



Tijdelijke regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 1 februari 2019, nr. IENW/BSK-2019/10729, houdende vaststelling van vervangende grenswaarden geluidbelasting en vrijstelling van regels in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol in verband met groot onderhoud aan en nabij de Zwanenburgbaan en groot onderhoud nabij de Kaagbaan (Tijdelijke regeling groot onderhoud Zwanenburgbaan en Kaagbaan)

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 2019: de periode van 1 november 2018 tot en met 31 oktober 2019;

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 2019 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	55,85	56,85
2	100.475	472.525	57,58	58,58
3	104.150	474.925	58,61	59,61
4	106.325	477.125	58,08	59,08
5	108.875	478.725	57,74	58,74
6	109.675	481.125	59,44	60,44
7	107.625	486.025	57,63	58,63
8	107.725	489.075	58,60	59,60
9	107.725	492.100	57,04	58,04
10	108.525	495.350	59,23	60,23
11	109.175	498.100	58,77	59,77
12	109.550	500.725	58,46	59,46
13	110.250	503.025	57,47	58,47
14	110.775	500.550	56,80	57,80
15	110.575	496.725	57,95	58,95
16	111.750	491.425	56,71	57,71
17	111.825	487.425	56,74	57,74
18	111.950	485.275	60,76	61,76
19	113.625	482.275	54,27	55,27
20	116.175	481.925	58,35	59,35
21	119.050	481.900	57,88	58,88
22	122.025	481.450	57,81	58,81
23	118.800	481.050	57,21	58,21
24	114.525	476.925	57,65	58,65
25	116.100	474.050	57,94	58,94
26	113.575	472.550	55,69	56,69
27	112.500	468.500	56,41	57,41
28	112.600	472.325	55,91	56,91

Puntnummer	X-coörd	Y-coörd	Grenswaarde	Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden
29	112.525	475.400	57,18	58,18
30	110.475	475.250	58,22	59,22
31	108.600	475.075	58,93	59,93
32	110.150	471.075	57,17	58,17
33	106.800	471.150	56,50	57,50
34	103.400	472.225	57,24	58,24
35	98.400	470.300	57,02	58,02

2. In afwijking van de grenswaarden, genoemd in de tabel van bijlage 3 bij het LVB, gelden voor het gebruiksjaar 2019 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	52,74	53,74
2	104.150	474.925	50,15	51,15
3	105.750	476.600	47,53	48,53
4	108.875	478.725	47,48	48,48
5	108.025	485.875	52,22	53,22
6	108.350	492.100	51,93	52,93
7	108.525	495.350	49,99	50,99
8	109.275	501.750	48,54	49,54
9	109.675	504.850	46,86	47,86
10	110.825	504.425	47,46	48,46
11	110.775	500.550	48,56	49,56
12	110.575	496.725	49,89	50,89
13	110.600	494.400	50,55	51,55
14	110.175	488.550	52,46	53,46
15	118.825	481.650	52,40	53,40
16	120.250	481.500	51,30	52,30
17	118.825	481.350	52,37	53,37
18	111.000	476.350	48,81	49,81
19	109.175	474.600	46,49	47,49
20	110.750	471.600	46,95	47,95
21	115.875	468.125	43,88	44,88
22	111.800	467.525	44,42	45,42
23	109.500	468.025	45,80	46,80
24	106.000	471.050	45,81	46,81
25	100.475	472.525	48,60	49,60

Artikel 3. Vrijstellingen

- Gedurende de periode van 24 februari 2019 tot en met 11 maart 2019 dat de Kaagbaan niet beschikbaar is vanwege werkzaamheden nabij die baan, geldt een vrijstelling dagelijks tussen 23:00 uur en 6:00 uur van artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB voor:
 - Starts vanaf baan 09 en starts vanaf baan 27 (Buitenveldertbaan);
 - Landingen op baan 09 en landingen op baan 27 (Buitenveldertbaan);
 - Landingen op baan 22 (Schiphol-Oostbaan).
- Gedurende de periode van 10 maart 2019 tot en met 29 april 2019 dat de Zwanenburgbaan niet beschikbaar is vanwege werkzaamheden aan en nabij die baan, geldt een vrijstelling dagelijks tussen 23:00 uur en 6:00 uur van artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB voor:
 - Starts vanaf baan 18L (Aalsmeerbaan);
 - Landingen op baan 36R (Aalsmeerbaan).
- Gedurende de periode van 1 september tot en met 30 september 2019 dat de Kaagbaan niet beschikbaar is vanwege diverse werkzaamheden nabij die baan, geldt een vrijstelling dagelijks tussen 23:00 uur en 6:00 uur van artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB voor:



- a. Starts vanaf baan 09 en starts vanaf baan 27 (Buitenveldertbaan);
 - b. Landingen op baan 09 en landingen op baan 27 (Buitenveldertbaan);
 - c. Landingen op baan 22 (Schiphol-Oostbaan).
4. Het gebruik van baan 22 (Schiphol-Oostbaan) als landingsbaan overeenkomstig het eerste en derde lid kan slechts plaatsvinden indien geen van de andere banen als landingsbaan beschikbaar is of bruikbaar is omdat wordt voorzien dat de windlimieten, zoals geformuleerd in de luchtvaartgids, paragraaf (AIP) 4.3.3. van hoofdstuk EHAM, blz. AD2.EHAM-21, van de Aeronautical Information Publication, versie van 17 januari 2019, op deze andere baan worden overschreden, of vanwege andere meteorologische omstandigheden of indien het gebruik van een andere baan ertoe zou leiden dat deze andere baan tegelijkertijd als start- en als landingsbaan in gebruik zou zijn.
 5. Het gebruik van de Buitenveldertbaan voor starts als bedoeld in het eerste of derde lid kan slechts plaatsvinden indien de Polderbaan niet beschikbaar is of de Polderbaan (baan 36L) respectievelijk de Zwanenburgbaan (baan 18C) beide niet bruikbaar zijn omdat wordt voorzien dat de windlimieten, zoals geformuleerd in de luchtvaartgids, paragraaf (AIP) 4.3.3. van hoofdstuk EHAM, blz. AD2.EHAM-21, van de Aeronautical Information Publication, versie van 17 januari 2019, op deze banen worden overschreden, of vanwege andere meteorologische omstandigheden.
 6. Het gebruik van de Aalsmeerbaan voor landingen overeenkomstig het tweede lid kan slechts plaatsvinden indien de Kaagbaan niet beschikbaar is of bruikbaar is voor landingen omdat wordt voorzien dat de windlimieten, zoals geformuleerd in de luchtvaartgids, paragraaf (AIP) 4.3.3. van hoofdstuk EHAM, blz. AD2.EHAM-21, van de Aeronautical Information Publication, versie van 17 januari 2019, op deze baan worden overschreden, of vanwege andere meteorologische omstandigheden.

Artikel 4. Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking met ingang van 24 februari 2019 en vervalt met ingang van 1 november 2019.

Artikel 5. Citeertitel

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

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

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

TOELICHTING

Algemeen

Inleiding

De onderhavige regeling bevat vrijstellingen van de regels in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) met betrekking tot het baangebruik vanwege groot onderhoud aan en nabij de Zwanenburgbaan en nabij de Kaagbaan. De regeling bevat in verband daarmee voor het gebruiksjaar 2019 ook vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten.

Noodzaak groot onderhoud nabij de Kaagbaan

De eerste fase van het groot onderhoud nabij de Kaagbaan loopt van 24 februari 2019 t/m 11 maart 2019. De Kaagbaan wordt gedurende die periode buiten gebruik gesteld voor groot onderhoud aan rijbaan station J. Dit is het elektro- en besturingstechnische station dat de rijbaanverlichting en -bebording voorziet van stroom en de besturing regelt. Vanwege het einde van de levensduur van dit station en toekomstige infrastructurele ontwikkelingen wordt het station verplaatst naar de andere zijde van de Kaagbaan. Hoogspanningskabels dienen onder de baan door te worden verlegd en aangelegd. Deze werkzaamheden vallen binnen de runway strip tegen de shoulder van de baan aan waardoor deze niet bruikbaar is.

De tweede fase van het groot onderhoud aan de Kaagbaan loopt van 1 september 2019 t/m 30 september 2019. Vanwege groot onderhoud aan rijbaan A en B ter plaatse van rijbaan A8 en afrit S7 zijn er beperkingen voor het baangebruik (full length take-offs en landings zijn niet beschikbaar). Deze werkzaamheden worden gecombineerd met het uitbreiden van de remote holding posities P20 en P21 op het R-platform. Er wordt een doorsteek gemaakt vanaf rijbaan Q. Hierdoor ontstaat uiteindelijk een nieuwe wachtruimte waar vliegtuigen gebruik van kunnen maken. Vanwege deze werkzaamheden is de kruising van de rijbanen Q, R, S2, A, B niet beschikbaar. De enige manier om het R-platform te bereiken is via de Kaagbaan. Door de clustering van groot onderhoud en nieuwbouw is buitengebruikstelling van de Kaagbaan geminimaliseerd en wordt optimaal gebruik gemaakt van de beschikbare tijd en ruimte.

Noodzaak groot onderhoud Zwanenburgbaan

Het groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan gecombineerd met de omliggende taxibanen loopt van 10 maart 2019 t/m 29 april 2019. Aanleiding van het groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan zijn de inspectieresultaten en analyse van de geconstateerde verstoringen aan de baan. Jaarlijks worden de resultaten van deze metingen afgezet tegen de eisen die aan de baan worden gesteld door wet- en regelgeving. Daarnaast moet de baan ook voldoen aan prestatienormen die vanuit de sector aan de baan worden gesteld om de baan met voldoende betrouwbaarheid in te kunnen zetten. De werkzaamheden zijn noodzakelijk om te blijven voldoen aan die gestelde eisen en prestatienormen. Goed onderhoud van de infrastructuur van de luchthaven Schiphol is noodzakelijk om het gebruik van de luchthaven met minimale operationele verstoringen mogelijk te maken.

Er is bewust voor gekozen om de onderhoudsperiode samen te laten vallen met het zogenaamde Toren 2.0 project. Daardoor vallen een aantal vrijstellingen samen in dezelfde periode. De werkzaamheden van het groot onderhoud uit deze regeling zullen bestaan uit:

- Het frezen van bestaande asfaltverhardingen.
- Het aanbrengen van nieuw asfalt ter plaatse.
- Het verwijderen en naderhand weer aanbrengen van de baan- en rijbaanverlichting.
- Het verwijderen en naderhand weer aanbrengen van baan- en rijbaanmarkeringen.
- Het vervangen van primaire bekabeling voor de baanverlichting.
- Het vervangen van installatie-onderdelen voor de baanstations.

Binnen de werkgebieden zullen in deze periode ook alle noodzakelijke “Normaal Onderhoud werkzaamheden” (NOH) worden uitgevoerd.

Relatie met de verbouwing van Toren Centrum (TWR-C)

Begin september 2018 is Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) gestart met een grootschalige verbouwing van de grote centrale verkeersstoren om de werkomgeving van de luchtverkeersleiding te verbeteren. Bij besluit van 9 augustus 2018 (Staatscourant 2018, nr. 43731) is in verband hiermee vrijstelling verleend met betrekking tot starts vanaf baan 18L en landingen op baan 36R (Aalsmeerbaan) gedurende de periode van 1 september 2018 tot en met 7 juni 2019.

Tijdens de periode van de verbouwing van de grote verkeerstoren op Schiphol wordt het vliegverkeer in de nacht afgehandeld vanuit de lagere noodtoren. Vanuit de noodtoren is er in de nacht onvolledig zicht op de Zwanenburgbaan om deze veilig te kunnen gebruiken. Daarom wordt er in de nacht gebruik gemaakt van waarnemers die de luchtverkeersleiding assisteren. Gedurende de verbouwing zal in de nacht gebruik worden gemaakt van de combinatie Polderbaan en Kaagbaan, die standaard al in de nacht gebruikt worden. In tweede instantie zal in de nacht de Zwanenburgbaan gebruikt worden.

De mogelijkheid om daarbij de Aalsmeerbaan in te zetten indien meteorologische en/of operationele omstandigheden dat vereisen is noodzakelijk om het verkeer veilig en onverstoorde af te kunnen handelen. De verwachting van LVNL bij de aanvraag van de vrijstelling was dat de Aalsmeerbaan, op basis van de historische meteorologische omstandigheden over de jaren 1971-2016, ongeveer twee tot vier nachten in negen maanden moet worden ingezet. Tot op het moment dat deze regeling en de bijbehorende toelichting zijn aangeboden voor vaststelling, is de Aalsmeerbaan niet ingezet in de nacht en LVNL zal er alles aan blijven doen om de noodzaak van een dergelijk inzet te beperken.

Het onderhoud aan de Zwanenburgbaan is gelijktijdig gepland met de verbouwing van TWR-C, zodat de noodzakelijke vrijstellingen voor het nachtelijk baangebruik tijdens beide projecten samenvallen. Hiermee wordt de totale duur en daarmee de kans op inzet van de Aalsmeerbaan gedurende de nacht geminimaliseerd. Gedurende de nacht blijft de Kaagbaan de primaire baan voor zowel starts naar het zuiden (baan 24) en landingen vanuit het zuiden (baan 06). Op deze wijze probeert Schiphol de overlast voor haar omwonenden zoveel mogelijk te beperken. De gekozen onderhoudsperiode is daarnaast in overeenstemming met de afspraken die met de bewonersvertegenwoordiging in de Omgevingsraad Schiphol zijn gemaakt om groot onderhoud zo vroeg mogelijk in het jaar uit te voeren.

Afwijkend baangebruik tijdens groot onderhoud nabij de Kaagbaan

In de periode dat de Kaagbaan niet beschikbaar is, zal van 6:00 uur tot 23:00 uur in principe de Aalsmeerbaan als alternatieve baan in combinatie met de Zwanenburgbaan gebruikt worden. Het gevolg is dat intensiever gebruik wordt gemaakt van de Aalsmeerbaan en van de Zwanenburgbaan als startbaan naar het zuiden. Van de Zwanenburgbaan zal intensiever gebruik worden gemaakt als landingsbaan vanuit het noorden.

Bij oostelijke of westelijke windrichtingen en bij beperkte zichtcondities kunnen er andere baancombinaties worden gebruikt waarbij mogelijk ook de Buitenveldertbaan wordt ingezet.

De Kaagbaan is één van de primaire banen waarop het verkeer in de nacht (van 23:00 uur tot 6:00 uur) normaliter wordt afgehandeld. De verwachting is dat gedurende de onderhoudsperiode bij de Kaagbaan, de Zwanenburgbaan als alternatieve baan in de nacht zal worden ingezet voor starts (baan 18C) naar en landingen (baan 36C) vanuit het zuiden. Vanwege de lengte van de periode van onderhoud is het mogelijk dat in onvoorziene gevallen de Zwanenburgbaan niet kan worden ingezet voor starts (baan 18C) bij zuidwestenwind. In dat geval zal de Aalsmeerbaan (baan 18L) als startbaan moeten worden ingezet, omdat starten vanaf de Buitenveldertbaan (baan 27) niet tegelijk mogelijk is met landen op de Polderbaan (baan 18R). Mogelijk wordt ook de Schiphol-Oostbaan bij harde (zuid)westenwind ingezet als landingsbaan, om te voorkomen dat de Buitenveldertbaan tegelijkertijd voor zowel voor starts als landingen (mixed-mode) wordt ingezet. Het niet beschikbaar zijn van de Kaagbaan kan leiden tot een afname van het aantal naderingen op de Buitenveldertbaan. Dit wordt veroorzaakt doordat bij sterke westenwind de Buitenveldertbaan wordt ingezet voor starts naar het westen. Aangezien mixed-mode gebruik niet wenselijk is, zullen in deze situatie in principe geen naderingen vanuit het oosten op de Buitenveldertbaan maar op de Schiphol-Oostbaan worden afgehandeld.

Afwijkend baangebruik tijdens groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan

De Zwanenburgbaan wordt tussen 06:00-23:00 uur in principe voornamelijk gebruikt als secundaire baan tijdens pieken in het aantal inkomende en uitgaande vluchten. Bij noordelijk baangebruik tijdens de startpiek en bij zuidelijk baangebruik tijdens de landingspiek. Ook komen er (weers-)omstandigheden voor waarbij de Zwanenburgbaan ingezet wordt gedurende andere periodes. Een voorbeeld is een krachtige noordwesten wind, waarbij er te veel zijwind op de Kaagbaan staat om deze in te zetten voor landend verkeer. In deze situatie kan de Zwanenburgbaan vanuit het zuiden worden aangevlogen als landingsbaan. Als de Zwanenburgbaan buiten gebruik is, heeft dat consequenties voor het baangebruik. Bij noordelijk baangebruik zal meestal, als de Zwanenburgbaan niet beschikbaar is, tijdens een piek van startend verkeer naar verwachting naast de Polderbaan (baan 36L) de Buitenveldertbaan (baan 09) gebruikt worden als startbaan. Als de Zwanenburgbaan buiten gebruik is, heeft dat hoogstwaarschijnlijk geen consequenties voor het baangebruik tijdens de landingspieken bij noordelijk baangebruik. Bij zuidelijk baangebruik zal meestal, als de Zwanenburgbaan niet beschikbaar is, tijdens een piek van landend verkeer, naar verwachting naast de Polderbaan (baan

18R) de Buitenveldertbaan (baan 27) gebruikt worden als landingsbaan. Als de Zwanenburgbaan buiten gebruik is, heeft dat hoogstwaarschijnlijk geen consequenties voor het baangebruik tijdens startpieken bij zuidelijk baangebruik.

De Zwanenburgbaan wordt in de nacht tussen 23:00-06:00 uur alleen ingezet als landingsbaan (baan 36C) bij harde noordenwind, of als startbaan (baan 18C) bij harde zuidenwind. Indien de Zwanenburgbaan in de nacht niet beschikbaar is, dan zal bij een dergelijke meteositatie de Aalsmeerbaan worden ingezet als landingsbaan (baan 36R) respectievelijk startbaan (baan 18L).

Dit betekent dat in de nacht de kans bestaat dat de Aalsmeerbaan ingezet dient te worden voor starts of landingen bij harde zuiden- of noordenwind. Het gebruik van de Aalsmeerbaan in de nacht zal alleen plaatsvinden indien de Kaagbaan niet beschikbaar is of niet bruikbaar is voor starts of landingen omdat wordt voorzien dat de windlimieten, zoals geformuleerd in AIP, op deze baan worden overschreden, of vanwege andere meteorologische omstandigheden.

2. Brief Schiphol

Op 17 december 2018 heeft de exploitant van de luchthaven Schiphol (hierna: de exploitant) de Minister van Infrastructuur en Waterstaat gevraagd om in verband met groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan en groot onderhoud nabij de Kaagbaan, 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 2019 anders worden afgewikkeld dan in het LVB is aangenomen. In verband hiermee heeft de exploitant gevraagd om vervangende grenswaarden voor de geluidsbelasting in de handhavingspunten, voor het gebruiksjaar 2019.

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 brief 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 brief over groot onderhoud in gebruiksjaar 2019', 22 november 2018, heeft de exploitant de technische noodzaak van het groot baanonderhoud in relatie tot de Kaagbaan en aan de Zwanenburgbaan voldoende onderbouwd. Ook heeft de exploitant voldoende onderbouwd dat het noodzakelijk is om de werkzaamheden in het gebruiksjaar 2019 uit te voeren. Het afwijkend baangebruik tijdens het groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan en in relatie tot de Kaagbaan, is aanleiding voor de exploitant geweest om mij te vragen om op basis van artikel 8.23 van de Wet luchtvaart vrijstelling te verlenen van de regels voor het baangebruik uit het LVB, en vervangende grenswaarden geluid vast te stellen. 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 2019. 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.

Verder heeft er op 23 november 2018 een gesprek tussen enerzijds het lokaal bestuur en bewonersvertegenwoordigers van Aalsmeer en anderzijds Schiphol, LVNL en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat plaatsgevonden, waarin de mogelijke gevolgen van het groot baanonderhoud zijn besproken. Naar aanleiding van dit gesprek heeft Schiphol de voorwaarden van het nachtelijk gebruik van de Aalsmeerbaan en de Buitenveldertbaan expliciet in haar brief van 17 december 2018 beschreven. Daarnaast wordt via de ORS en het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS) conform afspraken over het groot baangebruik gecommuniceerd met de bewoners in de omgeving van Schiphol. Op 28 november 2018 is het groot baanonderhoud 2019 in de ORS gepresenteerd door Schiphol. Hier is



de vrijstelling voor het nachtelijk gebruik van de Aalsmeerbaan en Buitenveldert ook aan de orde gekomen. In aanloop en gedurende het groot baanonderhoud wordt ook op de website www.bezoek-bas.nl met de omgeving gecommuniceerd over het baanonderhoud.

5. Werkingsduur

De vrijstellingen in verband met de werkzaamheden in relatie tot de Kaagbaan gelden voor de periode van 24 februari 2019 tot en met 11 maart 2019 en voor de periode van 1 september tot en met 30 september 2019. De vrijstellingen in verband met de werkzaamheden aan de Zwanenburgbaan gelden voor de periode van 10 maart 2019 tot en met 29 april 2019. Daarin is 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 werkzaamheden is gebleken dat uitloop vrijwel nooit plaatsvindt.

6. Lasten voor burgers en bedrijven

Bij de voorbereiding van deze regeling is gekeken naar wat de mogelijke regeldruk zou zijn. Onder regeldruk wordt verstaan: de administratieve lasten en de eventuele nalevingskosten om te voldoen aan informatieverplichtingen aan de overheid, voortvloeiend uit wet- en regelgeving van diezelfde overheid. Het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) adviseert over de gevolgen voor de regeldruk van wet- en regelgeving.

Mede gezien eerdere tijdelijke regelingen, die zijn vastgesteld ten behoeve van het groot onderhoud en waarbij evenmin sprake was van effecten voor de nalevingskosten en administratieve lastendruk, is afgezien van een adviesaanvraag aan de ATR. De regeling leidt niet tot extra administratieve lasten en nalevingskosten.

Artikelsgewijs

Artikel 1 Definities

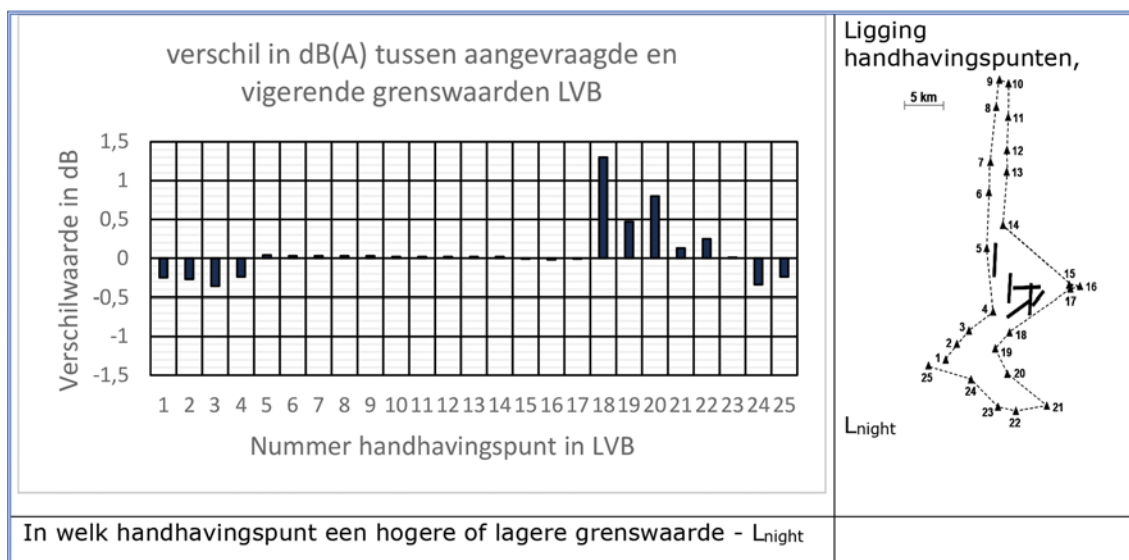
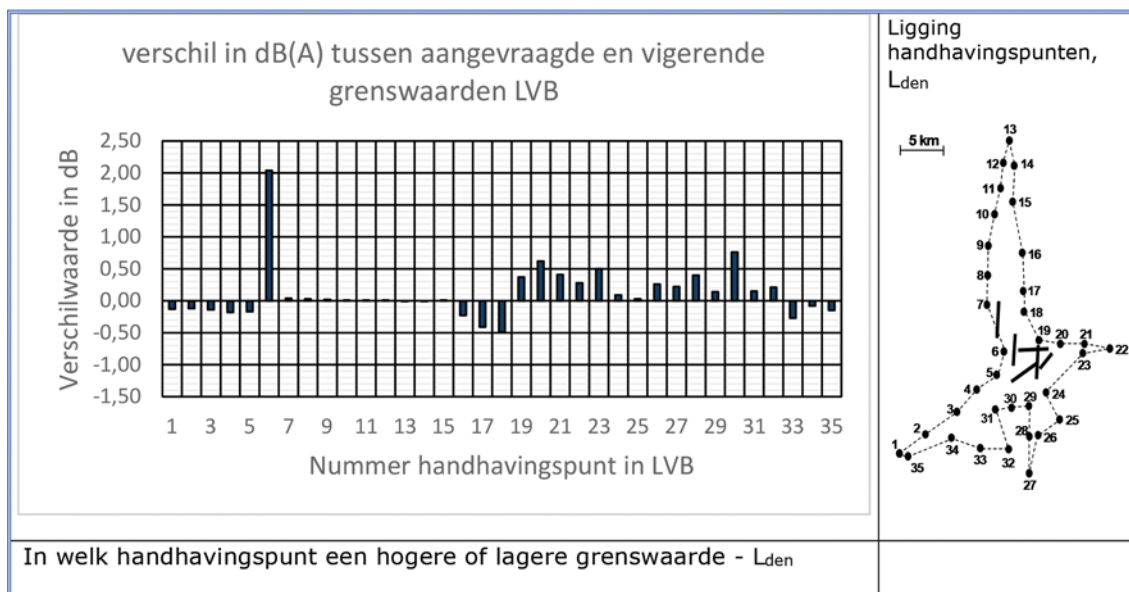
Ten behoeve van de leesbaarheid zijn enkele begripsomschrijvingen opgenomen.

Artikel 2 Vervangende grenswaarden geluidbelasting

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 zodanig over de omgeving te laten neerslaan, dat 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 vastgestelde 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 handavingsrapport 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 L_{den} en L_{night} . Deze zijn door de exploitant van de Luchthaven Schiphol aangevraagd en berekend op basis van de brief van 17 december 2018. 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} , en de tweede figuur heeft betrekking op L_{night} . Een staafje boven de nullijn geeft aan met hoeveel dB(A) de grenswaarde is verhoogd in verband met 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 geprognosticeerde L_{den} geluidbelasting in sommige handhavingspunten afneemt en in andere punten toeneemt.

In aanvulling op de bovenstaande twee figuren wordt tevens verwezen naar bijlage 2 en bijlage 3 van het LVB. Deze bijlagen bevatten afbeeldingen van de handhavingspunten met een weergave van de bebouwing in de omgeving van de start- en landingsbanen.

Artikel 3 Vrijstellingen

LVNL geeft luchtverkeersleiding op een wijze waarbij voor de afhandeling van het luchthavenluchtverkeer zoveel mogelijk gebruikt 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 en derde lid

Het is toegestaan te starten tussen 23:00 uur en 06:00 uur vanaf baan 09 en baan 27 (Buitenveldert-

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

baan), gedurende de periode van 24 februari 2019 tot en met 11 maart 2019 en de periode van 1 september 2019 tot en met 30 september 2019 waarin de Kaagbaan tussen 23:00 uur en 6:00 uur niet beschikbaar is vanwege het verplaatsen van baanstation J en de werkzaamheden in de invloedssfeer van de Kaagbaan. In deze periode is rekening gehouden met mogelijke uitloop van een week voor de uitvoering van de werkzaamheden als gevolg van slechte weersomstandigheden of andere onvoorziene omstandigheden. Indien gedurende de nachtperiode de Kaagbaan niet beschikbaar is voor starts is er bij harde westen- tot zuidwestenwind geen andere startbaan bruikbaar. De Buitenveldertbaan is in dat geval de enige startbaan, waarvan op basis van de vrijstelling gebruik zou kunnen worden gemaakt.

Daarnaast kan, op grond van artikel 3.1.5, vijfde lid, van het LVB en in afwijking van de in dat artikel neergelegde beperkingen op het baangebruik, ook geland worden tussen op de Buitenveldertbaan tussen 23:00 uur en 06:00 uur indien er geen andere banen beschikbaar of bruikbaar zijn.

Gedurende bovengenoemde periode, waarin de Kaagbaan tussen 23:00 uur en 6:00 uur niet beschikbaar is, is het tevens toegestaan te landen op baan 22 (Schiphol-Oostbaan) om de bereikbaarheid van Schiphol te garanderen. 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.

Tweede lid

Gedurende de periode van 10 maart 2019 tot en met 29 april 2019 waarin de Zwanenburgbaan tussen 23.00 uur en 6.00 uur niet beschikbaar of bruikbaar is vanwege groot onderhoud is het toegestaan om gedurende dat tijdvak te starten vanaf baan 18L (de Aalsmeerbaan).

Indien tussen 23:00 uur en 06:00 uur, gedurende diezelfde periode, sprake is van harde zuidenwind en de Kaagbaan niet als startbaan kan worden ingezet, zou normaal gesproken de Zwanenburgbaan (baan 18C) als startbaan worden ingezet. Nu dat niet mogelijk is in genoemde periode zal de Aalsmeerbaan gedurende dat tijdvak deze functie moeten overnemen.

Daarnaast kan, op grond van artikel 3.1.5, vijfde lid, van het LVB en in afwijking van de in dat artikel neergelegde beperkingen op het baangebruik, gedurende dat tijdvak ook geland worden op de Aalsmeerbaan indien er geen andere banen beschikbaar of bruikbaar zijn.

Vierde tot en met zesde 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 zoals geformuleerd in de luchtvaartgids, paragraaf (AIP) 4.3.3. van hoofdstuk EHAM, blz. AD2.EHAM-21, van de Aeronautical Information Publication, versie van 17 januari 2019, op de betreffende baan worden overschreden. Daarnaast kunnen er andere meteorologische omstandigheden zijn waardoor een baan niet bruikbaar is (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, vierde tot en met zesde 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 aan de Tafel van Alders zijn gemaakt en zijn vastgelegd in het Aldersadvies van 8 oktober 2013.

Verder is het gebruik van baan 22 (Schiphol-Oostbaan) voor landingen in het eerste en derde lid 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.

Artikel 4 Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking met ingang van 24 februari 2019. Omdat met de werkzaamheden in verband met het verplaatsen van baanstation J bij 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 4.17, vijfde lid, onder a van de Aanwijzingen voor de regelgeving. Het gaat in het onderhavige geval om regelgeving die gepaard gaat met afspraken en afstemming die hebben plaatsgevonden met Schiphol en LVNL. 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 met ingang van 1 november 2019.

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