



## **Tijdelijke regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 13 maart 2017, nr. IENM/BSK-2017/65011, houdende vaststelling van vervangende grenswaarden geluidbelasting en vrijstelling van regels in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol in verband met groot onderhoud aan de Kaagbaan (Tijdelijke regeling groot onderhoud Kaagbaan)**

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op artikel 8.23, eerste lid, van de Wet luchtvaart;

BESLUIT:

### **Artikel 1 Definities**

In deze regeling wordt verstaan onder:

*gebruiksjaar 2017*: de periode van 1 november 2016 tot en met 31 oktober 2017;

*LVB*: Luchthavenverkeerbesluit Schiphol.

### **Artikel 2 Vervangende grenswaarden geluidbelasting**

(Gereserveerd)

### **Artikel 3 Vrijstellingen**

1. Gedurende de periode van 18 maart 2017 tot en met 20 juni 2017 dat de Kaagbaan niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud geldt een vrijstelling dagelijks tussen 23:00 uur en 6:00 uur van artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB met betrekking tot landingen op baan 22 (Schiphol-Oostbaan).
2. Gedurende de periode van 18 maart 2017 tot en met 20 juni 2017 dat de Kaagbaan niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud geldt een vrijstelling dagelijks tussen 23:00 en 6:00 uur van artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB voor starts van baan 27 (Buitenveldertbaan).
3. Gedurende de periode van 18 maart 2017 tot en met 20 juni 2017 dat de Kaagbaan niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud geldt een vrijstelling dagelijks tussen 23:00 en 6:00 uur van artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB voor starts van baan 09 (Buitenveldertbaan).
4. Gedurende de periode van 18 maart 2017 tot en met 20 juni 2017 dat de Kaagbaan niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud geldt een vrijstelling dagelijks tussen 23:00 en 6:00 uur van artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB voor starts van baan 18L (Aalsmeerbaan).
5. Het gebruik van de Schiphol-Oostbaan (baan 22) als landingsbaan als bedoeld in het eerste lid kan slechts plaatsvinden indien geen van de andere banen als landingsbaan beschikbaar of bruikbaar is of indien het gebruik van een andere baan ertoe zou leiden dat deze baan tegelijkertijd als start- en als landingsbaan in gebruik zou zijn.
6. Het gebruik van de Aalsmeerbaan als startbaan (baan 18L) als bedoeld in het vierde lid kan slechts plaatsvinden indien de Zwanenburgbaan (baan 18C) niet als startbaan beschikbaar of bruikbaar is.
7. Het gebruik van de Buitenveldertbaan voor starts als bedoeld in het tweede of derde lid kan slechts plaatsvinden indien de Polderbaan niet beschikbaar is of de Polderbaan (baan 36L) respectievelijk de Zwanenburgbaan (baan 18C) niet bruikbaar zijn omdat wordt voorzien dat de windlimieten, zoals geformuleerd in de luchtvaartgids, bladzijde AD2.EHAM-21, paragraaf 4.3.3., hoofdstuk EHAM, van de Aeronautical Information Publication, versie van 2 maart 2017, op deze baan worden overschreden, of vanwege andere meteorologische omstandigheden.

### **Artikel 4 Inwerkingtreding**

Deze regeling treedt in werking met ingang van 18 maart 2017 en vervalt met ingang van 1 november 2017.



---

### **Artikel 5 Citeertitel**

Deze regeling wordt aangehaald als: Tijdelijke regeling groot onderhoud Kaagbaan.

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

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
S.A.M. Dijkema*



## TOELICHTING

### Algemeen

#### 1. Inleiding

De onderhavige regeling bevat vrijstellingen van de regels in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) met betrekking tot het baangebruik vanwege groot onderhoud aan de Kaagbaan. Op een later moment in het gebruiksjaar 2017 zullen vervangende grenswaarden geluid voor de handhavingpunten worden ingevoegd.

#### *Noodzaak groot onderhoud Kaagbaan 2017*

In 2017 zal van 18 maart tot en met 24 mei groot onderhoud worden uitgevoerd aan de Kaagbaan. Het onderhoud van banen en rijbanen wordt jaarlijks bepaald op basis van de inspectieresultaten. De resultaten worden getoetst aan kwaliteitseisen en moeten in overeenstemming zijn met wet- en regelgeving. De Kaagbaan en de bijbehorende op- en afritten vertonen op dit moment verschillende gebreken, waardoor de baan minder betrouwbaar is en regelmatig onaangekondigd voor spoedreparaties buiten gebruik moet worden genomen. Daarnaast heeft de verharding van de baan niet overal de door de EASA vereiste hellingshoek. Deze delen van het oppervlak zullen opnieuw onder profiel moeten worden gebracht. Dit geldt ook voor het oppervlak van de shouldders, waarbij de verharding van de shouldders ook nog eens loszittende steenslag vertoont. Samen met het oppervlak van de goten, die hetzelfde schadebeeld vertonen, is er risico op FOD (foreign object damage). De bovenste lagen van de shoulderverharding en de goten dienen dan ook volledig te worden vervangen. De baan is de afgelopen jaren meerdere keren buiten gebruik geweest door storingen aan de baanverlichting. Deze situatie heeft geleid tot extra controles en daardoor verstoringen van het preferente baangebruik. Om deze situatie beheersbaar te maken zal de verouderde elektrotechnische infrastructuur, zoals bekabeling, transformatoren, armaturen en stekers vervangen moeten worden. Geconstateerd is dat een groot deel van deze infrastructuur het einde van de technische levensduur nadert en in de loop van 2017 vervangen dient te worden.

Op basis van inspecties en storingsanalyses is vastgesteld welke onderdelen en installaties vervangen of hersteld moeten worden. Vaak is er sprake van één op één vervanging, echter voor de vliegveldlichtinstallatie geldt dat er een nieuw verlichtingssysteem concept is ontwikkeld op basis van de laatste technologieën.

Met betrekking tot de operatie en de mogelijke verstoringen is overgestapt om meer werken in een functioneel gebied (baan, rijbaan) te clusteren binnen één jaar.

Nadat de baan is opgeleverd zal het oppervlak van de baan worden gereinigd om de loskomende steenslag ten gevolge van de Antiskid-behandeling van de baan te verwijderen. Het veegregime dat een doorlooptijd van drie weken heeft, vindt voornamelijk in de nacht plaats. Het veegregime gaat in werking aansluitend op de werkzaamheden voor groot onderhoud op 25 mei en zal tussen 23:00 uur en 6:00 uur worden uitgevoerd. In totaal wordt er 10 nachten geveegd. De eerste paar nachten dagelijks, daarna om de dag. De doorlooptijd is afhankelijk van de hoeveelheid Antiskid die los komt bij iedere veegbeurt. Op basis van eerdere ervaring verwacht men dat het veegregime afloopt op 13 juni.

Tijdens het groot onderhoud zullen er verschillende werkzaamheden tegelijkertijd worden uitgevoerd. Hieronder een opsomming van alle werkzaamheden die tijdens het onderhoud zullen worden uitgevoerd.

#### *Baanverharding*

- Vervangen asfaltverharding van Baankop 06 tot net na S1 (totaal 57.000 m<sup>2</sup>);
- Vervangen asfaltverharding vanaf S3 t/m Baankop 24 (totaal 57.000 m<sup>2</sup>);
- Nadat het asfalt is aangebracht zal ook de Antiskid (ASK) opnieuw worden aangebracht op dit gedeelte van de baan.

#### *Shoulderverharding en Lichtverholen goot*

- Vervangen van de asfaltverharding over de gehele lengte van de baan. Dit geldt voor zowel de zuidzijde als de noordzijde (totaal 85.000 m<sup>2</sup>);
- Daarnaast wordt ook de lichtverholer goot (afwateringsgoot) over de gehele lengte vervangen (totaal 6.700 m).



### *Exit/Entry verharding*

Vervangen van ongeveer 50% van asfaltverharding van de S1, S3, S4, S5, S6 en S7E.

### *Verharding S2*

Vervangen asfaltverharding van S2S en S2N en verbreden van S2N aan 2 kanten.

### *Baanmarkering*

Verwijderen en vernieuwen van alle bestaande baanmarkering inclusief alle S exit's/entry's.

### *Baanverlichting*

- Vervangen van de gehele baanverlichting. Alle primaire kabels (5 kV) worden vervangen. Dit houdt in dat alle bestaande bekabeling rondom de baan (ongeveer 8 km) wordt opgegraven (sleuf ongeveer 5 meter breed en ongeveer 1 meter diep) en wordt vervangen door nieuwe bekabeling. Afhankelijk van de locatie liggen er tussen de 5 en 20 stuks kabels in 1 sleuf.
- Vervangen oude type transformatorputten. De bestaande putten (ongeveer 120 stuks rondom de baan) worden vervangen door nieuwe putten welke op een nieuwe locatie worden aangebracht.
- Vervangen van de bestaande armaturen door LED-armaturen. Dit houdt tevens in dat naar elk nieuw armatuur een nieuwe zaaglijn moet worden aangebracht om het armatuur te voorzien van voeding en sturing. In totaal gaat het om ongeveer 1.200 stuks.
- Vervangen PAPI.
- Vervangen stopbars rondom de baan.
- Naderingsmasten coaten + vervangen naderingsarmaturen.
- Opnieuw plaatsen en vervangen van de sensoren van het gladheidsmeldsysteem (GMS).
- Vernieuwen van baanstation H1. Dit station zorgt voor de aansturen van de baan 06-24. Tijdens dit onderhoud wordt de gehele inrichting vernieuwd. Alle elektrische onderdelen worden vervangen en zodanig vernieuwd dat deze de nieuwe baanverlichting kan aansturen.

Naast deze elektrotechnische aanpassingen zullen er ook bouwkundige aanpassingen worden uitgevoerd, zodat deze weer aan de wet- en regelgeving voldoet (o.a. het Bouwbesluit).

### *Hemelwaterafvoer (HWA) leiding tegenover CD baai*

Over een lengte van 700 meter wordt een nieuwe HWA-leiding aangelegd. Deze nieuwe HWA-leiding zal onder rijbaan B, S5 en S6 lopen. Om deze te kunnen aanbrengen zullen er doorbraken gemaakt worden in het asfalt van ongeveer 30 m breed en 3,5 m diep om deze te kunnen aanbrengen.

### *Onderhoud diverse HWA-leidingen rondom de Kaagbaan*

Op diverse plekken worden HWA-leidingen die in de velden van de baan liggen gerenoveerd.

### *Baanborden*

De bestaande baanborden en rijbaanborden rondom de baan zullen worden vervangen door een nieuwe uitvoering in LED.

### *Renoveren velden*

De velden M10, M11, M13, M15 en R29 worden geheel gerenoveerd. Dit houdt in dat het bestaande gras eerst moet worden verwijderd. Hierna wordt de drainage vervangen om plasvorming in de velden tegen te gaan en worden de velden geëgaliseerd en voorzien van nieuw graszaad. Alle andere velden zullen alleen worden voorzien van nieuw graszaad.

Als gevolg van de onderhoudswerkzaamheden zal het verkeer in het gebruiksjaar 2017 anders worden afgewikkeld dan in een normale situatie zonder groot baanonderhoud het geval zou zijn, hetgeen uitgangspunt is in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol. In verband hiermee heeft Schiphol aangekondigd later in het jaar voor gebruiksjaar 2017 een verzoek om vervangende grenswaarden in handhavingpunten  $L_{den}$  en  $L_{night}$  te zullen doen. De onderhoudswerkzaamheden tijdens de verschillende onderhoudsperiodes hebben gevolgen voor de verdeling van de geluidbelasting over de omgeving. Aan de Tafel van Alders (thans: Omgevingsraad Schiphol, ORS) zijn afspraken gemaakt over de baanpreferenties die door LVNL moeten worden toegepast in geval van onderhoudswerkzaamheden. Deze preferenties zijn er onder andere om gericht om geluidpreferente(re) baancombinaties zoveel mogelijk als eerste in te zetten, hetgeen per saldo gunstig is voor de geluidbelasting in de omgeving. Hieronder wordt toegelicht welke effect de werkzaamheden in verband met het groot



onderhoud aan de Kaagbaan hebben op het baangebruik op Schiphol.

### *Afwijkend baangebruik tijdens groot 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 (23:00 uur tot 6:00 uur) normaliter wordt afgehandeld. De verwachting is dat gedurende de onderhoudsperiode van 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.

## **2. De aanvraag**

Op 6 maart 2017 heeft de exploitant van de luchthaven Schiphol (hierna: de exploitant) mij verzocht om in verband met groot baanonderhoud aan de Kaagbaan, af te mogen wijken van de regels met betrekking tot het baangebruik van het LVB. Als gevolg hiervan zal het verkeer in het gebruiksjaar 2017 anders worden afgewikkeld dan in het LVB is opgenomen. In verband hiermee heeft de exploitant in de aanvraag aangekondigd op een later moment voor gebruiksjaar 2017 een verzoek om vervangende grenswaarden geluid voor de handhavingpunten te zullen doen.

## **3. Wettelijk kader**

Op grond van artikel 8.23 van de Wet luchtvaart kan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu vrijstelling van regels voor baan- en routegebruik verlenen en vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingpunten vaststellen, indien ten gevolge van groot onderhoud van een baan of een rijbaan, 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.

## **4. Beoordeling**

Voorop staat dat er een evenwicht dient te bestaan tussen de belangen van de mainport Schiphol voor de 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 in gebruiksjaar 2017', d.d. 6 maart 2017, heeft de exploitant de technische noodzaak van het groot baanonderhoud aan de Kaagbaan voldoende onderbouwd. Ook heeft de exploitant voldoende onderbouwd dat het noodzakelijk is om de werkzaamheden in het gebruiksjaar 2017 uit te voeren.

Het afwijkende baangebruik tijdens het groot baanonderhoud aan de Kaagbaan, is aanleiding voor de exploitant om mij te verzoeken om op basis van artikel 8.23 van de Wet luchtvaart vrijstelling te verlenen van de regels voor het baangebruik uit het LVB. De onderhavige regeling strekt daartoe. De Omgevingsraad Schiphol (ORS) is door Schiphol op de hoogte gesteld. De vrijstellingsregeling 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 vrijstelling in verband met het groot baanonderhoud aan de Kaagbaan geldt voor de periode van



18 maart 2017 tot en met 20 juni 2017. In 2017 zal van 18 maart tot en met 24 mei groot onderhoud worden uitgevoerd aan de Kaagbaan. Aansluitend op het groot onderhoud treedt van 25 mei tot en met 13 juni 2017 het veegregime in werking. Er wordt rekening gehouden met mogelijke uitloop van de werkzaamheden. Om eventuele uitloop van werkzaamheden, als gevolg van slechte weersomstandigheden of andere onvoorziene omstandigheden, te dekken is de einddatum van de in artikel 3 bedoelde vrijstellingen met een week verlengd, te weten tot en met 20 juni 2017 in plaats van tot en met 13 juni 2017. Uit eerdere onderhoudswerkzaamheden is gebleken dat uitloop van werkzaamheden vrijwel nooit plaatsvindt. De verwachting is dat het groot baanonderhoud dit jaar op 13 juni 2017 eindigt.

## **6. Lasten voor burgers en bedrijven**

De regeling leidt niet tot extra lasten.

### **Artikelsgewijs**

#### **Artikel 1 Definities**

Ten behoeve van de leesbaarheid zijn enkele begripsomschrijvingen opgenomen.

#### **Artikel 2 Vervangende grenswaarden geluidbelasting**

Aan de Tafel van Alders zijn afspraken gemaakt over wat bij onderhoudssituaties de baanpreferenties zijn die door Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) dienen te worden gehanteerd. Deze preferenties zijn er onder andere op gericht om de geluidbelasting zo gunstig mogelijk over de omgeving te laten neerslaan, waardoor het aantal gehinderden niet groter is dan noodzakelijk. Naar verwachting zullen ten gevolge van het afwijkend baangebruik vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingpunten noodzakelijk zijn. Zodra daarover meer duidelijkheid is, zal daarvoor door de exploitant een aanvraag worden ingediend. Na uitvoering van een contra-expertise zullen de vervangende grenswaarden door middel van een wijziging van de onderhavige regeling worden vastgesteld in het daartoe gereserveerde artikel 2.

#### **Artikel 3 Vrijstellingen**

LVNL geeft luchtverkeersleiding op een wijze dat voor de afhandeling van het luchthavenluchtverkeer zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van de meest geluidpreferente banen binnen de daarvoor geldende meteorologische en operationele randvoorwaarden. 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.

##### *Eerste lid*

Gedurende de periode van 18 maart 2017 tot en met 20 juni 2017 waarin de Kaagbaan tussen 23:00 uur en 6:00 uur niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud, is het toegestaan om te landen op baan 22 (Schiphol-Oostbaan).

De afspraken over baanpreferenties leiden ertoe dat in de nacht eerst de Polderbaan en de Kaagbaan en vervolgens de Zwanenburgbaan de meest preferente banen zijn voor landingen. Indien deze door de exploitant beschikbaar gestelde banen in de nacht echter niet bruikbaar zijn voor landingen, zal moeten worden uitgeweken naar de Schiphol-Oostbaan (baan 22). De Schiphol-Oostbaan is in dat geval namelijk de enige landingsbaan met Instrument Landing System (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 18 maart 2017 tot en met 20 juni 2017, dagelijks tussen 23:00 uur 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).

##### *Tweede lid*

Gedurende de periode van 18 maart 2017 tot en met 20 juni 2017 waarin de Kaagbaan tussen 23:00 uur en 6:00 uur niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud, is het toegestaan om te starten vanaf baan 27 (Buitenveldertbaan). Indien gedurende de nachtperiode de Kaagbaan niet beschikbaar is voor starts is er bij harde westen- tot zuidwestenwind geen andere startbaan bruikbaar. De Buitenveldertbaan in westelijke richting (baan 27) is in dat geval de enige startbaan, 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 18 maart 2017 tot en met 20 juni 2017, dagelijks tussen 23:00 uur en 6:00 uur vrijstelling verleend van artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB, met betrekking tot starts



vanaf de Buitenveldertbaan naar het westen (baan 27).

#### *Derde lid*

Gedurende de periode van 18 maart 2017 tot en met 20 juni 2017 waarin de Kaagbaan tussen 23:00 uur en 6:00 uur niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud, is het toegestaan om te starten vanaf baan 09 (Buitenveldertbaan). Indien gedurende de nachtperiode de Kaagbaan niet beschikbaar is voor starts is er bij harde oosten-noordoostenwind geen andere startbaan bruikbaar. De Buitenveldertbaan in oostelijke richting (baan 09) is in dat geval de enige startbaan, 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 18 maart 2017 tot en met 20 juni 2017, dagelijks tussen 23:00 uur en 6:00 uur vrijstelling verleend van artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB, met betrekking tot starts vanaf de Buitenveldertbaan naar het oosten (baan 09).

#### *Vierde lid*

Gedurende de periode van 18 maart 2017 tot en met 20 juni 2017 waarin de Kaagbaan tussen 23:00 uur en 6:00 uur niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud is het toegestaan om te starten vanaf baan 18L (de Aalsmeerbaan). Indien gedurende de nachtperiode de Kaagbaan niet beschikbaar is voor starts wordt bij harde zuidwesten- of zuidenwind normaal gesproken de Zwanenburgbaan (baan 18C) als startbaan ingezet (in combinatie met baan 18R als landingsbaan). Vanwege de lengte van de onderhoudsperiode is het mogelijk dat baan 18C gedurende de nachtperiode tijdelijk niet beschikbaar is vanwege onvoorziene omstandigheden (bijvoorbeeld kort onderhoud). De Aalsmeerbaan in zuidelijke richting (baan 18L) is in dat geval de enige startbaan, 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 18 maart 2017 tot en met 20 juni 2017, dagelijks tussen 23:00 uur en 6:00 uur vrijstelling verleend van artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB, met betrekking tot starts vanaf de Aalsmeerbaan naar het zuiden (baan 18L).

#### *Vijfde lid*

Het gebruik van baan 22 (Schiphol-Oostbaan) voor landingen in het eerste lid is alleen toegestaan indien geen van de andere banen beschikbaar of bruikbaar is, of indien het gebruik van een andere baan ertoe zou leiden dat deze baan tegelijkertijd als start- en landingsbaan (mixed model) zou moeten worden ingezet.

#### *Zesde lid*

Het gebruik van baan 18L (Aalsmeerbaan) voor starts in het vierde lid is alleen toegestaan indien baan 18C (Zwanenburgbaan) niet beschikbaar of bruikbaar is voor starts (zie ook de toelichtingen bij het vierde en zevende lid).

#### *Zevende lid*

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, bladzijde AD2.EHAM-21, paragraaf 4.3.3. hoofdstuk EHAM, van de Aeronautical Information Publication (AIP, versie 2 maart 2017) 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, 2013/14, 29 665, nr. 190). De zinsneden 'wordt voorzien' en 'of vanwege andere meteorologische omstandigheden' in artikel 3, zevende lid, zijn opgenomen om mogelijk te maken dat door LVNL geanticipeerd of gereageerd kan worden op weerscondities, conform de afspraken die in het kader van het nieuwe normen- en handhavingstelsel, zoals vastgelegd in bijlage 3 bij het Aldersadvies, zijn gemaakt aan de Alders-tafel.

### **Artikel 4 Inwerkingtreding**

Deze regeling treedt in werking met ingang van 18 maart 2017. Omdat met de werkzaamheden in verband met het groot onderhoud aan de Kaagbaan exact op die datum wordt begonnen, wordt afgeweken van de zogenoemde vaste verandermomenten die voor ministeriële regelingen worden gehanteerd. Tevens wordt afgeweken van de minimuminvoeringstermijn. Deze uitzonderingen kunnen worden gemotiveerd met een beroep op aanwijzing 174, vierde lid, onder a van de Aanwijzingen voor de regelgeving. Het gaat in het onderhavige geval om regelgeving die gepaard gaat met afspraken en afstemming met doelgroepen. Dit maakt het mogelijk om de regeling direct toe te passen: het gaat immers om een in het verleden al meerdere malen toegepaste en in de praktijk beproefde werkwijze.



---

De regeling vervalt op 1 november 2017, aan het begin van het nieuwe gebruiksjaar.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
S.A.M. Dijkma*