



Tijdelijke regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 4 maart 2014 nr. IENM/BSK-2014/50639, houdende vaststelling van vervangende grenswaarden geluidbelasting en vrijstelling van regels in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol in verband met de Nuclear Security Summit op 24 en 25 maart 2014 en aansluitend groot baanonderhoud aan de Polderbaan (Regeling afwijking LVB voor NSS en groot onderhoud Polderbaan 2014)

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:

- NSS: Nuclear Security Summit op 24 en 25 maart 2014 in Den Haag;
- gebruiksjaar 2014: de periode van 1 november 2013 tot en met 31 oktober 2014;
- LVB: Luchthavenverkeerbesluit Schiphol.

Artikel 2 Vervangende grenswaarden

- In plaats van de grenswaarden genoemd in bijlage 2 van het LVB gelden voor 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	55,98	(56,98)
2	100.475	472.525	57,69	(58,69)
3	104.150	474.925	58,75	(59,75)
4	106.325	477.125	58,27	(59,27)
5	108.875	478.725	57,97	(58,97)
6	109.675	481.125	57,75	(58,75)
7	107.625	486.025	57,26	(58,26)
8	107.725	489.075	58,32	(59,32)
9	107.725	492.100	56,86	(57,86)
10	108.525	495.350	58,73	(59,73)
11	109.175	498.100	58,31	(59,31)
12	109.550	500.725	58,00	(59,00)
13	110.250	503.025	57,08	(58,08)
14	110.775	500.550	56,48	(57,48)
15	110.575	496.725	57,57	(58,57)
16	111.750	491.425	57,59	(58,59)
17	111.825	487.425	58,12	(59,12)
18	111.950	485.275	62,63	(63,63)
19	113.625	482.275	54,33	(55,33)
20	116.175	481.925	59,77	(60,77)
21	119.050	481.900	57,90	(58,90)
22	122.025	481.450	57,76	(58,76)
23	118.800	481.050	57,21	(58,21)
24	114.525	476.925	57,55	(58,55)
25	116.100	474.050	57,88	(58,88)

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	55,47	(56,47)
27	112.500	468.500	56,31	(57,31)
28	112.600	472.325	55,58	(56,58)
29	112.525	475.400	57,00	(58,00)
30	110.475	475.250	57,25	(58,25)
31	108.600	475.075	58,82	(59,82)
32	110.150	471.075	56,92	(57,92)
33	106.800	471.150	56,88	(57,88)
34	103.400	472.225	57,31	(58,31)
35	98.400	470.300	57,17	(58,17)

2. In plaats van de grenswaarden genoemd in bijlage 3 van het LVB gelden voor 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	52,97	(53,97)
2	104.150	474.925	50,40	(51,40)
3	105.750	476.600	47,88	(48,88)
4	108.875	478.725	47,62	(48,62)
5	108.025	485.875	51,68	(52,68)
6	108.350	492.100	51,42	(52,42)
7	108.525	495.350	49,48	(50,48)
8	109.275	501.750	48,09	(49,09)
9	109.675	504.850	46,51	(47,51)
10	110.825	504.425	47,18	(48,18)
11	110.775	500.550	48,40	(49,40)
12	110.575	496.725	49,63	(50,63)
13	110.600	494.400	50,43	(51,43)
14	110.175	488.550	52,16	(53,16)
15	118.825	481.650	52,46	(53,46)
16	120.250	481.500	51,34	(52,34)
17	118.825	481.350	52,43	(53,43)
18	111.000	476.350	46,97	(47,97)
19	109.175	474.600	45,56	(46,56)
20	110.750	471.600	45,59	(46,59)
21	115.875	468.125	44,20	(45,20)
22	111.800	467.525	44,33	(45,33)
23	109.500	468.025	45,31	(46,31)
24	106.000	471.050	46,09	(47,09)
25	100.475	472.525	48,82	(49,82)

Artikel 3 Vrijstellingen NSS en groot baanonderhoud

- Gedurende de periode van 10 maart tot en met 21 april 2014 dat de Polderbaan niet bruikbaar is vanwege de NSS en aansluitend groot baanonderhoud wordt dagelijks tussen 23.00 uur en 6.00 uur vrijstelling verleend van artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB voor:
 - starts van baan 36C en landingen op baan 18C (Zwanenburgbaan);
 - starts van baan 18L en landingen op baan 36R (Aalsmeerbaan).
- Gedurende de periode van 10 maart tot en met 21 april 2014 dat de Polderbaan niet bruikbaar is vanwege de NSS en aansluitend groot baanonderhoud wordt dagelijks voor het gehele etmaal vrijstelling verleend van de artikelen 3.1.1, eerste lid, en 3.1.3, eerste lid, van het LVB met betrekking tot de luchtverkeerswegen die voor vertrekkend verkeer vanaf baan 36C (Zwanenburgbaan) zijn aangewezen in bijlage 1 van het LVB op de kaarten 1/21 en 2/21.



Artikel 4 Vrijstellingen NSS

1. Onverminderd artikel 3, eerste lid, wordt gedurende de periode van 23 maart 2014, 23.00 uur, tot en met 26 maart 2014, 6.00 uur, dat de Polderbaan niet bruikbaar is vanwege de NSS dagelijks tussen 23.00 en 6.00 uur tevens vrijstelling verleend van artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB voor:
 - a. starts van baan 09 en baan 27 (Buitenveldertbaan), alsmede baan 04 en baan 22 (Schiphol-Oostbaan);
 - b. landingen op baan 09 en baan 27 (Buitenveldertbaan), baan 24 (Kaagbaan) alsmede baan 04 en baan 22 (Schiphol-Oostbaan).
2. Onverminderd artikel 3, tweede lid, wordt gedurende de periode van 23 maart 2014, 23.00 uur, tot en met 26 maart 2014, 6.00 uur, dat de Polderbaan niet bruikbaar is vanwege de NSS dagelijks voor het gehele etmaal vrijstelling verleend van de artikelen 3.1.1, eerste en tweede lid, 3.1.2, eerste en derde lid, en 3.1.3, eerste lid, van het LVB met betrekking tot de luchtverkeerwegen die zijn aangewezen in bijlage 1 van het LVB alsmede met betrekking tot de minimum vlieghoogten.
3. De in het eerste en tweede lid bedoelde vrijstellingen gelden eveneens gedurende een andere periode aansluitend op de in die leden bedoelde periode indien dit vanwege de NSS naar het oordeel van de Luchtverkeersleiding Nederland noodzakelijk is.

Artikel 5 Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als Regeling afwijking LVB voor NSS en groot onderhoud Polderbaan 2014.

Artikel 6 Inwerkingtreding

1. Deze regeling treedt in werking met ingang van 10 maart 2014.
2. Deze regeling wordt ingetrokken met ingang van 1 november 2014.
3. Zij blijft van toepassing op grenswaarden en vrijstellingen die voor de intrekking ingevolge de regeling hebben gegolden.

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

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



TOELICHTING

Algemeen deel

1. Inleiding

De onderhavige regeling bevat vrijstellingen en vervangende grenswaarden voor het gebruiksjaar 2014 in verband met de Nuclear Security Summit en groot onderhoud aan de Polderbaan.

2. Nuclear Security Summit

2.1 Inleiding

Op 24 en 25 maart 2014 wordt de Nuclear Security Summit (NSS) in Den Haag georganiseerd. De NSS is een wereldtop met als doel het wereldwijd voorkomen van nucleair terrorisme. Op deze internationale topconferentie worden de regeringsleiders uit 58 landen verwacht en duizenden delegatieleden en journalisten. De aanwezigheid van zoveel wereldleiders vergt het strengste beveiligingsregime. De Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid coördineert de veiligheidsoperatie. De luchthaven Schiphol is door de minister van Buitenlandse Zaken en de minister van Veiligheid en Justitie gevraagd om de wereldtop te faciliteren.

2.2 De aanvraag

Bij brief van 29 oktober j.l. heeft de luchtvaartsector aangekondigd een voorlopige ontheffingsaanvraag te doen om op en rond de NSS te mogen afwijken van de regels in het Luchthavenverkeerbepsluit Schiphol (LVB) met betrekking tot het baan- en routegebruik. Bij brief van 3 december 2013 heb ik toegezegd de benodigde vrijstellingen, zoals neergelegd in het toelichtend document van de luchtvaartsector, te zullen verlenen. Op basis van deze toezegging heeft de sector ter voorbereiding op de NSS een operationeel draaiboek uitgewerkt. Op basis van dit operationeel plan is vervolgens het effect op de grenswaarden in de handhavingpunten berekend. Op 15 januari 2014 heb ik de definitieve aanvraag van de exploitant van de luchthaven Schiphol (hierna: de exploitant) ontvangen (kenmerk 002-2014-D CD). Op 19 februari 2014 heeft de exploitant van de luchthaven Schiphol de bijbehorende aanvraag ingediend voor vervangende grenswaarden voor gebruiksjaar 2014 (kenmerk 006-2014-D CD).

2.3 Wettelijk kader

Artikel 8.23, vijfde lid, van de Wet luchtvaart biedt de mogelijkheid aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu om door middel van een vrijstelling van de regels en vervanging van de grenswaarden voor de geluidbelasting af te wijken van het LVB indien in geval van een bijzonder voorval het normale gebruik van de luchthaven ernstig wordt belemmerd. De NSS kan, gelet op de operationele impact op Schiphol, als zodanig worden aangemerkt. Dit mede als gevolg van de noodzakelijke voorbereidingen, de beveiligingsmaatregelen van de Nationaal Coördinator Terrorisme en Veiligheid en de sluiting van het luchtruim boven Den Haag.

2.4 Impact NSS

De voorbereiding, afhandeling en beveiliging rondom de NSS hebben een zeer grote impact. Er worden zeer strenge veiligheidsmaatregelen getroffen. Het luchtruim boven Den Haag is van zondag 23 tot en met woensdag 26 maart 2014 in een straal van ongeveer 90 km gesloten voor de kleine luchtvaart. Tijdens de NSS zelf komen daar binnen dat gebied nog extra beperkingen bij voor de grote commerciële luchtvaart.

Ook de operationele impact op de luchthaven Schiphol is groot. Om de NSS in Den Haag te faciliteren moeten er op de luchthaven Schiphol de nodige maatregelen worden genomen, waardoor het vliegverkeer gedurende twee weken voor de NSS geen gebruik kan maken van de Polderbaan. In deze twee weken zullen de volgende opbouwwerkzaamheden worden uitgevoerd:

- Het gebied rondom de Polderbaan wordt omgebouwd tot een zwaar beveiligd zelfstandig afhandelingsgebied.
- De Polderbaan wordt klaargemaakt om gedurende de NSS als parkeerplaats te dienen voor een groot aantal regeringstoestellen. Dit betekent dat de volgende werkzaamheden moeten worden uitgevoerd:
 - verwijderen bestaande baanverlichting;
 - er worden zware vliegtuigen op de baan geparkeerd. Dit is een zwaardere belasting voor de baan dan rollende vliegtuigen. Daarom moeten voorzieningen worden aangebracht om de



- draagkracht van de baan te vergroten en de baan te verstevigen;
- aanbrengen markeringen;
- aanbrengen noodverlichting voor vliegtuigparkeringen;
- inrichten vliegtuigposities op de baan;
- aanbrengen tijdelijke infrastructuur ten behoeve van logistieke verplaatsingen;
- inrichten beveiligingslijnes;
- uitvoeren van een bomcheck en het verzegelen van het Polderbaangebied.

Ook een week na afloop van de NSS kan, vanwege de afbouwwerkzaamheden, geen gebruik worden gemaakt van de Polderbaan. Deze week is nodig om de aangebrachte voorzieningen weer af te breken of te verwijderen.

De onderhavige regeling is gebaseerd op de uitgangspunten met betrekking tot het afhandelingsconcept die bekend waren op 10 februari 2014. Indien deze uitgangspunten ten gevolge van de veiligheidsoperatie na die datum nog wijzigen, kan dat noodzaken tot een wijziging in het afhandelingsconcept met andere grenswaarden geluid. Deze gewijzigde grenswaarden zullen in dat geval worden vastgelegd door middel van een wijziging van de onderhavige regeling of een nieuwe regeling. Daarnaast is, omdat niet exact is te voorzien van welke beperkingen in het LVB vanwege de NSS afwijking noodzakelijk is, in aanvulling op de aanvraag voorzien in volledige vrijstelling van de beperkingen genoemd in de artikelen 3.1.1, eerste en tweede lid, 3.1.2, eerste en derde lid, 3.1.3, eerste lid en 3.1.5, vierde lid.

3. Groot baanonderhoud Polderbaan

3.1 Inleiding

Aansluitend op de maatregelen op de luchthaven die in het kader van de NSS zullen plaatsvinden, zal gedurende ongeveer drie weken groot baanonderhoud plaatsvinden aan de Polderbaan. Uit efficiency oogpunt is het voor 2014 geplande groot baanonderhoud aan de Polderbaan naar voren gehaald en nu gepland aansluitend aan de afbouwwerkzaamheden na afloop van de NSS. Het groot onderhoud aan de Polderbaan wordt uitgevoerd in de periode 1 april tot en met 21 april 2014. De geplande werkzaamheden betreffen de renovatie van de touchdown-zone van de Polderbaan. De Polderbaan is in 2003 in gebruik genomen. Als gevolg van versnelde rafeling van de AntiSkid slijtlaag en veroudering van de top laag is de touchdown-zone van de Polderbaan in 2007 voor de eerste keer gerenoveerd. De touchdown-zone heeft inmiddels in 2014 (11 jaar na ingebruikname) de technische levensduur van 7 jaar bereikt. Visuele inspecties hebben uitgewezen dat uitstel niet langer mogelijk is. Uitstel zal er toe leiden dat aanwezige scheuren in lengte en diepte doorscheuren met grote kans op storingen en een negatief effect op de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de baan. Bovendien kan bij hevige regenval de baan niet meer verantwoord worden gebruikt, omdat de touchdownzone afwijkende stroefheid en onvoldoende textuur diepte heeft als gevolg van de afwezigheid van de AntiSkid slijtlaag.

Voor het overige voor 2014 geplande groot baanonderhoud zal een aparte regeling worden vastgesteld.

Gedurende de periode van het groot baanonderhoud aan de Polderbaan wordt gevlogen volgens de regels van het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel voor Schiphol. Het nieuwe normen- en handhavingstelsel stelt regels aan het baangebruik. Doel van het stelsel is de operatie van Schiphol uitvoerbaar te houden ten behoeve van het accommoderen van de netwerkqualiteit met zo min mogelijk geluidhinder voor de omgeving. De uitwerking van het nieuwe normen- en handhavingstelsel is gegeven in het advies van de Alderstafel van 19 augustus 2010 en 8 oktober 2013. In dit advies is een zogeheten preferentievолgorde van baancombinaties opgenomen, de zogeheten preferentietabellen. Gedurende de periode van groot baanonderhoud zal zoveel mogelijk conform deze afspraken van de Alderstafel worden gevlogen.

3.2 De aanvraag

Op 15 januari 2014 heb ik van de exploitant de definitieve aanvraag ontvangen om in verband groot baanonderhoud te mogen afwijken van de regels in het LVB met betrekking tot het baan- en routegebruik (kenmerk 002-2014-D CD). Het betreft onder andere een aanvraag voor de ontheffing van de regels voor baanopeningstijden om in de nachtperiode te kunnen starten en landen op de Zwanenburgbaan en Aalsmeerbaan.

Op 19 februari 2014 heeft de exploitant de bijbehorende aanvraag ingediend voor vervangende grenswaarden voor gebruiksjaar 2014 (kenmerk 006-2014-D CD). Aanleiding is het geplande groot



baanonderhoud aan de Polderbaan. De geplande werkzaamheden betreffen de renovatie van de touchdown-zone van de Polderbaan.

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.

3.3 Wettelijk kader

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

3.4 Beoordeling groot baanonderhoud

Voorop staat dat er een evenwicht bestaat tussen de belangen van de mainport voor de internationale bereikbaarheid en de belangen van de omgeving van Schiphol. De noodzaak van een goed onderhouden banenstelsel wordt onderschreven. Dit is van groot belang voor een veilig en adequaat functionerend Schiphol. In de onderbouwing bij de aanvraag van 15 januari 2014, Informatiedocument bij de ontheffingsaanvraag baan- en routegebruik voor de Nuclear Security Summit 2014 en groot onderhoud aan de Polderbaan, heeft de exploitant de technische noodzaak van het onderhoud betreffende de renovatie van de touchdownzone van baan 18R (Polderbaan) aangetoond. Visuele inspecties hebben uitgewezen dat uitstel niet langer mogelijk is. Uitstel zal er toe leiden dat aanwezige scheuren in lengte en diepte doorscheuren met grote kans op storingen en een negatief effect op de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de baan. Bovendien kan bij hevige regenval de baan niet meer verantwoord worden gebruikt, omdat de touchdown-zone afwijkende stroefheid en onvoldoende textuur diepte heeft als gevolg van de afwezigheid van de AntiSkid slijtlaag. Tevens is aangetoond dat het uit efficiency oogpunt gewenst is dit voor 2014 geplande groot baanonderhoud naar voren te halen en te plannen aansluitend aan de afbouwwerkzaamheden na afloop van de NSS.

Gedurende de periode dat de Polderbaan niet bruikbaar is wegens het groot onderhoud zal ook in de nachtperiode worden gestart of geland op de Zwanenburgbaan en Aalsmeerbaan. Ook is vrijstelling verleend met betrekking tot de luchtverkeerwegen die voor vertrekkend verkeer vanaf de Zwanenburgbaan zijn aangewezen in bijlage 1 van het LVB op de kaarten 1/21 en 2/21.

Als gevolg van de noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden zal, door gewijzigd baan- en routegebruik, een andere verdeling van de geluidbelasting in de handhavingspunten optreden. Het afwijkende baangebruik tijdens het groot onderhoud is aanleiding voor de exploitant om, op basis van artikel 8.23, eerste lid, van de Wet luchtvaart, een aanvraag in te dienen voor vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten. Daarnaast is vrijstelling aangevraagd van regels voor het baan- en luchtruimgebruik uit het LVB.

De exploitant heeft terecht een beroep gedaan op artikel 8.23 van de Wet luchtvaart. 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 van de aanvraag voor vervangende grenswaarden in verband met het groot baanonderhoud. Omdat de aanvraag al is beoordeeld door de Inspectie voor de Leefomgeving en Transport, heeft geen separate uitvoerings- en handhavingstoets plaatsgevonden.

4. Werkingsduur

De vrijstellingen gelden voor de periode van 10 maart tot en met 21 april 2014 en de aanvullende vrijstellingen gelden vanwege de NSS van 23 tot en met 26 maart 2014 of zoveel eerder of later als om redenen van beveiliging vanwege de NSS noodzakelijk is.

De vervangende grenswaarden gelden voor het gehele gebruiksjaar 2014 (dat is de periode 1 november 2013 tot en met 31 oktober 2014). Deze periode is nodig voor de vervangende grenswaarden omdat grenswaarden altijd voor een periode van een heel gebruiksjaar gelden.

5. Gevolgen voor burgers en bedrijven

Het voorgaande betekent dat de Polderbaan in totaal bijna zes weken niet kan worden gebruikt. Als



gevolg hiervan zal de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) in lijn met de afspraken die zijn gemaakt aan de Alderstafel, zoals neergelegd in het advies van Alders van 8 oktober 2013, bij goed zicht en overdag, gebruik maken van de baanpreferentietabel behorend bij het niet beschikbaar zijn van de Polderbaan.

Vereiste zicht- en daglichtcondities	Preferentie	Baancombinatie			
		L1	L2	S1	S2
Goed zicht én binnen UDP	1	06	36R	36C	09
	2	18C	27	24	18L

In de praktijk zal dit voor de omgeving merkbaar zijn doordat meer gebruik zal worden gemaakt van minder preferente banen, zoals de Zwanenburgbaan en de Buitenveldertbaan in plaats van de Polderbaan. In deze periode van buitengebruikstelling kunnen de Zwanenburgbaan en de Aalsmeerbaan in de nacht worden gebruikt.

Tijdens de NSS kunnen alle banen in de nacht worden gebruikt. Hierdoor kunnen omwonenden van banen die normaal gesproken niet in de nacht worden gebruikt met extra geluidhinder worden geconfronteerd. Het belang van de NSS en van het aansluitend groot baanonderhoud aan de Polderbaan is echter zodanig groot dat dit aanvaardbaar wordt geacht.

Vanuit beveiligingsoverwegingen is het noodzakelijk om gedurende de nacht alle start- en landingsbanen beschikbaar te hebben. Eén van de eisen vanuit beveiliging is dat staatshoofden binnen een half uur na het verzoek daartoe vanuit Schiphol moeten kunnen vertrekken.

Omdat het vanuit het strenge veiligheidsregime mogelijk moet zijn vanwege de NSS-dagen maatregelen te treffen die ertoe kunnen leiden dat afgeweken dient te worden van de vigerende beperkingen, genoemd in de artikelen 3.1.1, eerste en tweede lid, 3.1.2, eerste en derde lid, 3.1.3, eerste lid, en 3.1.5, vierde lid, van het LVB en op voorhand niet exact is te voorzien welke beperkingen het betreft, is een volledige vrijstelling van de genoemde artikelen noodzakelijk. Dit betekent echter niet dat de vrijstelling een vrijbrief is om, bij ontbrekende noodzaak, af te wijken van de reguliere afhandelingswijze.

LVNL hanteert een afhandelingsconcept dat zoveel mogelijk is gebaseerd op voorspelbaarheid en stabiliteit en acht zich naast haar wettelijke verantwoordelijkheid ook maatschappelijk verantwoordelijk. Het verkeer zal dan ook bij voorkeur en zoveel mogelijk op de reguliere wijze worden afgehandeld. Afwijking van de reguliere afhandelingswijze vindt alleen plaats indien dit noodzakelijk wordt geacht vanuit het opgelegde veiligheidsregime

Aan de regeling zijn geen administratieve lasten verbonden. De regeling leidt niet tot extra nalevingskosten.

Artikelsgewijs

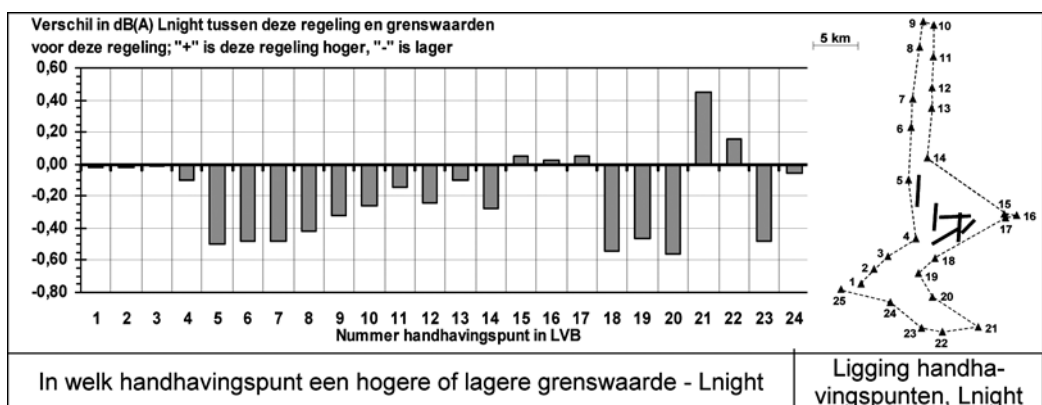
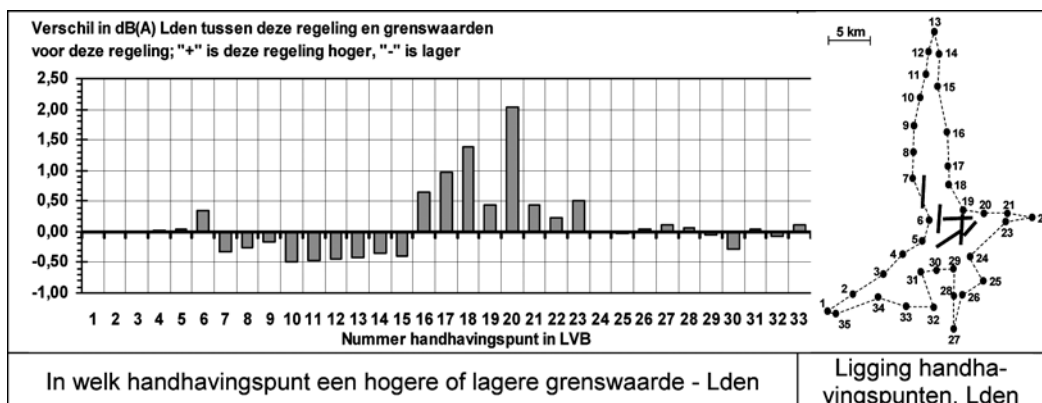
Artikel 1

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 door de exploitant van de luchthaven Schiphol aangevraagd en berekend op basis van de brieven van 15 januari 2014 (kenmerk 002-2014-D CD) en 19 februari 2014 (kenmerk 006-2014-D CD). Het betreft hier grenswaarden die in de plaats treden van de grenswaarden uit bijlage 2 en bijlage 3 van het LVB.

In de onderstaande figuren zijn de verschillen tussen de grenswaarden in de onderhavige regeling en de grenswaarden zonder de NSS en het groot baanonderhoud aangegeven. Een staafje boven de nullijn geeft aan met hoeveel dB(A) de grenswaarde is verhoogd ten behoeve van de NSS en het groot baanonderhoud, een staafje onder de nullijn geeft de verlaging aan.



Bij de berekening van de grenswaarden is rekening gehouden met de grenswaarden die reeds zijn vastgesteld in de Regeling vaststelling experiment vervoegen nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures luchthaven Schiphol (Stcrt. 2013, 29453).

Artikel 3

Om de NSS op Schiphol te kunnen faciliteren zal de Polderbaan twee weken vóór de NSS en één week daarna vanwege op- en afbouwwerkzaamheden niet beschikbaar zijn. In deze periode zal het reguliere vliegverkeer op Schiphol ernstige hinder ondervinden. Uit efficiency overwegingen wordt aansluitend op de NSS, voor een periode van drie weken groot onderhoud aan de Polderbaan uitgevoerd. Dit onderhoud betreft renovatie van de touchdownzone van baan 18R. Hierdoor zal de Polderbaan in totaal van 10 maart tot en met 21 april 2014 niet beschikbaar zijn.

Gedurende deze periode worden in artikel 3 vrijstellingen van de regels voor het baan- en routegebruik verleend. Deze vrijstellingen betreffen het gebruik van de Zwanenburgbaan en de Aalsmeerbaan in de nacht en de mogelijkheid om routeafwijkingen van vertrekkend verkeer van de Zwanenburgbaan buiten de calculaties van de voor LVNL geldende maximaal toegestane percentages van afwijkingen te houden.

Artikel 4

Het strenge veiligheidsregime brengt met zich mee dat tijdens de NSS op meerdere dagen en op verschillende tijden van de dag sprake zal zijn van diverse luchtruimsluitingen, wat zal leiden tot voorgaande beperkingen voor het baan- en routegebruik. Voor deze verstoringen is een voorziening noodzakelijk. Naast de vrijstellingen in artikel 3 worden daarom in artikel 4, eerste lid, vanwege de NSS-dagen van 23 maart 2014, 23.00 uur, tot en met 26 maart 2014, 6.00 uur, nog aanvullende vrijstellingen voor baangebruik verleend. Deze vrijstellingen betreffen de mogelijkheid om alle banen in de nacht te kunnen gebruiken.

Daarnaast bevat het tweede lid vrijstellingen teneinde te kunnen afwijken van de luchtverkeerswegen en minimum vlieghoogten. Voor alle afwijkingen in het tweede lid geldt dat deze buiten de calculaties van de voor LVNL geldende maximaal toegestane percentages van afwijkingen mogen worden gehouden.

Het is mogelijk dat het vanwege een eerdere aankomst of later vertrek van een regeringsleider noodzakelijk is eerder of later over de vrijstellingen in artikel 4 te beschikken. In het derde lid is



bepaald dat de vrijstellingen ook gelden in een andere periode aansluitend op de NSS indien dat naar het oordeel van de Luchtverkeersleiding Nederland noodzakelijk is.

Artikel 6

Deze regeling treedt in werking met ingang van 10 maart 2014. Voor het afwijken van het systeem van vaste verandermomenten van regelgeving wordt een beroep gedaan op uitzonderingsgrond b, namelijk spoedregelgeving.

De regeling wordt ingetrokken op 1 november 2014, de grenswaarden en vrijstellingen blijven rechtsgeldig.

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