



## Tijdelijke regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 23 april 2014, nr. IENM/BSK-2014/95432, houdende vaststelling van vervangende grenswaarden geluidbelasting en vrijstelling van regels in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol in verband met groot baanonderhoud aan de kruising van de Buitenveldertbaan en de Aalsmeerbaan alsmede de aanleg van de rijbaan Tango bij de Kaagbaan (Tijdelijke regeling groot baanonderhoud Buitenveldertbaan/Aalsmeerbaan en aanleg rijbaan Tango)

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op artikel 8.23, eerste en vijfde lid, Wet luchtvaart;

Besluit:

### Artikel 1 Definities

In deze regeling wordt verstaan onder:

- LVB: Luchthavenverkeerbesluit Schiphol;
- gebruiksjaar 2014: de periode van 1 november 2013 tot en met 31 oktober 2014;
- rijbaan Tango: taxibaan ten zuidoosten van de Kaagbaan.

### Artikel 2 Vervangende grenswaarden

- In plaats van de grenswaarden genoemd in bijlage 2 van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol gelden voor het gebruiksjaar 2014 voor de in de onderstaande tabel genoemde handhavingspunten de volgende vervangende grenswaarden:

Grenswaarden handhavingspunten etmaal $L_{den}$ [dB(A)]				
Puntnummer	X-coörd	Y-coörd	Grenswaarde	Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden
1	97.325	470.400	55,26	(56,26)
2	100.475	472.525	57,01	(58,01)
3	104.150	474.925	58,04	(59,04)
4	106.325	477.125	57,86	(58,86)
5	108.875	478.725	57,51	(58,51)
6	109.675	481.125	59,01	(60,01)
7	107.625	486.025	57,36	(58,36)
8	107.725	489.075	58,40	(59,40)
9	107.725	492.100	56,92	(57,92)
10	108.525	495.350	58,76	(59,76)
11	109.175	498.100	58,30	(59,30)
12	109.550	500.725	57,97	(58,97)
13	110.250	503.025	57,04	(58,04)
14	110.775	500.550	56,47	(57,47)
15	110.575	496.725	57,59	(58,59)
16	111.750	491.425	57,56	(58,56)
17	111.825	487.425	58,13	(59,13)
18	111.950	485.275	62,66	(63,66)
19	113.625	482.275	54,48	(55,48)
20	116.175	481.925	61,70	(62,70)
21	119.050	481.900	57,65	(58,65)
22	122.025	481.450	57,44	(58,44)
23	118.800	481.050	57,02	(58,02)
24	114.525	476.925	57,85	(58,85)
25	116.100	474.050	58,15	(59,15)

Grenswaarden handhavingspunten etmaal $L_{den}$ [dB(A)]				
Puntnummer	X-coörd	Y-coörd	Grenswaarde	Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden
26	113.575	472.550	56,25	(57,25)
27	112.500	468.500	56,95	(57,95)
28	112.600	472.325	56,58	(57,58)
29	112.525	475.400	57,56	(58,56)
30	110.475	475.250	60,79	(61,79)
31	108.600	475.075	58,60	(59,60)
32	110.150	471.075	58,59	(59,59)
33	106.800	471.150	56,21	(57,21)
34	103.400	472.225	56,82	(57,82)
35	98.400	470.300	56,41	(57,41)

2. In plaats van de grenswaarden genoemd in bijlage 3 van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol gelden voor het gebruiksjaar 2014 voor de in de onderstaande tabel genoemde handhavingspunten de volgende vervangende grenswaarden:

Grenswaarden handhavingspunten nacht $L_{night}$ [dB(A)]				
Puntnummer	X-coörd	Y-coörd	Grenswaarde	Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden
1	102.750	473.250	52,10	(53,10)
2	104.150	474.925	49,54	(50,54)
3	105.750	476.600	47,12	(48,12)
4	108.875	478.725	49,35	(50,35)
5	108.025	485.875	51,73	(52,73)
6	108.350	492.100	51,42	(52,42)
7	108.525	495.350	49,48	(50,48)
8	109.275	501.750	48,07	(49,07)
9	109.675	504.850	46,47	(47,47)
10	110.825	504.425	47,16	(48,16)
11	110.775	500.550	48,39	(49,39)
12	110.575	496.725	49,62	(50,62)
13	110.600	494.400	50,43	(51,43)
14	110.175	488.550	52,19	(53,19)
15	118.825	481.650	52,29	(53,29)
16	120.250	481.500	51,16	(52,16)
17	118.825	481.350	52,27	(53,27)
18	111.000	476.350	51,64	(52,64)
19	109.175	474.600	49,75	(50,75)
20	110.750	471.600	50,45	(51,45)
21	115.875	468.125	46,73	(47,73)
22	111.800	467.525	47,49	(48,49)
23	109.500	468.025	49,80	(50,80)
24	106.000	471.050	47,40	(48,40)
25	100.475	472.525	47,97	(48,97)

### Artikel 3 Vrijstellingen

- Gedurende de periode van 5 mei 2014 tot en met 25 mei 2014 dat de Buitenveldertbaan niet beschikbaar is vanwege het groot onderhoud aan de kruising van de Buitenveldertbaan en de Aalsmeerbaan, wordt dagelijks tussen 23.00 en 6.00 uur vrijstelling verleend van artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB met betrekking tot landingen op baan 22 (Schiphol-Oostbaan).
- Gedurende de periode van 2 juni 2014 tot en met 22 juni 2014 en van 25 augustus 2014 tot en met 28 september 2014 dat de Kaagbaan niet beschikbaar is vanwege de aanleg van rijbaan Tango wordt dagelijks tussen 23.00 en 6.00 uur vrijstelling verleend van artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB voor:
  - starts van en landingen op baan 09 en baan 27 (Buitenveldertbaan);
  - landingen op baan 22 (Schiphol-Oostbaan).



- 
3. Het gebruik van de Schiphol-Oostbaan voor landingen, als bedoeld in het eerste en tweede lid, kan slechts plaatsvinden indien geen van de andere banen voor landingen beschikbaar of bruikbaar is. Het gebruik van de Buitenveldertbaan voor starts als bedoeld in het tweede lid, kan slechts plaatsvinden indien de beschikbaar gestelde Polderbaan en Zwanenburgbaan niet bruikbaar zijn omdat wordt voorzien dat de windlimieten, zoals geformuleerd in de luchtvaartgids, paragraaf 4.3.3. van hoofdstuk EHAM, blz. AD2.EHAM-21 van de Aeronautical Information Publication, versie 3 april 2014, op deze banen worden overschreden, of vanwege andere meteorologische omstandigheden.

**Artikel 4 Citeertitel**

Deze regeling wordt aangehaald als: Tijdelijke regeling groot baanonderhoud Buitenveldertbaan/Aalsmeerbaan en aanleg rijbaan Tango.

**Artikel 5 Inwerkingtreding**

Deze regeling treedt in werking met ingang van 5 mei 2014 en vervalt op 1 november 2014.

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

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
W.J. Mansveld.*



## TOELICHTING

### 1. Algemeen

De onderhavige regeling bevat vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting en vrijstellingen van de regels in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) vanwege groot baanonderhoud aan de kruising van de Buitenveldertbaan en Aalsmeerbaan, en de aanleg van rijbaan Tango. Bij de berekening van de vervangende grenswaarden is rekening gehouden met de reeds geldende waarden op grond van de Regeling afwijking LVB voor NSS en groot onderhoud Polderbaan 2014.

In de periode 5 tot en met 25 mei 2014 wordt groot onderhoud aan de kruising van de Buitenveldertbaan en Aalsmeerbaan uitgevoerd. De goten bij die kruising die zorgen voor het waterbergend vermogen zijn dermate aangetast dat renovatie noodzakelijk is. Uitstel zal leiden tot een verhoogde kans op het loskomen van losliggende brokken asfalt, waardoor de beschikbaarheid van de Buitenveldertbaan en Aalsmeerbaan niet meer kan worden gegarandeerd.

In de periode 2 tot en met 22 juni 2014 worden voor de aanleg van de zogenaamde rijbaan Tango voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd met als doel om de risico's op de totale doorlooptijd tot een minimum te beperken. In de periode van 25 augustus tot en met 28 september 2014 worden de werkzaamheden afgerond. Rijbaan Tango is een taxibaan ten zuidoosten van de Kaagbaan, die dient als tweede ontsluiting van het Sierra-platform. Het Sierra-platform is het vrachtplatform ten zuidoosten van de Kaagbaan. Op dit moment is dit platform alleen bereikbaar via kruising S2 over de Kaagbaan. Het gebruik van het Sierra-platform is de afgelopen jaren toegenomen door een toename van het vrachtverkeer en dit zal naar verwachting de komende jaren nog verder stijgen. Daarnaast is een uitbreiding van het platform voorzien aan de zuidoost zijde. Beide factoren zorgen voor een toename van het aantal baankruisingen bij S2.

De kruising S2 is een zogenaamde 'high energy spot'. Startende en landende vliegtuigen op de Kaagbaan hebben hier een hoge snelheid. Bij het gebruik van deze overstek zijn in het verleden twee ernstige zogenaamde runway incursions (onterechte baanbezetting) voorgevallen, die bijna tot een aanvaring hebben geleid. Dit betrof het Delta-incident (bij beperkt zicht omstandigheden) en in 2006 een incident van dezelfde categorie (bij goed zicht). Tot slot vond in 2010 een runway incursion op de Kaagbaan plaats met een vogelwacht, waarbij ook een startend en een kruisend vliegtuig bij S2 betrokken was. In het onderzoeksrapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid naar aanleiding van deze incursion is de aanbeveling opgenomen om het aantal kruisingen van de Kaagbaan te verminderen door rijbaan Tango aan te leggen (Onderzoeksraad voor Veiligheid-Runway Incursion baan 24, Amsterdam Airport Schiphol, Den Haag, januari 2013, projectnummer 2010094).

Het aantal baankruisingen van de Kaagbaan vertoont sinds 2011 een opgaande trend en ligt momenteel structureel boven de door de sector gehanteerde norm van 25 per dag. Aangevoerd is dat de aanleg van rijbaan Tango het aantal kruisingen van de Kaagbaan door vliegtuigen structureel zal verminderen. Door LVNL is in 2005 aangegeven dat het toenemende aantal kruisingen aanleiding kan zijn om de uurcapaciteit van de Kaagbaan te verlagen. Inmiddels is sinds 30 maart 2014 ook daadwerkelijk een capaciteitsreductie van kracht. Deze capaciteitsreductie van de Kaagbaan zorgt er voor dat in pieken eerder een tweede baan (de Aalsmeerbaan) ingezet moet worden om het vluchtaanbod af te handelen.

Uitstel van de aanleg van rijbaan Tango is vanuit veiligheidsoogpunt niet wenselijk en zal bovendien resulteren in een structureel lagere afhandelingscapaciteit van de Kaagbaan, waardoor voornamelijk de Aalsmeerbaan vaker ingezet zal worden. Dit is niet in lijn met de gemaakte afspraken aan de Alderstafel.

Gedurende de periode van het groot baanonderhoud aan de kruising van de Buitenveldertbaan en Aalsmeerbaan en de periode dat rijbaan Tango wordt aangelegd, wordt net als in de ongestoorde situatie gevlogen volgens de regels van het nieuwe normen- en handhavingstelsel zoals overeengekomen in het Alders-advies van 8 oktober 2013.

### 2. De aanvraag

Op 16 april 2014 heeft de exploitant van de luchthaven Schiphol (hierna: de exploitant) mij verzocht om in verband met groot baanonderhoud aan de kruising van de Buitenvelderbaan en Aalsmeerbaan, en de aanleg van rijbaan Tango af te mogen wijken van de regels van het LVB met betrekking tot het baangebruik (kenmerk 012-2014-D CD). Het betreft een verzoek om vrijstelling van de regels voor baanopeningstijden om in de nachtperiode te kunnen landen op de Schiphol-Oostbaan vanuit het



noordoosten, en te kunnen starten vanaf en landen op de Buitenveldertbaan in beide richtingen.

Als gevolg hiervan treedt een tijdelijke wijziging van het baangebruik op waardoor het verkeer in het gebruiksjaar 2014 anders zal worden afgewikkeld dan in het LVB is aangenomen. In verband hiermee heeft de exploitant verzocht voor het gebruiksjaar 2014 ook vervangende grenswaarden vast te stellen.

### **3. Wettelijk kader**

Op grond van artikel 8.23 van de Wet luchtvaart kan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu de in het LVB vastgelegde grenswaarden tijdelijk vervangen door andere grenswaarden en vrijstelling van regels verlenen, indien ten gevolge van groot onderhoud van een baan of een rijbaan met direct gevolg voor het gebruik van een baan het normale gebruik van een luchthaven naar zijn oordeel ernstig wordt belemmerd. Het betreft gevallen waarin ten gevolge van het groot onderhoud een baan enige tijd niet gebruikt kan worden waardoor het luchtverkeer op een andere wijze moet worden afgehandeld.

Artikel 8.23, vijfde lid, van de Wet luchtvaart biedt diezelfde mogelijkheid indien in geval van een bijzonder voorval het normale gebruik van de luchthaven ernstig wordt belemmerd. De nieuwbouw van rijbaan Tango kan, gelet op de operationele impact op Schiphol, als zodanig worden aangemerkt.

### **4. Beoordeling**

Voorop staat dat er een evenwicht bestaat tussen de belangen van de mainport Schiphol voor de internationale luchtzijdige bereikbaarheid en de belangen van de omgeving en omwonenden van Schiphol. De noodzaak van een goed onderhouden banenstelsel wordt onderschreven. Dit is van groot belang voor een veilig en adequaat functionerend Schiphol. In het 'Informatiedocument bij de ontheffingsaanvraag voor groot onderhoud aan de kruising Buitenverderbaan-Aalsmeerbaan en nieuwbouw van rijbaan Tango' (dd. 16 april 2014) heeft de exploitant de technische noodzaak van het onderhoud aan de kruising van de Buitenveldertbaan en Aalsmeerbaan, en de aanleg van rijbaan Tango voldoende onderbouwd. Ook heeft de exploitant voldoende onderbouwd dat het noodzakelijk is om de werkzaamheden in het gebruiksjaar 2014 uit te voeren.

Het afwijkende baangebruik tijdens het groot onderhoud en de aanleg van rijbaan Tango is aanleiding voor de exploitant om mij te verzoeken en ministeriële regeling op basis van artikel 8.23 van de Wet luchtvaart vast te stellen met vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten en vrijstelling van regels voor het baangebruik uit het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB). De onderhavige regeling dient daartoe.

Het Nationaal Ruimtevaart Laboratorium (NLR) heeft een contra-expertise uitgevoerd op de berekeningen voor de vervangende grenswaarden. Uit de contra-expertise is gebleken dat de berekeningen correct zijn uitgevoerd en dat ook de gehanteerde uitgangspunten voor de berekeningen juist zijn.

De Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS) is door Schiphol op de hoogte gesteld.

De regeling is door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) getoetst op uitvoerbaarheid, handhaafbaarheid en fraudebestendigheid. De ILT heeft geconcludeerd dat de regeling uitvoerbaar en handhaafbaar is.

### **5. Werkingsduur**

De vrijstellingen in verband met het groot onderhoud aan de kruising van de Buitenveldertbaan en Aalsmeerbaan gelden voor de periode 5 tot en met 25 mei 2014. De vrijstellingen in verband met de aanleg van rijbaan Tango gelden voor de periode 2 tot en met 22 juni en de periode 25 augustus tot en met 28 september 2014.

De vervangende grenswaarden gelden voor het gehele gebruiksjaar 2014. Deze periode is nodig voor de vervangende grenswaarden omdat grenswaarden in het LVB altijd voor een periode van een heel gebruiksjaar gelden.

## 6. Lasten voor burgers en bedrijven

De regeling leidt niet tot extra lasten.

### Artikelsgewijs

#### Artikel 1

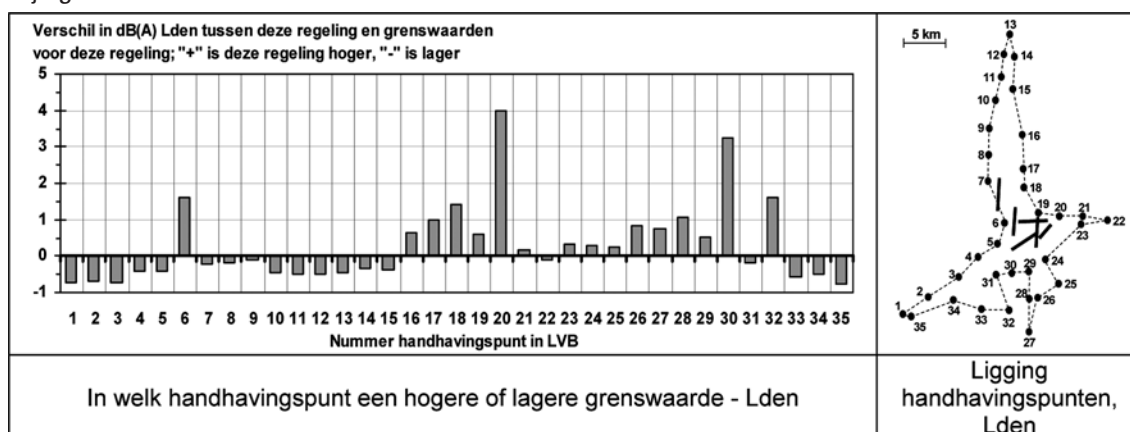
Ten behoeve van de leesbaarheid zijn enkele begripsomschrijvingen opgenomen.

#### Artikel 2

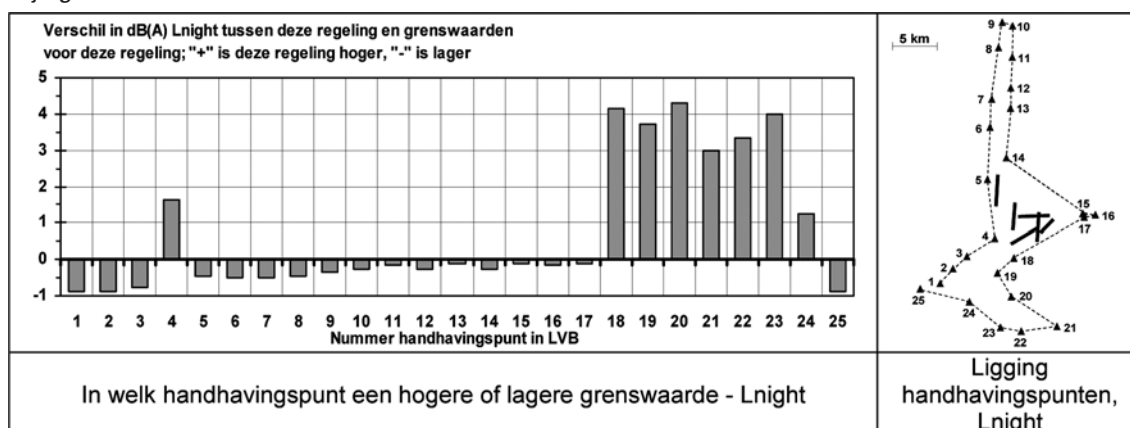
Artikel 2 bevat vervangende grenswaarden voor alle handhavingspunten in  $L_{den}$  en  $L_{night}$ . Deze zijn berekend op basis van de hiervoor genoemde brief van de exploitant van de luchthaven Schiphol. Het betreft hier grenswaarden die in de plaats treden van de grenswaarden uit bijlage 2 en bijlage 3 van het LVB.

Bij de berekening van de vervangende grenswaarden is rekening gehouden met de grenswaarden die reeds zijn vastgesteld in de Regeling afwijking LVB voor NSS en groot onderhoud Polderbaan 2014. In de onderstaande figuren zijn de verschillen tussen de grenswaarden in de onderhavige regeling en de grenswaarden zonder groot baanonderhoud en de aanleg van rijbaan Tango aangegeven. Een staafje boven de nullijn geeft aan met hoeveel dB(A) de grenswaarde is verhoogd ten behoeve van de onderhavige werkzaamheden, een staafje onder de nullijn geeft de verlaging aan.

Bijlage 1



Bijlage 2



### Geluidbelasting in de omgeving

Het onderhoud aan de kruising Buitenveldertbaan en de Aalsmeerbaan en het aanleggen van de rijbaan Tango, waardoor de Kaagbaan enige tijd buiten gebruik is, heeft uiteraard gevolgen voor de verdeling van de geluidbelasting over de omgeving. Aan de Tafel van Alders zijn afspraken gemaakt



over wat bij onderhoudssituaties de baanpreferenties zijn die door LVNL toegepast moeten worden. Deze preferenties zijn er onder andere op gericht om de geluidbelasting zo gunstig mogelijk over de omgeving te laten neerslaan, waardoor de hinder niet meer is dan noodzakelijk.

Bij het bepalen van de grenswaarden in handhavingspunten is gerekend met de baanpreferenties zoals deze in het Aldersakkoord van 8 oktober 2013 zijn afgesproken. Daarmee is gegarandeerd dat de Schiphol-Oostbaan en de Buitenveldertbaan niet meer worden ingezet dan noodzakelijk. Het onderhoud aan de kruising Buitenveldertbaan-Aalsmeerbaan en het aanleggen van de rijbaan Tango heeft tot gevolg dat de geprognosticeerde  $L_{den}$  geluidbelasting in sommige handhavingspunten afneemt en in andere punten toeneemt.

Hieronder staat ter toelichting per groot baanonderhoud c.q. aanleg rijbaan beschreven welke effecten de verschillende werkzaamheden grosso modo hebben op het baangebruik. De werkzaamheden tezamen vormen (tevens rekening houdend met de grenswaarden die reeds zijn vastgesteld in de Regeling afwijking LVB voor NSS en groot onderhoud Polderbaan 2014) de basis voor de vervangende grenswaarden voor alle handhavingspunten in  $L_{den}$  en  $L_{night}$  genoemd in artikel 2.

#### *Effecten $L_{den}$ GBO kruising Buitenveldertbaan-Aalsmeerbaan (09-18L)*

Het onderhoud aan de kruising van baan 09–18L betekent dat de Buitenveldertbaan enige tijd niet bruikbaar is. In de handhavingspunten 6, en 21 tot en met 23 neemt de geprognosticeerde geluidbelasting af. Deze punten liggen in het directe invloedsgebied van de Buitenveldertbaan. De Schiphol-Oostbaan zal door het niet beschikbaar zijn van de Buitenveldertbaan meer worden gebruikt. Dit leidt tot een toename van de geluidbelasting in handhavingspunt 20. Dit punt ligt in het verlengde van de Schiphol-Oostbaan.

#### *Effecten $L_{den}$ aanleg rijbaan Tango*

De aanleg van rijbaan Tango heeft in een aantal gebieden effect op de geluidbelasting. De aanleg betekent dat de Kaagbaan gedurende de werkzaamheden niet gebruikt kan worden. In handhavingspunten waar de geluidbelasting sterk beïnvloed wordt door verkeer van en naar de Kaagbaan zal de geprognosticeerde geluidbelasting afnemen (handhavingspunten 1 tot en met 5, 31 en 33 tot en met 35).

De geluidbelasting in het verlengde van de Buitenveldertbaan neemt af. Handhavingspunten 21, 22 en 23 laten dit zien. Dat betekent dat het niet beschikbaar zijn van de Kaagbaan dus leidt tot een afname van het aantal naderingen op de Buitenveldertbaan. Bij sterke westenwind wordt de Buitenveldertbaan ingezet voor starts naar het westen. Aangezien gebruik van een baan gelijktijdig voor starts en voor landingen zoveel mogelijk wordt voorkomen, betekent dit dat op die momenten geen naderingen vanuit het oosten op de Buitenveldertbaan kunnen landen (geen mixed mode gebruik). Per saldo neemt daardoor het aantal landingen op de Buitenveldertbaan af ten opzichte van de situatie waarin de Kaagbaan beschikbaar is. De toename in handhavingspunt 20 wordt veroorzaakt door de toename van het aantal landingen op baan 22.

De toename van de geluidbelasting treedt vooral op in handhavingspunten rond de Polderbaan, Zwanenburgbaan en Aalsmeerbaan. Door het niet beschikbaar zijn van de Kaagbaan, komt de Aalsmeerbaan voor starts over het algemeen hoger in de preferentielijst. Dit leidt tot een toename van het aantal starts vanaf de Aalsmeerbaan, wat terug te zien is in de handhavingspunten 24, 25 en 26. De toename van de geluidbelasting in de handhavingspunten 30 en 32 wordt veroorzaakt door de extra inzet van de Zwanenburg baan.

De (lichte) toename van het aantal bewegingen vanaf de Polderbaan leidt tot een lichte toename van de geluidbelasting in de handhavingspunten 7, 8 en 9.

De toename in handhavingspunt 6 treedt op als gevolg van de toename van het aantal starts vanaf de Buitenveldertbaan. Door het niet beschikbaar zijn van de Kaagbaan is de Buitenveldertbaan de enige baan die bij sterke westenwind lang genoeg is voor starts.

#### *Effecten $L_{night}$ GBO kruising Buitenveldertbaan-Aalsmeerbaan (09-18L)*

Door de werkzaamheden aan de kruising van de Buitenveldertbaan en de Aalsmeerbaan is de eerstgenoemde baan enige tijd niet beschikbaar. De Buitenveldertbaan wordt in de periode 23:00-07:00 uur slechts beperkt gebruikt. In de handhavingspunten 15, 16 en 17, die alle in het verlengde van de Buitenveldertbaan liggen treedt een afname van de geprognosticeerde geluidbelasting op.



## Effecten $L_{night}$ aanleg rijbaan Tango

De aanleg van rijbaan Tango en het daardoor niet beschikbaar zijn van de Kaagbaan, heeft voor de verkeersafhandeling in de nacht grote gevolgen. De Kaagbaan is een van de primaire banen waarop het verkeer in de nachtperiode wordt afgehandeld. In de Kaagbaan gerelateerde handhavingpunten (1, 2, 3 en 25) neemt de geprognosticeerde geluidbelasting af.

Ook in de handhavingpunten 15, 16 en 17 treedt een afname van de geprognosticeerde geluidbelasting op. Door de noodzaak om de Buitenveldertbaan bij harde westenwind in te zetten voor starts en omdat mixed mode gebruik van de baan uit veiligheidsoverwegingen zoveel mogelijk wordt voorkomen, neemt per saldo het aantal landingen op deze baan af. (zie ook de toelichting bij  $L_{den}$ ).

Een toename van de geluidbelasting treedt op in de punten die samenhangen met het gebruik van de Zwanenburgbaan. Het niet beschikbaar zijn van de Kaagbaan wordt voor een groot deel opgevangen door de Zwanenburgbaan in te zetten voor starts naar en landingen vanuit het zuiden. De geluidbelasting in de handhavingpunten 18 tot en met 24 neemt daardoor toe. Ook handhavingpunt 4 laat een toename van de geluidbelasting zien. De geluidbelasting in dit punt wordt in de periode van aanleg van rijbaan Tango voor het overgrote deel bepaald door de starts die vanaf de Zwanenburg in zuidelijke richting vertrekken.

### Artikel 3

Luchtverkeerleiding Nederland (LVNL) geeft luchtverkeerleiding die ertoe strekt dat voor de afhandeling van het luchthavenluchtverkeer gebruik wordt gemaakt van de meest geluidpreferente banen gelet op de zicht- en daglichtcondities. LVNL maakt een keuze uit een combinatie van beschikbare en bruikbare banen voor starts en voor landingen gebaseerd op de zogenaamde baanpreferentietabellen die onderdeel zijn van de afspraken aan de Tafel van Alders.

Gedurende de periode dat de Buitenveldertbaan niet beschikbaar is vanwege het groot onderhoud aan de kruising van de Buitenveldertbaan en de Aalsmeerbaan is het niet mogelijk om te landen op de Buitenveldertbaan. In dit geval zal voor landingen gebruik worden gemaakt van de preferentietabel zoals opgenomen in het Informatiedocument bij het vrijstellingsverzoek van Schiphol.

De afspraken over baanpreferenties leiden ertoe dat de Polderbaan, Kaagbaan en vervolgens de Zwanenburgbaan de meest preferente banen zijn. Indien deze door de exploitant beschikbaar gestelde banen in de nacht echter niet bruikbaar zijn voor landingen vanwege een harde westzuidwestenwind en de Buitenveldertbaan buiten gebruik is, zal moeten worden uitgeweken naar de Schiphol-Oostbaan. De Schiphol-Oostbaan is in dat geval namelijk de enige landingsbaan met ILS waarvan op basis van de vrijstelling gebruik zou kunnen worden gemaakt. Om de bereikbaarheid van Schiphol in deze periode te garanderen wordt voor de periode van 5 mei 2014 tot en met 25 mei 2014 dagelijks tussen 23.00 en 6.00 uur vrijstelling verleend van artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB met betrekking tot landingen op de Schiphol-Oostbaan vanuit het noordoosten (baan 22).

Gedurende de nieuwbouwactiviteiten aan rijbaan Tango wordt op of binnen de invloedssfeer van de Kaagbaan gewerkt. Hierdoor is het gedurende de werkzaamheden niet mogelijk om de Kaagbaan in de nacht te gebruiken voor het afhandelen van het vliegverkeer. Dit betekent dat er gedurende de nacht geen bruikbare startbaan is indien een harde westzuidwesten of oostnoordoosten wind heerst. In dit geval zal voor starts en landingen gebruik worden gemaakt van de preferentietabel zoals opgenomen in het Informatiedocument bij het ontheffingsverzoek van Schiphol. De afspraken over baanpreferenties leiden er ook toe dat indien de Kaagbaan buiten gebruik is in de nacht de Polderbaan, Zwanenburgbaan en Buitenveldertbaan de meest preferente banen zijn. In geval de Buitenveldertbaan als alternatieve startbaan gebruikt dient te worden is het onwenselijk om de Buitenveldertbaan in mixed-mode (gelijktijdig gebruik van de Buitenveldertbaan voor starts en landingen) te gebruiken. In dat geval zal voor landingen zoveel mogelijk de Schiphol-Oostbaan worden gebruikt. Om de bereikbaarheid van Schiphol in deze periode te garanderen wordt voor de periode van 2 juni 2014 tot en met 22 juni 2014 en de periode van 25 augustus 2014 tot en met 28 september 2014 vrijstelling verleend van artikel 3.1.5, vierde lid, LVB voor starts van en landingen op de Buitenveldertbaan in beide richtingen (baan 09 en baan 27). Tevens is voor de nacht vrijstelling noodzakelijk voor landingen op de Schiphol-Oostbaan vanuit het noordoosten (baan 22) om mixed-mode operaties (gelijktijdig gebruik van de Buitenveldertbaan voor starts en landingen) zoveel mogelijk te voorkomen.

Voor elke baan op Schiphol geldt dat een baan voor LVNL niet bruikbaar is indien wordt voorzien dat de windlimieten, zoals geformuleerd in de luchtvaartgids, paragraaf 4.3.3. van hoofdstuk EHAM, blz. AD2.EHAM-21 van de Aeronautical Information Publication (AIP, versie 3 april 2014) op de betreffende baan worden overschreden. Daarnaast kunnen er andere meteorologische omstandigheden zijn waardoor een baan niet bruikbaar is. Het betreft dan bijvoorbeeld onweers- of sneeuwbuien (zie





---

hiervoor ook bijlage 3 bij het Aldersadvies van 8 oktober 2013, Kamerstukken II, 2013–2014, 29 665, nr. 190).

**Artikel 5**

De regeling treedt in werking met ingang van 5 mei 2014. Vanwege het feit dat het groot baanonderhoud op die datum start, wordt afgeweken van de zogenaamde vaste verandermomenten per jaar die door het Rijk voor ministeriële regelingen worden gehanteerd. De regeling vervalt op 1 november 2014, zijnde de start van het nieuwe gebruiksjaar.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
W. J. Mansveld.*