



Tijdelijke regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 15 maart 2018, nr. IENW/BSK-2018/52972, houdende vaststelling van vervangende grenswaarden geluidbelasting en vrijstelling van regels in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol in verband met groot onderhoud aan de Polderbaan en Buitenveldertbaan (Tijdelijke regeling groot onderhoud Polderbaan en Buitenveldertbaan)

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

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

BESLUIT:

Artikel 1 Definities

In deze regeling wordt verstaan onder:

Gebruiksjaar 2018: de periode van 1 november 2017 tot en met 31 oktober 2018;

LVB: Luchthavenverkeerbesluit Schiphol.

Artikel 2 Vervangende grenswaarden geluidbelasting

1. In afwijking van de grenswaarden, genoemd in de tabel van bijlage 2 bij het LVB, gelden voor het gebruiksjaar 2018 de volgende vervangende grenswaarden:

Grenswaarden handhavingpunten etmaal L_{den} [dB(A)]				
Puntnummer	X-coörd	Y-coörd	Grenswaarde	Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden
1	97.325	470.400	56,01	57,01
2	100.475	472.525	57,73	58,73
3	104.150	474.925	58,77	59,77
4	106.325	477.125	58,26	59,26
5	108.875	478.725	57,91	58,91
6	109.675	481.125	57,63	58,63
7	107.625	486.025	57,41	58,41
8	107.725	489.075	58,53	59,53
9	107.725	492.100	57,10	58,10
10	108.525	495.350	58,98	59,98
11	109.175	498.100	58,55	59,55
12	109.550	500.725	58,25	59,25
13	110.250	503.025	57,31	58,31
14	110.775	500.550	56,69	57,69
15	110.575	496.725	57,79	58,79
16	111.750	491.425	57,36	58,36
17	111.825	487.425	57,67	58,67
18	111.950	485.275	61,81	62,81
19	113.625	482.275	54,01	55,01
20	116.175	481.925	58,15	59,15
21	119.050	481.900	57,63	58,63
22	122.025	481.450	57,59	58,59
23	118.800	481.050	56,95	57,95
24	114.525	476.925	57,55	58,55
25	116.100	474.050	57,92	58,92
26	113.575	472.550	55,48	56,48
27	112.500	468.500	56,24	57,24
28	112.600	472.325	55,62	56,62
29	112.525	475.400	57,03	58,03

Grenswaarden handhavingspunten etmaal L_{den} [dB(A)]				
Puntnummer	X-coörd	Y-coörd	Grenswaarde	Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden
30	110.475	475.250	57,29	58,29
31	108.600	475.075	58,77	59,77
32	110.150	471.075	56,86	57,86
33	106.800	471.150	56,78	57,78
34	103.400	472.225	57,34	58,34
35	98.400	470.300	57,20	58,20

2. In afwijking van de grenswaarden, genoemd in de tabel van bijlage 3 bij het LVB, gelden voor het gebruiksjaar 2018 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	51,34	52,34
2	104.150	474.925	47,38	48,38
3	105.750	476.600	45,50	46,50
4	108.875	478.725	46,34	47,34
5	108.025	485.875	49,66	50,66
6	108.350	492.100	49,31	50,31
7	108.525	495.350	48,02	49,02
8	109.275	501.750	47,21	48,21
9	109.675	504.850	46,30	47,30
10	110.825	504.425	46,70	47,70
11	110.775	500.550	47,62	48,62
12	110.575	496.725	48,72	49,72
13	110.600	494.400	48,66	49,66
14	110.175	488.550	49,81	50,81
15	118.825	481.650	50,36	51,36
16	120.250	481.500	49,36	50,36
17	118.825	481.350	50,01	51,01
18	111.000	476.350	46,95	47,95
19	109.175	474.600	44,21	45,21
20	110.750	471.600	45,68	46,68
21	115.875	468.125	43,37	44,37
22	111.800	467.525	44,14	45,14
23	109.500	468.025	45,66	46,66
24	106.000	471.050	46,00	47,00
25	100.475	472.525	46,27	47,27

Artikel 3 Vrijstellingen

- Gedurende de periode van 25 maart 2018 tot en met 16 april 2018 dat de Polderbaan 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 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 25 maart 2018 tot en met 16 april 2018 dat de Polderbaan niet bruikbaar is vanwege groot baanonderhoud geldt een vrijstelling dagelijks voor het gehele etmaal van de artikelen 3.1.1, eerste lid, en 3.1.3, eerste lid, van het LVB met betrekking tot de luchtverkeerwegen die voor vertrekkend verkeer vanaf baan 36C (Zwanenburgbaan) zijn aangewezen in bijlage 1 van het LVB op de kaarten 1/21 en 2/21.
- Gedurende de periode van 20 mei 2018 tot en met 4 juni 2018 dat de Buitenveldertbaan niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud geldt dagelijks een vrijstelling 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).
- Gedurende de periode van 20 mei 2018 tot en met 4 juni 2018 dat de Buitenveldertbaan 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 landingen op baan 24 (Kaagbaan).

5. Het gebruik van baan 22 (Schiphol-Oostbaan) als landingsbaan overeenkomstig het derde 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) overeenkomstig het eerste lid kan slechts plaatsvinden indien de Zwanenburgbaan (baan 18C) niet als startbaan 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.
7. Het gebruik van de Aalsmeerbaan voor landingen overeenkomstig het eerste lid, kan slechts plaatsvinden indien de Kaagbaan niet bruikbaar is voor landingen 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 1 maart 2018, op deze baan worden overschreden, of vanwege andere meteorologische omstandigheden.

Artikel 4 Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking met ingang van 25 maart 2018 en vervalt met ingang van 1 november 2018.

Artikel 5 Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Tijdelijke regeling groot onderhoud Polderbaan en Buitenveldertbaan.

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

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga*



TOELICHTING

Algemeen

1. Inleiding

De onderhavige regeling bevat vrijstellingen van de regels in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) met betrekking tot het baan- en routegebruik vanwege groot onderhoud aan de Polderbaan en de Buitenveldertbaan. De regeling bevat voor gebruiksjaar 2018 ook vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten.

Noodzaak groot onderhoud Polderbaan en Buitenveldertbaan 2018

In 2018 zal gedurende de periode van 25 maart tot en met 16 april 2018 groot onderhoud worden uitgevoerd aan de Polderbaan (baan 18R-36L) en de nabijgelegen rijbaan V. Het project groot onderhoud Polderbaan is opgenomen in het meerjarig onderhoudsplan van Schiphol (MJOP 2017-2021). Groot onderhoud is om een aantal redenen van belang. Voor de kwaliteit van banen en rijbanen gelden bepaalde eisen. Om aan die eisen te kunnen voldoen moet er regelmatig onderhoud worden uitgevoerd. Het benodigde onderhoud wordt jaarlijks bepaald op basis van inspecties. 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 voor zowel het luchthavenproces als de omgeving van de luchthaven wordt het onderhoud zo efficiënt mogelijk uitgevoerd met zo min mogelijk hinder voor Schiphol en de omwonenden. De Polderbaan is een van de geluidpreferente banen, en daardoor één van de belangrijkste. Met ongeveer 100.000 vliegbewegingen per jaar is het één van de meest gebruikte banen van Schiphol. Tijdens het groot onderhoud aan de Polderbaan zullen de volgende werkzaamheden worden uitgevoerd:

- Aanbrengen praktijkvak asfalt op de baan over een lengte van 500 meter;
- Verbreden dienstenbaan kop 36L;
- Renoveren baan- en rijbaanstation;
- Vernieuwen markering rijbaan Victor;
- Hemelwaterafvoer inspecties rondom de baan;
- Correctief herstellen verlichting op de baan en rijbaan Victor.

Op de werkzaamheden die in 2018 staan gepland is geen uitstel van onderhoud mogelijk. Door de verharding nu te vervangen wordt voorkomen dat een complete reconstructie noodzakelijk zou zijn met de nodige verstoring van dien.

Gedurende de periode van 20 mei tot en met 4 juni 2018 wordt groot onderhoud uitgevoerd aan de Buitenveldertbaan (baan 09-27). In deze periode wordt de nieuwe PAPI (Precision Approach Path Indicator), een visueel landingshulpmiddel, aangelegd. Deze moet als gevolg van eisen vanuit EASA (European Aviation Safety Agency) worden aangelegd. De doorlooptijd van de werkzaamheden bedraagt twee weken waarin naast de technische werkzaamheden om de apparatuur te plaatsen het systeem ook moet worden ingeregeld. Naast de plaatsing van de PAPI wordt vanuit het oogpunt van efficiëntie meteen ook het regulier onderhoud in dezelfde periode uitgevoerd.

Op dit moment is de Buitenveldertbaan (baan 09) aangemerkt als non-precision approach runway en wordt deze baan incidenteel als zodanig gebruikt.

Met de aanwezigheid van PAPI op baan 09 wordt beoogd de vliegveiligheid tijdens de naderingsfase te vergroten. Stabilized approaches kunnen door de aanwezigheid van PAPI nauwkeuriger worden uitgevoerd. In het EASA certificeringstraject is naar voren gekomen dat op grond van safety- en compliance-aspecten de aanleg van de PAPI op baan 09 zelfs is vereist. Voor het aanleggen van het PAPI-systeem moeten onder andere de volgende werkzaamheden worden uitgevoerd:

- 3 kilometer kabels graven;
- Een boring onder de Aalsmeerbaan door;
- Een boring onder rijbaan E door;
- Inregeling van het systeem.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat kan ingevolge artikel 8.23 van de Wet luchtvaart indien vanwege groot onderhoud van een baan het normale gebruik van de luchthaven ernstig wordt belemmerd, een in het LVB vastgelegde grenswaarde voor de geluidbelasting in bepaalde punten in de nabijheid van de luchthaven, de zgn. handhavingspunten, vervangen door een andere grenswaarde. In verband met groot onderhoud heeft Schiphol voor gebruiksjaar 2018, naast vrijstellingen van de regels in het LVB voor het baangebruik, ook verzocht om vervangende grenswaarden voor de



geluidbelasting L_{den} en L_{night} in handhavingpunten als bedoeld in de bijlagen 2 en 3 van het LVB. Voor groot onderhoud zijn aan de Tafel van Alders (thans: Omgevingsraad Schiphol, ORS) afspraken gemaakt over hoe de baanpreferenties door de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) moeten worden toegepast. Er wordt naar gestreefd om geluidpreferente(re) baancombinaties zoveel mogelijk als eerste in te zetten. Hieronder wordt toegelicht welke effect de werkzaamheden aan de Polderbaan en Buitenveldertbaan hebben op het baangebruik op Schiphol.

Afwijkend baangebruik tijdens groot onderhoud Polderbaan

De Polderbaan is 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). Als de Polderbaan buiten gebruik is, heeft dat consequenties voor het baangebruik.

Indien de Polderbaan niet beschikbaar is, dan neemt de Zwanenburgbaan deze rol als primaire baan over. De baan die in pieken wordt bijgezet is dan de Buitenveldertbaan. Dit betekent voor noordelijk baangebruik dat in startpieken wordt gestart op de Zwanenburgbaan (baan 36C) en de Buitenveldertbaan (baan 09) en wordt geland op de Kaagbaan (baan 06). In landingspieken wordt gestart op de Zwanenburgbaan (baan 36C) en geland op de Kaagbaan (baan 06) en de Aalsmeerbaan (baan 36R). Bij zuidelijk baangebruik wordt in startpieken gestart op de Kaagbaan (baan 24) en de Aalsmeerbaan (baan 18L) en wordt geland op de Zwanenburgbaan (baan 18C). In landingspieken wordt gestart op de Kaagbaan (baan 24) en geland op de Zwanenburgbaan (baan 18C) en de Buitenveldertbaan (baan 27). Baan 36C kent geen vaste vertrekroutes (Standard Instrument Departure, SID) naar het westen. Deze zijn om veiligheidsredenen niet gedefinieerd, om te voorkomen dat vliegers in de cockpit vanaf baan 36C per ongeluk een SID naar het westen selecteren, terwijl in de reguliere situatie baan 36L dan ook als startbaan actief is. Dit betekent dat, indien de Polderbaan niet beschikbaar is, verkeer vanaf baan 36C naar het westen een koersinstructie krijgt van LVNL in de vorm van een te volgen radiaal. Deze radiaal is zo gekozen dat Spaarndam zo veel mogelijk wordt ontzien.

De Polderbaan is ook in de nacht één van de preferente banen op Schiphol. Gedurende de periode dat de Polderbaan niet beschikbaar is, zal met name de Zwanenburgbaan intensief worden ingezet als alternatieve start- of landingsbaan voor de Polderbaan. Ook de Aalsmeerbaan zal mogelijk vaker worden gebruikt, om te voorkomen dat de Zwanenburgbaan bij harde zuiden- of noordenwind tegelijkertijd als landings- en startbaan dient te worden ingezet (mixed-mode).

Afwijkend baangebruik tijdens groot onderhoud Buitenveldertbaan

De Buitenveldertbaan wordt in de eerste twee preferenties bij wind uit noordelijke dan wel zuidelijke richtingen in principe niet gebruikt. Wanneer volgens de eerste of tweede preferentie gevlogen kan worden, zullen er bij het buiten gebruik zijn van de Buitenveldertbaan nagenoeg geen consequenties zijn voor het baangebruik. Bij onder meer een krachtige oosten- of westenwind, laaghangende bewolking, beperkte zichtcondities, omschakelen van noordelijk naar zuidelijk baangebruik en vice versa en bij buien wordt veelal de Buitenveldertbaan voor kortere of langere duur ingezet. De Buitenveldertbaan is de enige baan op Schiphol in zuivere oost-west richting. Het buiten gebruik zijn van de Buitenveldertbaan heeft tot gevolg dat naar verwachting landingen op de Buitenveldertbaan uit het oosten (baan 27) met name worden verplaatst naar de Schiphol-Oostbaan en de Kaagbaan. Voor startend verkeer naar het oosten zal de Aalsmeerbaan (baan 18L) vaker (kunnen) worden ingezet dan het geval zou zijn geweest indien de Buitenveldertbaan (baan 09) beschikbaar was. Ook zal de Kaagbaan naar het noordoosten (baan 06) vaker als startbaan ingezet (kunnen) worden bij noordoostenwind. 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 (kunnen) worden voor landend verkeer. De Schiphol-Oostbaan is tijdens deze onderhoudsperiode de enige landingsbaan voorzien van een Instrument Landing System (ILS), waarvan bij harde (zuid)westenwind gebruik kan worden gemaakt.

De Buitenveldertbaan wordt 's nachts in principe niet gebruikt. Voor het nachtelijk baangebruik op Schiphol worden in reguliere omstandigheden daarom geen veranderingen verwacht gedurende de periode dat de Buitenveldertbaan buiten gebruik is. Indien er echter sprake is van een harde (zuid)westenwind, dan biedt het LVB echter wel de ruimte om de Buitenveldertbaan als landingsbaan (baan 27) in te zetten. Indien de Buitenveldertbaan niet beschikbaar is en er in de nacht sprake van een harde (zuid)westenwind is, zou dit tot de ongewenste situatie kunnen leiden dat er dient te worden geland op de Kaagbaan (baan 24), terwijl er dan ook gelijktijdig vanaf de Kaagbaan (baan 24) moet worden gestart (mixed-mode). Bovendien is er geen ILS aanwezig op landingsbaan 24. Teneinde te voorkomen dat de Kaagbaan in dat geval in mixed-mode wordt gebruikt en om in de nacht een landingsbaan met ILS beschikbaar te hebben, zal in die specifieke windsituatie de Schiphol-Oost baan als landingsbaan (baan 22) opengesteld dienen te worden, zodat deze kan worden ingezet.



2. De aanvraag

Op 8 maart 2018 heeft de exploitant van de luchthaven Schiphol (hierna: de exploitant) mij verzocht om in verband met groot onderhoud aan de Polderbaan en de Buitenveldertbaan, af te mogen wijken van de regels met betrekking tot het baangebruik, bedoeld in het LVB. Als gevolg hiervan zal het verkeer in het gebruiksjaar 2018 anders worden afgewikkeld dan in het LVB is opgenomen. In verband hiermee heeft de exploitant in de aanvraag voor het gebruiksjaar 2018 ook een verzoek om vervangende grenswaarden geluid voor de handhavingspunten gedaan.

3. 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 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

Naar aanleiding van de aanvraag van de exploitant is de onderhavige regeling opgesteld. Daarbij is in de eerste plaats gekeken naar het evenwicht tussen de belangen van de mainport Schiphol voor de luchtzijdige bereikbaarheid en de belangen van de omgeving en omwonenden van Schiphol. De noodzaak en de belangen 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 2018', d.d. 8 maart 2018, heeft de exploitant de technische noodzaak van het groot baanonderhoud aan de Polderbaan en de Buitenveldertbaan voldoende onderbouwd. Ook heeft de exploitant voldoende onderbouwd dat het noodzakelijk is om de werkzaamheden in het gebruiksjaar 2018 uit te voeren.

Het afwijkend baangebruik tijdens het onderhoud aan de Polderbaan en Buitenveldertbaan, is aanleiding voor de exploitant geweest om mij te verzoeken om op basis van artikel 8.23 van de Wet luchtvaart vrijstelling te verlenen van de regels voor het baan- en routegebruik uit het LVB, en vervangende grenswaarden geluid aan te vragen. De onderhavige regeling strekt daartoe.

Het Nationaal Ruimtevaart Laboratorium (NLR) heeft een contra-expertise uitgevoerd op de berekeningen voor de vervangende grenswaarden. Het NLR heeft geadviseerd om de door Schiphol aangevraagde vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten toe te passen voor het gebruiksjaar 2018.

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 vrijstellingen in verband met het groot onderhoud aan de Polderbaan geldt voor de periode van 25 maart 2018 tot en met 23 april 2018. De vrijstelling in verband met het groot onderhoud aan de Buitenvelderbaan geldt voor de periode van 20 mei 2018 tot en met 11 juni 2018. Daarin is per baan rekening gehouden met mogelijke uitloop van een week voor de uitvoering van de werkzaamheden als gevolg van slechte weersomstandigheden of andere onvoorziene omstandigheden. Uit eerdere ervaringen met onderhoudswerkzaamheden is gebleken dat uitloop van werkzaamheden vrijwel nooit plaatsvindt. Naar verwachting zullen de werkzaamheden dus op respectievelijk 16 april 2018 en 4 juni 2018 voltooid zijn.

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.

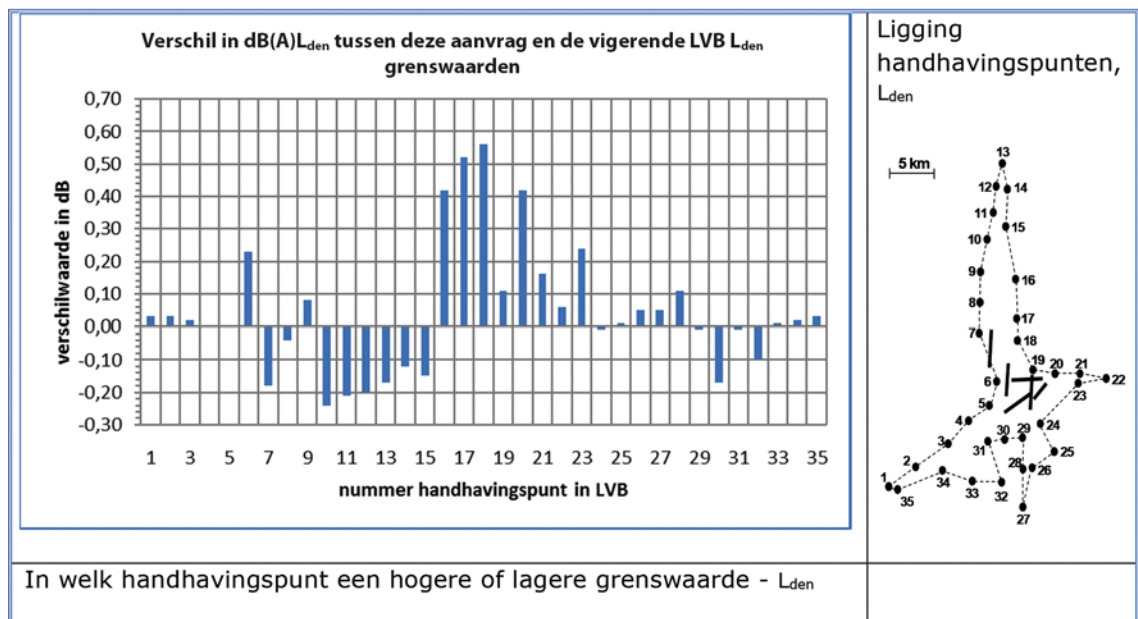


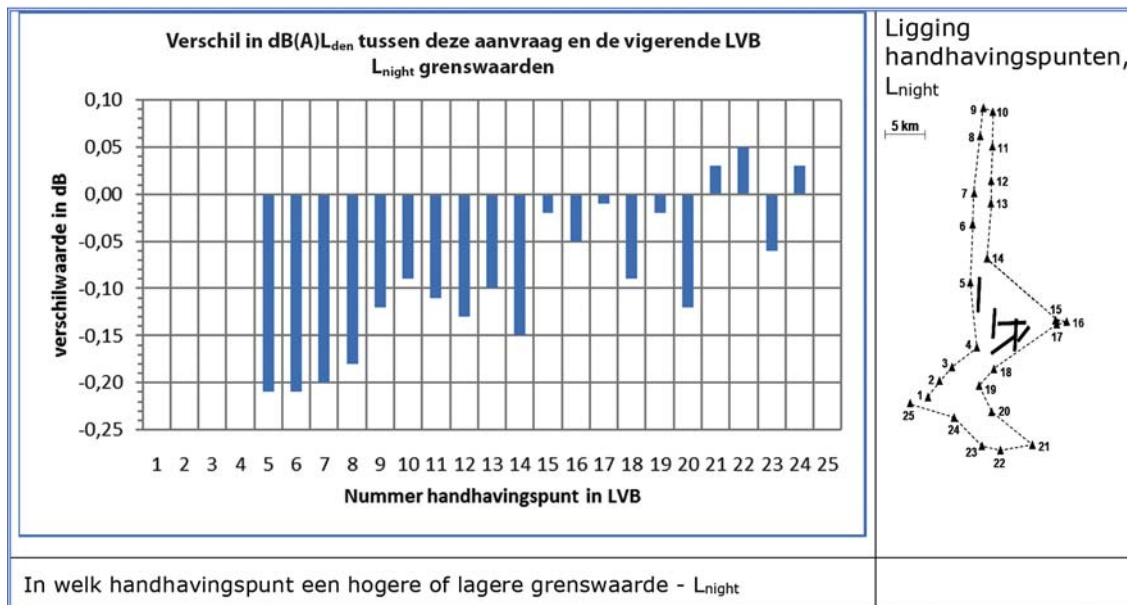
Artikel 2 Vervangende grenswaarden geluidbelasting

Aan de Tafel van Alders zijn afspraken gemaakt over wat bij onderhoudssituaties de baanpreferenties zijn die door 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. Als gevolg van het afwijkend baangebruik zijn vervangende grenswaarden geluid voor de geluidbelasting in handhavingspunten noodzakelijk. Zoals eerder opgemerkt kan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat ingevolge artikel 8.23 van de Wet luchtvaart indien in verband met groot onderhoud van een baan het normale gebruik van de luchthaven ernstig wordt belemmerd een in het LVB voor een handhavingspunt vastgelegde grens voor de geluidbelasting vervangen door een andere grenswaarde. Een vervangende grenswaarde kan voor ten hoogste een jaar worden vastgesteld. De ILT stelt tussentijds en aan het eind van het gebruiksjaar een handhavingsrapport op. In het tussentijdse rapport kijkt de ILT of er sprake is van een overschrijdingsrisico van de grenswaarde aan het eind van het gebruiksjaar. In het eindrapport beoordeelt de ILT onder meer of er sprake is van een overschrijding van een grenswaarde. Een overschrijding van een grenswaarde kan pas na afloop van het gebruiksjaar definitief worden vastgesteld.

Artikel 2 bevat vervangende grenswaarden geluid 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 8 maart 2018 (kenmerk 008-2018-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 twee figuren zijn de verschillen aangegeven tussen de grenswaarden zonder het groot onderhoud en de grenswaarden met het groot onderhoud zoals geregeld in de onderhavige regeling. De eerste figuur heeft betrekking op L_{den} (Level day-evening-night), en de tweede figuur heeft betrekking op L_{night} (indicator van nachtelijke geluidbelasting). Een staafje boven de nullijn geeft aan met hoeveel dB(A) de grenswaarde is verhoogd ten behoeve van de werkzaamheden, een staafje onder de nullijn geeft de verlaging aan.





Bij het bepalen van de grenswaarden is rekening gehouden met de baanpreferenties zoals deze in het Aldersadvies van 8 oktober 2013¹ zijn afgesproken. Het afwijkende baangebruik heeft tot gevolg dat de geprognoseerde L_{den} geluidbelasting in sommige handhavingpunten afneemt en in andere punten toeneemt.

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 25 maart tot en met 16 april dat de Polderbaan niet beschikbaar is tussen 23:00 en 6:00 uur vanwege groot onderhoud, wordt de Zwanenburgbaan opengesteld voor starts van baan 36C en landingen op baan 18C.

Tevens is vrijstelling noodzakelijk voor starts op de Aalsmeerbaan naar het zuiden (baan 18L) om mixed-mode operaties op de Zwanenburgbaan zoveel mogelijk te voorkomen. Uit het oogpunt van veiligheid is het onwenselijk om de Zwanenburgbaan, die dan voor landingen uit het noorden (baan 18C) wordt gebruikt, tegelijkertijd ook voor starts naar het zuiden te gebruiken. Om mixed-mode operaties op de Zwanenburgbaan naar het noorden zoveel mogelijk te voorkomen, is het gedurende deze periode tevens toegestaan om tussen 23:00 uur en 6:00 uur te landen op de Aalsmeerbaan (baan 36R).

Tweede lid

Gedurende de periode van 25 maart 2018 tot en met 16 april 2018 dat de Polderbaan niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud, wordt een vrijstelling verleend van de luchtverkeerswegen die zijn aangewezen voor vertrekkend verkeer vanaf baan 36C (Zwanenburgbaan) in bijlage 1 van het LVB op de kaarten 1/21 en 2/21.

Aangezien er geen standard instrument departures (SID's) vanaf baan 36C naar het westen bestaan, zullen startende vliegtuigen die van deze baan gebruik maken een instructie van de luchtverkeersleiding krijgen. Zo zullen vliegtuigen met bestemming sector 4 of 5 vanaf baan 36C een radiaal krijgen en zullen vliegtuigen met een bestemming sector 1, 2 of 3, de SID voor de dag toegewezen krijgen. Het is mogelijk dat het vliegtuig daardoor buiten de luchtverkeerswegen van baan 36C komt. Voor afwijkingen van luchtverkeerswegen geldt een maximaal toegestaan percentage per gebruiksjaar. De vrijstelling

¹ Kamerstukken II, 2013/14, 29 665, nr. 190.



leidt ertoe dat dit percentage niet van toepassing is op afwijkingen van luchtverkeerwegen voor vertrekkend verkeer vanaf baan 36C gedurende de periode van 25 maart 2018 tot en met 16 april 2018 dat de Polderbaan niet beschikbaar is tussen 23.00 uur en 6.00 uur vanwege groot onderhoud. Dergelijke afwijkingen worden dus niet gerelateerd aan het maximaal toegestane percentage.

Derde lid

Gedurende de periode van 20 mei tot en met 4 juni 2018 dat de Buitenveldertbaan niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud is het niet mogelijk om te landen op die baan. 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 vanwege een harde zuidwestelijke wind, al dan niet in combinatie met het ontbreken van een ILS (zoals bij baan 24, Kaagbaan), zal moeten worden uitgeweken naar de Schiphol-Oostbaan (baan 22). 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 20 mei tot en met 4 juni 2018 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).

Vierde lid

In het voorgaande lid is de vrijstelling voor het gebruik van baan 22 geregeld. In dit lid wordt de vrijstelling voor het gebruik van baan 24 (Kaagbaan) geregeld.

Vijfde lid

Het gebruik van baan 22 (Schiphol-Oostbaan) voor landingen in het derde 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 mixed mode zou moeten worden ingezet.

Zes lid

Vrijstelling is noodzakelijk voor starts op de Aalsmeerbaan naar het zuiden (baan 18L) om mixed-mode operaties op de Zwanenburgbaan zoveel mogelijk te voorkomen. Uit het oogpunt van veiligheid is het onwenselijk om de Zwanenburgbaan, die dan voor landingen uit het noorden (op baan 18C) wordt gebruikt, tegelijkertijd ook voor starts naar het zuiden te gebruiken.

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 1 maart 2018) 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). 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 Alderstafel.

Artikel 4 Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking met ingang van 25 maart 2018 omdat de werkzaamheden voor het groot onderhoud op die datum beginnen. Daarmee wordt afgeweken van de zogenaamde vaste verandermomenten. Ook wordt afgeweken van de minimuminvoeringstermijn. Met deze afwijking worden aanmerkelijke ongewenste publiek nadelen voorkomen (Ar. 4.17, vijfde lid, onder a). De regeling vervalt op 1 november 2018. Dat is het moment waarop het nieuwe gebruiksjaar begint.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga*