitie van buitengewone weersomstandigheden. De ILT stelt dat verduidelijking van dit begrip nodig is om verschillen in interpretatie te voorkomen. Ook stelt de ILT dat het van belang is om duidelijk te maken dat het niet de baanpreferentietabellen, maar de verantwoordingspercentages op de baanregels zijn die in het kader van het anticiperend bij de handhaving worden betrokken. Deze punten zijn meegenomen in de definitieve versie van de regeling en afgestemd met de ILT. De uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid van de ontwerpregeling worden door de ILT voldoende geacht.



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 Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) en de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) op 13 november 2023. Informatie over de werkzaamheden is te vinden op de websites van Schiphol en het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS). Tussentijds, bij aanvang of na afronding van een nieuwe fase werkzaamheden of bij wijzigingen in de planning, worden omgevingspartijen door Schiphol geïnformeerd via onder andere een e-mail burennieuwsbrief, via meldingen op de websites, persberichten en/of advertenties in lokale of sociale media. Ook de bestuurders van de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Amsterdam, Haarlemmermeer, Ouder-Amstel, Uithoorn en Nieuwkoop zijn geïnformeerd over de onderhoudswerkzaamheden, middels een afschrift van de brief van Schiphol d.d. 5 oktober 2023.

Bespreking ontwerpregeling met MRS op 13 november 2023.

Schiphol is verantwoordelijk voor de planning en uitvoering van onderhoudswerkzaamheden. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat is verantwoordelijk voor het beoordelen en verlenen van benodigde vrijstellingen van de regels in het LVB voor het baan- en routegebruik en het vaststellen van vervangende grenswaarden geluid vanwege het afwijkende baangebruik tijdens de onderhoudsperioden. De onderhavige regeling voorziet hierin. Tijdens de internetconsultatie hebben alle belanghebbenden, waaronder ook de leden van de BRS en de MRS gelegenheid tot het stellen van vragen over de inhoud van de ontwerpregeling en het memo dat is gemaakt door ingenieursbureau Witteveen+Bos. De minister heeft aangegeven dat hij het belangrijk vindt dat Schiphol en LVNL een verantwoorde afhandeling van de onderhoudswerkzaamheden realiseren binnen de kaders van de regels voor baangebruik van het NNHS, waarbij maximaal rekening wordt gehouden met de omgeving. Om deze reden is Schiphol per brief van 20 november 2023 verzocht om een aantal maatregelen te nemen waarmee tegemoet wordt gekomen aan de omgeving en over deze maatregelen actief in gesprek te gaan met de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) en Bestuurlijke Regio Schiphol (BRS). Op 2 februari 2024 heeft Schiphol een pakket met informatieve en relationele maatregelen aangekondigd. Zo is een advertentiecampagne in gang gezet via huis-aan-huisbladen en via sociale media. Daarnaast biedt Schiphol een informatiepakket aan om de relatie met de omgeving te versterken. Ook in de relationele sfeer zijn maatregelen aangekondigd. Schiphol onderzoekt nog op welke manier alternatieve werk- of studeerplekken kunnen worden aangeboden aan omwonenden die zeer veel hinder ondervinden.

Internetconsultatie en advies MRS

Voor de Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2024 heeft van 19-12-2023 tot en met 16-01-2024 een internetconsultatie plaatsgevonden. De internetconsultatie heeft in totaal 196 reacties opgeleverd, waarvan 163 openbare reacties. Dit zijn er aanzienlijk minder dan vorig jaar. Na publicatie en inwerkingtreding van de regeling zal ook een consultatieverslag worden gepubliceerd.

Vrijwel alle reacties uiten bezorgdheid over de tijdelijke aanpassing van het banenstelsel voor groot onderhoud. Er heerst bezorgdheid over een toename van hinder, zowel op het gebied van geluidsoverlast als gezondheidseffecten. Het algemene beeld heerst dat de (economische) belangen van Schiphol prevaleren boven het belang van omwonenden. Er is kritiek op het vastleggen (lees: wijzigen) van vervangende grenswaarden. Ook is er weerstand tegen het idee om vrijstelling te verlenen voor het gebruik van alternatieve banen gedurende de nacht. Men geeft aan dat onderhoud onderdeel is van de standaard operatie van een luchthaven; daar zou bij voorbaat rekening mee moeten worden gehouden, zodat aanpassing van de vigerende grenswaarden niet nodig is. Dit punt is ook al naar voren gebracht bij de internetconsultatie over het groot baanonderhoud 2023. Verder is er bij een deel van de respondenten twijfel of er iets wordt gedaan met hun belangen en de input die ze leveren op de internetconsultatie.

In haar advies van 16 januari jl. heeft ook de MRS haar standpunt kenbaar gemaakt. De MRS toont zich zeer kritisch ten aanzien van de voorgenomen regeling, waarbij zij aangeeft dat deze regeling leidt tot aanzienlijk meer geluidshinder voor de omgeving. Het advies van de MRS is onder meer om de regeling minimaal voorwaardelijk te maken aan de uitvoering van een aantal operationele maatregelen. Niettemin benadrukt de MRS dat haar voorkeur uitgaat naar een 'nieuw normaal', waarbij Schiphol wordt gevraagd om groot baanonderhoud te betrekken in de capaciteitsdeclaratie.

De internetconsultatie heeft niet geleid tot significante wijzigingen van het ontwerp van de regeling. Na de analyse van het advies van de MRS, de internetconsultatie en gesprekken met stakeholders heeft lenW helaas de conclusie moeten trekken dat het niet realistisch is mitigerende maatregelen vanuit lenW voor te schrijven. De consequenties zijn daarvoor niet duidelijk genoeg. Deze situatie is



mede ontstaan doordat niet tijdig begonnen is mitigerende maatregelen voor te bereiden. In de toekomst moet dat niet meer kunnen. Om die reden wordt het gesprek met Schiphol en LVNL aangegaan, waarbij het uitgangspunt is dat bij toekomstige capaciteitsdeclaraties van Schiphol er niet van kan worden uitgegaan dat voor groot baanonderhoud vervangende grenswaarden of vrijstellingen worden verleend zonder passende mitigerende maatregelen. De MRS zal hierover worden geïnformeerd en hierbij worden betrokken.

Werkingsduur

De vrijstellingen in verband met het groot onderhoud aan de Kaagbaan gelden voor de periode van 19 februari 2024 tot en met 25 april 2024. Daarbij is geen rekening gehouden met een mogelijke uitloop van de uitvoering van de werkzaamheden als gevolg van slechte weersomstandigheden of andere onvoorziene omstandigheden. Uit eerdere ervaringen met onderhoudswerkzaamheden blijkt dat uitloop van de werkzaamheden een risico blijft. Door hier geen rekening mee te houden ligt het risico hiervoor bij de luchtvaartsector.

5. Lasten voor burgers en bedrijven

Bij de voorbereiding van deze regeling is gekeken naar wat de mogelijke regeldruk zou zijn. Onder regeldruk wordt verstaan: de administratieve lasten en de eventuele nalevingskosten om te voldoen aan informatieverplichtingen aan de overheid, voortvloeiend uit wet- en regelgeving van diezelfde overheid. Het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) adviseert over de gevolgen voor de regeldruk van wet- en regelgeving. Mede gezien eerdere tijdelijke regelingen, die zijn vastgesteld ten behoeve van het groot onderhoud en waarbij evenmin sprake was van effecten voor de nalevingskosten en administratieve lastendruk, is afgezien van een adviesaanvraag aan de ATR. De regeling leidt niet tot extra administratieve lasten en nalevingskosten.

Artikelsgewijs

Artikel 1 Definities

Ten behoeve van de leesbaarheid zijn enkele begripsomschrijvingen opgenomen.

Artikel 2 Vervangende grenswaarden geluidbelasting

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

In geval van buitengewone weersomstandigheden geldt een opslag van 1 dB (A). Buitengewone weersomstandigheden zijn minder voorkomende, maar grotere afwijkingen van het gemiddelde weer. Zonder nadere voorziening zou bij een overschrijding van een grenswaarde in een handhavingspunt ten gevolge van dergelijke buitengewone weersomstandigheden de inspecteur-generaal op grond van artikel 8.22 van de Wet luchtvaart maatregelen moeten treffen. Het treffen van een passende voorziening bevordert ook de veiligheid in die zin dat het de druk vermindert om – ter vermijding van een overschrijding – een andere baanpreferentie te kiezen dan die welke is opgenomen in de vervangende baanpreferentietabellen zoals opgenomen in deze regeling.

Artikel 3 Vrijstellingen

Eerste lid

Gedurende de periode van 19 februari 2024 tot en met 25 april 2024 waarin de Kaagbaan tussen 23.00 uur en 6.00 uur niet beschikbaar of bruikbaar is vanwege groot onderhoud, is het toegestaan om gedurende dat tijdvak te landen op baan 22 (de Oostbaan), voor zover geen van de andere banen beschikbaar of bruikbaar is. Daarnaast is het tussen 23.00 uur en 6.00 uur toegestaan om te starten vanaf baan 09 (Buitenveldertbaan, richting het oosten) en vanaf baan 27 (Buitenveldertbaan, richting het westen).

Tweede lid

Gedurende de periode van 13 mei 2024 tot en met 22 mei 2024 waarin de Buitenveldertbaan tussen 23.00 uur en 6.00 uur niet beschikbaar of bruikbaar is vanwege groot onderhoud, is het toegestaan om gedurende dat tijdvak te landen op baan 22 (Oostbaan, richting het zuidwesten) indien geen van de andere banen beschikbaar of bruikbaar is.



Derde lid

Gedurende de periode van 17 juni 2024 tot en met 28 juni 2024 waarin de Zwanenburgbaan tussen 23.00 uur en 6.00 uur niet beschikbaar of bruikbaar is vanwege groot onderhoud, is het toegestaan om gedurende dat tijdvak te starten vanaf baan 18L (Aalsmeerbaan, richting het zuiden).

Vierde lid

Gedurende de periode van 26 augustus 2024 tot en met 1 september 2024 waarin de Zwanenburgbaan tussen 23.00 uur en 6.00 uur niet volledig beschikbaar is vanwege groot onderhoud aan het Instrument Landing Systeem (ILS), is het toegestaan om te starten vanaf baan 18L (Aalsmeerbaan, richting het zuiden).

Vijfde lid

Gedurende de periode van 28 oktober 2024 tot en met 6 november 2024 waarin de Polderbaan tussen 23.00 uur en 6.00 uur niet beschikbaar of bruikbaar is vanwege groot onderhoud, is het toegestaan om gedurende dat tijdvak te starten van baan 36C (Zwanenburgbaan, richting het noorden).

Zesde lid

Gedurende de periode van 28 oktober 2024 tot en met 6 november 2024 waarin de Polderbaan tussen 23.00 uur en 6.00 uur niet beschikbaar of bruikbaar is vanwege groot onderhoud, is het toegestaan de luchtverkeerwegen voor vertrekkend verkeer vanaf baan 36C te gebruiken (Zwanenburgbaan, richting het noorden).

Artikel 4 Beperkingen en voorschriften

Art 8.23, derde lid, van de Wet luchtvaart bepaalt dat aan een vrijstelling beperkingen en voorschriften kunnen worden verbonden onder andere met het oog op de geluidbelasting. Daarmee kunnen LVNL, Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen worden verplicht het nodige te doen om de ongewenste milieugevolgen van de vrijstelling zoveel mogelijk te beperken. Op Schiphol wordt al gevlogen volgens de regels van het NNHS. In artikel 4 van de regeling is bepaald dat teneinde de geluidhinder zoveel mogelijk te beperken een baanpreferentievolvergord wordt aangehouden die zoveel mogelijk aansluit bij de preferenties uit het NNHS. Artikel 4 bevat daarvoor preferentietabellen voor de dag en voor de nacht, die binnen de geldende meteorologische en operationele randvoorwaarden zoveel mogelijk moeten worden aangehouden.

Onderhoud Kaagbaan

In de periode dat de Kaagbaan niet beschikbaar is, zal van 6.00 uur tot 23.00 uur in principe de Aalsmeerbaan als alternatieve baan in combinatie met de Zwanenburgbaan gebruikt worden. Het gevolg is dat intensiever gebruik wordt gemaakt van de Aalsmeerbaan en van de Zwanenburgbaan als startbaan naar het zuiden. Van de Zwanenburgbaan zal intensiever gebruik worden gemaakt als landingsbaan vanuit het noorden. Bij oostelijke of westelijke windrichtingen en bij beperkte zichtcondities kunnen er andere baancombinaties worden gebruikt waarbij mogelijk ook de Buitenveldertbaan wordt ingezet. De Kaagbaan is één van de primaire banen waarop het verkeer in de nacht (van 23.00 uur tot 6.00 uur) normaliter wordt afgehandeld. De verwachting is dat gedurende de onderhoudsperiode bij de Kaagbaan, de Zwanenburgbaan als alternatieve baan in de nacht zal worden ingezet voor starts (baan 18C) naar en landingen (baan 36C) vanuit het zuiden. Vanwege de lengte van de periode van onderhoud is het mogelijk dat in onvoorziene gevallen de Zwanenburgbaan niet kan worden ingezet voor starts (baan 18C) bij zuidwestenwind. In dat geval zal de Aalsmeerbaan (baan 18L) als startbaan moeten worden ingezet, omdat starten vanaf de Buitenveldertbaan (baan 27) niet tegelijk mogelijk is met landen op de Polderbaan (baan 18R). Mogelijk wordt ook de Schiphol-Oostbaan bij harde (zuid)westenwind ingezet als landingsbaan, om te voorkomen dat de Buitenveldertbaan tegelijkertijd voor zowel voor starts als landingen (mixed-mode) wordt ingezet. Het niet beschikbaar zijn van de Kaagbaan kan leiden tot een afname van het aantal naderingen op de Buitenveldertbaan. Dit wordt veroorzaakt doordat bij sterke westenwind de Buitenveldertbaan wordt ingezet voor starts naar het westen. Aangezien mixed-mode gebruik niet wenselijk is, zullen in deze situatie in principe geen naderingen vanuit het oosten op de Buitenveldertbaan maar op de Schiphol-Oostbaan worden afgehandeld. Dit betekent dat in de nacht de kans bestaat dat de Aalsmeerbaan ingezet dient te worden voor starts of landingen bij harde zuiden- of noordenwind. Het gebruik van de Aalsmeerbaan in de nacht zal alleen plaatsvinden indien de Kaagbaan niet beschikbaar is of niet bruikbaar is voor starts of landingen omdat wordt voorzien dat de windlimieten, zoals geformuleerd in de luchtvaartgids, op deze baan worden overschreden, of vanwege andere meteorologische omstandigheden.



Onderhoud Buitenveldertbaan

De Buitenveldertbaan wordt in de eerste twee preferenties bij wind uit noordelijke dan wel zuidelijke richtingen niet gebruikt. Wanneer de eerste of tweede preferentie gevlogen kan worden, zullen er bij het buiten gebruik zijn van de Buitenveldertbaan geen consequenties zijn voor het baangebruik. Bij een krachtige oosten- of westenwind, laaghangende bewolking, beperkte zichtcondities en bij buien wordt veelal de Buitenveldertbaan ingezet. De Buitenveldertbaan is de enige baan op Schiphol in oost-westrichting. Het buiten gebruik zijn van de Buitenveldertbaan heeft tot gevolg dat naar verwachting landingen op de Buitenveldertbaan uit het oosten met name worden verplaatst naar de Schiphol-Oostbaan en de Kaagbaan. De starts vanaf de Buitenveldertbaan worden in deze onderhoudsperiode verplaatst naar de Zwanenburgbaan en Aalsmeerbaan. Bij harde (zuid)westelijke windrichtingen zal bij het niet beschikbaar zijn van de Buitenveldertbaan de Schiphol-Oostbaan zowel overdag als in de nacht meer gebruikt worden voor landend verkeer. De Schiphol-Oostbaan is in deze onderhoudssituatie de enige landingsbaan voorzien van een ILS waarvan bij harde (zuid)westenwind gebruik kon worden gemaakt. De Buitenveldertbaan wordt 's nachts in principe niet gebruikt. Voor het nachtelijk baangebruik op Schiphol worden daarom gedurende reguliere omstandigheden geen veranderingen verwacht gedurende de periode dat de Buitenveldertbaan buiten gebruik is. Indien er echter sprake is van een harde westenwind, dan wordt de Buitenveldertbaan als landingsbaan (baan 27) ingezet. Indien de Buitenveldertbaan niet beschikbaar is, en er is in de nacht sprake van een harde zuidwestenwind, dan zou dit tot de ongewenste situatie kunnen leiden dat er zowel gestart wordt vanaf de Kaagbaan (baan 24) als geland op de Kaagbaan (baan 24) (mixedmode). Bovendien is er geen ILS aanwezig op landingsbaan 24. Om te voorkomen dat de Kaagbaan in dat geval in mixedmode wordt gebruikt en in de nacht een landingsbaan met ILS beschikbaar te hebben, zal in die specifieke windsituatie de Schiphol-Oost baan als landingsbaan (baan 22) kunnen worden ingezet.

Onderhoud Aalsmeerbaan

De Aalsmeerbaan (18L-36R) wordt bij de eerste twee preferenties tijdens pieken gebruikt. Bij noordelijk baangebruik tijdens de landingspiek en bij zuidelijk baangebruik tijdens de startpiek. Ook komen er (weers-)omstandigheden voor waarbij de Aalsmeerbaan ingezet wordt tijdens andere periodes. Een voorbeeld is een krachtige noordwestenwind, waarbij er te veel zijwind op de Kaagbaan staat om deze in te zetten voor landend verkeer. In deze situatie kan de Aalsmeerbaan vanuit het zuiden worden aangevlogen als landingsbaan. Wanneer de Aalsmeerbaan buiten gebruik is, zal dit consequenties hebben voor het baangebruik. Naar verwachting zal bij een krachtige noordenwind de Zwanenburgbaan (36C) meer in gebruik zijn als landingsbaan. Bij een krachtige zuidenwind zal naar verwachting de Zwanenburgbaan (18C) richting het zuiden worden ingezet als startbaan. Het kan voorkomen dat ook de Schiphol-Oostbaan meer wordt ingezet gedurende het baanonderhoud. Bij noordelijk baangebruik zal, als de Aalsmeerbaan niet beschikbaar is, tijdens een piek van landend verkeer naar verwachting naast de Zwanenburgbaan (36C) de Buitenveldertbaan (27) gebruikt worden als landingsbaan. Als de Aalsmeerbaan buiten gebruik is, heeft dat bij noordelijk baangebruik hoogstwaarschijnlijk geen consequenties voor het baangebruik tijdens de startpieken. Bij zuidelijk baangebruik zal, als de Aalsmeerbaan niet beschikbaar is, tijdens een piek van startend verkeer naar verwachting naast de Kaagbaan (24) de Buitenveldertbaan (09) gebruikt worden als startbaan. Als de Aalsmeerbaan buiten gebruik is, heeft dat bij zuidelijk baangebruik hoogstwaarschijnlijk geen consequenties voor het baangebruik tijdens landingspieken. De Aalsmeerbaan wordt 's nachts in principe niet gebruikt. Deze baan is in de nacht gesloten. Het buitengebruik zijn van de Aalsmeerbaan heeft daarom geen consequenties voor het nachtelijk baangebruik op Schiphol. Het niet beschikbaar zijn van deze baan heeft nadelige gevolgen voor omwonenden uit Amsterdam en Amstelveen en positieve gevolgen voor omwonenden uit Aalsmeer en omgeving.

Onderhoud Zwanenburgbaan

De Zwanenburgbaan wordt tussen 6.00 en 23.00 uur in principe voornamelijk gebruikt als secundaire baan tijdens pieken in het aantal inkomende en uitgaande vluchten. Bij noordelijk baangebruik tijdens de startpiek en bij zuidelijk baangebruik tijdens de landingspiek. Ook komen er (weers-)omstandigheden voor waarbij de Zwanenburgbaan ingezet wordt gedurende andere periodes. Een voorbeeld is een krachtige noordwestenwind, waarbij er te veel zijwind op de Kaagbaan staat om deze in te zetten voor landend verkeer. In deze situatie kan de Zwanenburgbaan vanuit het zuiden worden aangevlogen als landingsbaan. Als de Zwanenburgbaan buiten gebruik is, heeft dat consequenties voor het baangebruik. Bij noordelijk baangebruik zal meestal, als de Zwanenburgbaan niet beschikbaar is, tijdens een piek van startend verkeer naar verwachting naast de Polderbaan (baan 36L) de Buitenveldertbaan (baan 09) gebruikt worden als startbaan. Als de Zwanenburgbaan buiten gebruik is, heeft dat hoogstwaarschijnlijk geen consequenties voor het baangebruik tijdens de landingspieken bij noordelijk baangebruik. Bij zuidelijk baangebruik zal meestal, als de Zwanenburgbaan niet beschikbaar is, tijdens een piek van landend verkeer, naar verwachting naast de Polderbaan (baan 18R) de Buitenveldertbaan (baan 27) gebruikt worden als landingsbaan. Als de Zwanenburgbaan buiten



gebruik is, heeft dat hoogstwaarschijnlijk geen consequenties voor het baangebruik tijdens startpieken bij zuidelijk baangebruik. De Zwanenburgbaan wordt in de nacht tussen 23.00 en 6.00 uur alleen ingezet als landingsbaan (baan 36C) bij harde noordenwind, of als startbaan (baan 18C) bij harde zuidenwind. Indien de Zwanenburgbaan in de nacht niet beschikbaar is, dan zal bij een dergelijke meteosituatie de Aalsmeerbaan worden ingezet als landingsbaan (baan 36R) respectievelijk startbaan (baan 18L).

Onderhoud Oostbaan

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

Onderhoud Polderbaan

De Polderbaan is overdag een van de meest gebruikte start- en landingsbanen op Schiphol. De Polderbaan wordt in preferentie 1, 2, 5 en 6 altijd als primaire baan ingezet als startbaan (bij noordelijke wind) of als landingsbaan (bij zuidelijke wind). In het geval dat de Polderbaan niet beschikbaar is, dan neemt de Zwanenburgbaan deze rol als primaire baan over. In de nacht is de Polderbaan ook een van de preferente banen op Schiphol. Gedurende de periode dat de Polderbaan niet beschikbaar is, wordt, conform de in de regeling voorgeschreven preferentietabel voor de nacht, met name de Zwanenburgbaan als alternatieve start- of landingsbaan ingezet. LVNL mag van de in deze regeling opgenomen baanpreferentietabellen afwijken als dat in het belang van de veiligheid noodzakelijk is. Dit is conform de uitzonderingsmogelijkheid voor de regels in het LVB in artikel 8.20 van de Wet luchtvaart.

Artikel 5 Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking met ingang van 19 februari 2024. Daarmee wordt afgeweken van de zogenaamde vaste verandermomenten omdat de werkzaamheden voor het groot onderhoud op die datum beginnen. Ook wordt afgeweken van de minimuminvoeringstermijn. Met deze afwijking worden aanmerkelijke ongewenste publieke en private nadelen voorkomen (Ar. 4.17, vijfde lid, onder a). De regeling vervalt op 7 november 2024.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers*