



Tijdelijke regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 29 maart 2022, nr. IENW/BSK-2022/47467, houdende vaststelling van vervangende grenswaarden geluidbelasting en vrijstelling van regels in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol in verband met groot onderhoud aan het banenstelsel van de luchthaven Schiphol (Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol)

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:

- LVB: Luchthavenverkeerbesluit Schiphol;
- *gebruiksjaar 2022*: de periode van 1 november 2021 tot en met 31 oktober 2022.

Artikel 2 Vervangende grenswaarden geluidbelasting

1. In plaats van de grenswaarden genoemd in bijlage 2 van het LVB gelden voor het gebruiksjaar 2022 voor de in de onderstaande tabel genoemde handhavingspunten de volgende vervangende grenswaarden:

Tabel: grenswaarden geluidbelasting in L_{den} handhavingspunten

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	55,90	(56,90)
2	100.475	472.525	57,53	(58,53)
3	104.150	474.925	58,69	(59,69)
4	106.325	477.125	57,82	(58,82)
5	108.875	478.725	57,80	(58,80)
6	109.675	481.125	63,35	(64,35)
7	107.625	486.025	58,14	(59,14)
8	107.725	489.075	58,86	(59,86)
9	107.725	492.100	57,18	(58,18)
10	108.525	495.350	59,24	(60,24)
11	109.175	498.100	58,43	(59,43)
12	109.550	500.725	58,07	(59,07)
13	110.250	503.025	57,08	(58,08)
14	110.775	500.550	56,42	(57,42)
15	110.575	496.725	57,84	(58,84)
16	111.750	491.425	56,77	(57,77)
17	111.825	487.425	56,98	(57,98)
18	111.950	485.275	61,28	(62,28)
19	113.625	482.275	54,08	(55,08)
20	116.175	481.925	60,87	(61,87)
21	119.050	481.900	58,39	(59,39)
22	122.025	481.450	58,25	(59,25)
23	118.800	481.050	57,74	(58,74)
24	114.525	476.925	56,57	(57,57)
25	116.100	474.050	56,93	(57,93)
26	113.575	472.550	54,47	(55,47)
27	112.500	468.500	56,06	(57,06)

Grenswaarden handhavingspunten etmaal L_{den} [dB(A)]				
Puntnummer	X-coörd	Y-coörd	Grenswaarde	Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden
28	112.600	472.325	54,51	(55,51)
29	112.525	475.400	56,05	(57,05)
30	110.475	475.250	58,87	(59,87)
31	108.600	475.075	58,77	(59,77)
32	110.150	471.075	58,04	(59,04)
33	106.800	471.150	57,06	(58,06)
34	103.400	472.225	56,88	(57,88)
35	98.400	470.300	57,16	(58,16)

- In plaats van de grenswaarden genoemd in bijlage 3 van het LVB gelden voor het gebruiksjaar 2022 voor de in de onderstaande tabel genoemde handhavingspunten de volgende vervangende grenswaarden:

Tabel: grenswaarden geluidbelasting in L_{night} handhavingspunten

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	53,06	(54,06)
2	104.150	474.925	50,47	(51,47)
3	105.750	476.600	47,58	(48,58)
4	108.875	478.725	47,42	(48,42)
5	108.025	485.875	52,65	(53,65)
6	108.350	492.100	52,06	(53,06)
7	108.525	495.350	49,85	(50,85)
8	109.275	501.750	47,81	(48,81)
9	109.675	504.850	46,16	(47,16)
10	110.825	504.425	46,66	(47,66)
11	110.775	500.550	47,90	(48,90)
12	110.575	496.725	49,75	(50,75)
13	110.600	494.400	51,20	(52,20)
14	110.175	488.550	52,83	(53,83)
15	118.825	481.650	52,43	(53,43)
16	120.250	481.500	51,33	(52,33)
17	118.825	481.350	52,43	(53,43)
18	111.000	476.350	48,53	(49,53)
19	109.175	474.600	46,21	(47,21)
20	110.750	471.600	46,85	(47,85)
21	115.875	468.125	43,46	(44,46)
22	111.800	467.525	44,10	(45,10)
23	109.500	468.025	46,08	(47,08)
24	106.000	471.050	45,79	(46,79)
25	100.475	472.525	48,85	(49,85)

Artikel 3 Vrijstellingen

- Gedurende de periode van 4 april 2022 tot en met 10 juli 2022 waarin zowel de Aalsmeerbaan als de Buitenveldertbaan niet beschikbaar is vanwege het groot onderhoud aan de kruising van de Buitenveldertbaan en de Aalsmeerbaan, geldt een vrijstelling dagelijks voor het tijdvak tussen 23.00 en 6.00 uur van artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB voor landingen op baan 22 (Schiphol-Oostbaan).
- Gedurende de periode van 16 mei 2022 tot en met 29 mei 2022 waarin de Kaagbaan beperkt 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).
- Gedurende de periode van 5 september 2022 tot en met 18 september 2022 waarin de Buitenveldertbaan niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud geldt een vrijstelling dagelijks voor het

tijdvak tussen 23.00 en 6.00 uur van artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB met betrekking tot landingen op baan 22 (Schiphol-Oostbaan).

4. Gedurende de periode van 26 september 2022 tot en met 2 oktober 2022 waarin de Zwanenburgbaan niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud geldt een vrijstelling dagelijks voor het tijdvak tussen 23.00 en 6.00 uur van artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB voor starts van baan 18L (Aalsmeerbaan).
5. Gedurende de periode van 10 oktober 2022 tot en met 16 oktober 2022 waarin de Polderbaan niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud geldt een vrijstelling dagelijks voor het tijdvak tussen 23.00 uur en 6.00 uur van artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB voor starts van baan 36C (Zwanenburgbaan).
6. Gedurende de periode van 10 oktober 2022 tot en met 16 oktober 2022 waarin de Polderbaan niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud geldt een vrijstelling dagelijks voor het tijdvak tussen 23.00 uur en 6.00 uur 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 kaart 2/21.
7. Gedurende de periode van 24 oktober 2022 tot en met 30 oktober 2022 waarin de Kaagbaan niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud geldt een vrijstelling dagelijks voor het tijdvak tussen 23.00 en 6.00 uur van artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB voor:
 - a. starts van baan 09 en baan 27 (Buitenveldertbaan);
 - b. landingen op baan 22 (Schiphol-Oostbaan).
8. Het gebruik van de Schiphol-Oostbaan voor landingen, als bedoeld in het eerste lid, derde lid en zevende lid, kan slechts plaatsvinden indien geen van de andere banen voor landingen beschikbaar of bruikbaar is.

Artikel 4 Beperkingen en voorschriften

1. Met het oog op beperking van de geluidhinder wordt gedurende de periode van 4 april 2022 tot en met 10 juli 2022 voor de afhandeling van het luchthavenluchtverkeer gegeven de dan beschikbare start- en landingsbanen, zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de meest preferente baancombinaties binnen de daarvoor geldende meteorologische en operationele randvoorwaarden overeenkomstig de navolgende baanpreferentietabellen:

Tabel 1: Preferentietabel van kracht van 6.00 uur tot 23.00 uur tijdens groot onderhoud Aalsmeerbaan indien alleen de Aalsmeerbaan niet beschikbaar is.

Vereiste condities	Preferentie	Baancombinatie			
		Landingsbaan 1 (L1)	Landingsbaan 2 (L2)	Startbaan 1 (S1)	Startbaan 2 (S2)
Goed zicht én binnen UDP	1	06 Kaagbaan	27 Buitenveldertbaan	36L Polderbaan	36C Zwanenburgbaan
		06 Kaagbaan	18R Polderbaan	09 Buitenveldert baan	36C Zwanenburgbaan
	2	18R Polderbaan	18C Zwanenburgbaan	24 Kaagbaan	09 Buitenveldertbaan

Hierbij geldt dat de eerste regel bij preferentie 1 de meest preferente combinatie is die met name ingezet wordt bij noorden- of noordwestenwind of windstil weer. De tweede regel bij preferentie 1 betreft een baancombinatie die ingezet wordt als de wind uit het oosten komt. De eerste regel bij preferentie 1 is dan niet meer geschikt voor inzet tijdens landingspieken vanwege de staartwindlimiet voor de Buitenveldertbaan (landen baan 27). In dat geval wordt de Buitenveldertbaan als hoofdstartbaan ingezet in oostelijke richting (starten baan 09), met de Kaagbaan (baan 06) en Polderbaan (baan 18R) als landingsbanen. Starten van de Zwanenburgbaan in noordelijke richting (starten baan 36C) is in dat geval vanwege de veiligheid niet mogelijk. Tijdens een startpieken met een noordelijke wind is de eerste regel van preferentie 1 het meest preferent, met landen op de Kaagbaan (baan 06) en starten vanaf de Polderbaan (baan 36L) en Zwanenburgbaan (baan 36C).

Tabel 2: Preferentietabel van kracht van 6.00 uur tot 23.00 uur indien de Aalsmeerbaan geheel en de Kaagbaan gedeeltelijk niet beschikbaar zijn.

Vereiste condities	Preferentie	Baancombinatie			
		Landingsbaan 1 (L1)	Landingsbaan 2 (L2)	Startbaan 1 (S1)	Startbaan 2 (S2)
Goed zicht én binnen UDP	1	36C Zwanenburgbaan	27 Buitenveldertbaan	36L Polderbaan	09 Buitenveldertbaan
	2	18R Polderbaan	18C Zwanenburgbaan	24 Kaagbaan	09 Buitenveldertbaan

Hierbij geldt dat de Buitenveldertbaan (baan 09/27) niet gebruikt zal worden voor starts (baan 09) op het moment dat deze in gebruik is voor landingen (baan 27). Evenzo zal de baan niet gebruikt worden voor landen (baan 27) op het moment dat deze in gebruik is voor starts (baan 09).

Tabel 3: Preferentietabel van kracht van 23.00 uur tot 06.00 uur tijdens groot onderhoud Aalsmeerbaan indien de Aalsmeerbaan geheel en de Kaagbaan gedeeltelijk niet beschikbaar zijn.

Vereiste condities	Preferentie	Baancombinatie			
		Landingsbaan 1 (L1)	Landingsbaan 2 (L2)	Startbaan 1 (S1)	Startbaan 2 (S2)
Goed of marginaal zicht	1	36C Zwanenburgbaan	–	36L Polderbaan	–
	2	18R Polderbaan	–	24 Kaagbaan	

Tabel 4: Preferentietabel van kracht van 06.00 uur tot 23.00 uur tijdens groot onderhoud Aalsmeerbaan indien de Aalsmeerbaan en de Buitenveldertbaan niet beschikbaar zijn.

Vereiste condities	Preferentie	Baancombinatie			
		Landingsbaan 1 (L1)	Landingsbaan 2 (L2)	Startbaan 1 (S1)	Startbaan 2 (S2)
Goed of marginaal zicht	1	06 Kaagbaan	04 Oostbaan	36L Polderbaan	36C Zwanenburgbaan
	2	18R Polderbaan	18C Zwanenburgbaan	24 Kaagbaan	22 Oostbaan

- Met het oog op beperking van de geluidhinder wordt gedurende de periode van 5 september 2022 tot en met 6 november 2022 voor de afhandeling van het luchthavenluchtverkeer gegeven de dan beschikbare start- en landingsbanen, zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de meest preferente baancombinaties binnen de daarvoor geldende meteorologische en operationele randvoorwaarden overeenkomstig de navolgende baanpreferentietabellen:

Tabel 5: Preferentietabel van kracht van 06.00 uur tot 23.00 uur indien de Buitenveldertbaan niet beschikbaar is.

Vereiste condities	Preferentie	Baancombinatie			
		Landingsbaan 1 (L1)	Landingsbaan 2 (L2)	Startbaan 1 (S1)	Startbaan 2 (S2)
Goed zicht én binnen UDP	1	06 Kaagbaan	36R Aalsmeerbaan	36L Polderbaan	36C Zwanenburgbaan
	2	18R Polderbaan	18C Zwanenburgbaan	24 Kaagbaan	18L Aalsmeerbaan
Goed zicht	3	36R Aalsmeerbaan	36C Zwanenburgbaan	36L Polderbaan	36C Zwanenburgbaan
	4	18R Polderbaan	18C Zwanenburgbaan	18L Aalsmeerbaan	18C Zwanenburgbaan
Marginaal zicht	5	18R Polderbaan	18C Zwanenburgbaan	18L Aalsmeerbaan	24 Kaagbaan

Tabel 6: Baanpreferentietabel van kracht van 6.00 uur tot 23.00 indien de Zwanenburgbaan niet beschikbaar is.

Vereiste condities	Preferentie	Baancombinatie			
		Landingsbaan 1 (L1)	Landingsbaan 2 (L2)	Startbaan1 (S1)	Startbaan 2 (S2)
Goed zicht én binnen UDP	1	06 Kaagbaan	36R Aalsmeerbaan	36L Polderbaan	09 Buitenveldertbaan
	2	18R Polderbaan	27 Buitenveldertbaan	24 Kaagbaan	18L Aalsmeerbaan

Tabel 7: Baanpreferentietabel van kracht voor het gehele etmaal indien de Polderbaan niet beschikbaar is.

Vereiste condities	Preferentie	Baancombinatie			
		Landingsbaan 1 (L1)	Landingsbaan 2 ¹ (L2)	Startbaan1 (S1)	Startbaan 2 (S2) ¹
Goed zicht én binnen UDP	1	06 Kaagbaan	36R Aalsmeerbaan	36C Zwanenburgbaan	09 Buitenveldertbaan
	2	18C Zwanenburgbaan	27 Buitenveldertbaan	24 Kaagbaan	18L Aalsmeerbaan

¹ In de periode van 23.00 tot 6.00 uur mag de tweede baan niet worden ingezet.

Tabel 8: Baanpreferentietabel van kracht van 06.00 uur tot 23.00 uur indien de Kaagbaan niet beschikbaar is.

Vereiste condities	Preferentie	Baancombinatie			
		Landingsbaan 1 (L1)	Landingsbaan 2 ¹ (L2)	Startbaan1 (S1)	Startbaan 2 (S2)
Goed zicht	1	36R Aalsmeerbaan	36C Zwanenburgbaan	36L Polderbaan	36C Zwanenburgbaan
		36R Aalsmeerbaan	36C Zwanenburgbaan	36L Polderbaan	09 Buitenveldertbaan
	2	18R Polderbaan	18C Zwanenburgbaan	18L Aalsmeerbaan	18C Zwanenburgbaan
		18R Polderbaan	27 Buitenveldertbaan	18L Aalsmeerbaan	18C Zwanenburgbaan
Marginaal zicht	3	36R Aalsmeerbaan	36C Zwanenburgbaan	36L Polderbaan	09 Buitenveldertbaan

¹ In de periode van 23.00 tot 6.00 uur mag de tweede baan niet worden ingezet.

Tabel 9: Preferentietabel van kracht van 23.00 uur tot 6.00 uur indien de Kaagbaan niet beschikbaar is.

Vereiste condities	Preferentie	Baancombinatie			
		Landingsbaan 1 (L1)	Landingsbaan 2 (L2)	Startbaan 1 (S1)	Startbaan 2 (S2)
Goed of marginaal zicht	1	36C Zwanenburgbaan	–	36L Polderbaan	–
	2	18R Polderbaan	–	18C Zwanenburgbaan	–

Artikel 5 Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking met ingang van 4 april 2022 en vervalt met ingang van 7 november 2022.

Artikel 6 Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol.



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

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers*

TOELICHTING

Algemeen

1. Inleiding

De onderhavige regeling bevat voor gebruiksjaar 2022 vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting. Ook bevat de regeling voor het gebruiksjaar 2022 vrijstellingen van de regels in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) met betrekking tot baan- en routegebruik vanwege groot onderhoud aan de Aalsmeerbaan, Buitenveldertbaan, Zwanenburgbaan, Polderbaan en Kaagbaan.

Naast het groot onderhoud aan de Aalsmeerbaan vindt in dit gebruiksjaar ook groot onderhoud plaats gedurende periodes van 1 of 2 weken aan de Buitenveldertbaan, de Zwanenburgbaan, de Polderbaan, de Kaagbaan en de Oostbaan. Vooruitlopend op de baangebruikregels van het nieuwe normen- en handhavingssysteem als opgenomen in de Ontwerpwijziging-Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (Kamerstukken II, 2020/2021, 29 655, nr. 399) schrijft de regeling tevens voor welke baanpreferentietabellen door Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), gegeven de dan beschikbare start- en landingsbanen, binnen de daarvoor geldende meteorologische en operationele randvoorwaarden tijdens de onderhoudsperiodes dienen te worden toegepast. De regeling voorziet op deze wijze in alle benodigde vrijstellingen en alternatieve regels tijdens de perioden van noodzakelijk groot onderhoud gepland in 2022.

Noodzaak onderhoudswerkzaamheden 4 april 2022 tot en met 10 juli 2022

Groot onderhoud is om een aantal redenen van belang. De luchthaven is gecertificeerd op grond van de Europese regelgeving (EASA) en is vervolgens verplicht om aan alle in de EASA-regelgeving opgenomen certificeringseisen te blijven voldoen. Voor de kwaliteit van banen en rijbanen gelden bepaalde prestatie-eisen. Om aan die eisen in wet- en regelgeving te kunnen blijven voldoen moet regelmatig onderhoud worden uitgevoerd. De werkzaamheden aan de Aalsmeerbaan zijn noodzakelijk om te blijven voldoen aan die gestelde wettelijke eisen en prestatienormen.

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 van zowel het luchthavenproces als de omgeving van de luchthaven dient het onderhoud zo efficiënt mogelijk uitgevoerd te worden met zo min mogelijk hinder voor Schiphol en omwonenden.

Voor onderhavige vrijstelling geldt als uitgangspunt dat, behoudens operationele beperkingen die nodig zijn voor een veilige afwikkeling van het vliegverkeer, de operatie zodanig wordt vormgegeven dat hinder voor de omgeving maximaal wordt beperkt conform de afspraken die zijn gemaakt in het kader van het nieuwe normen- en handhavingssysteem.

Het groot onderhoud aan de Aalsmeerbaan wordt uitgevoerd in de periode 4 april 2022 tot en met 10 juli 2022. Het groot onderhoud is onderdeel van de baanonderhoudsstrategie van Schiphol. Met deze strategie wordt de beschikbaarheid en de betrouwbaarheid van de start- en landingsbanen geoptimaliseerd. De omvang van het groot onderhoud aan de Aalsmeerbaan volgt uit de inspectie-resultaten 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. Gedurende de onderhoudsperiode worden de volgende onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd:

Werkzaamheden aan de Aalsmeerbaan

- Het verwijderen van bovenste twee lagen asfaltverharding;
- Het aanbrengen van vervangende verharding;
- Het opnieuw aanbrengen van markeringen;
- Het aanbrengen, inclusief bekabeling, van in het asfalt verwerkte baan- en rijbaan LED verlichting. De bestaande halogeen verlichting heeft het einde van de levensduur bereikt;
- Het vervangen van de Precision Approach Path Indicator (PAPI) door LED-variant;
- Reinigen, repareren en deels vervangen van hemelwaterleidingen;
- Vervanging van hoogspanningskabels;
- Aanleg van primair stroom trace van baanstation C2 naar stopbar N2/E6;
- Vervangen van vakwerkmasten van de naderingsverlichting (approach) buiten de start- en landingsbaan;
- Testen van de systemen en vervolgens deze weer in gebruik nemen.

Werkzaamheden aan de Exits

- Het verwijderen van de bovenste twee lagen asfaltverharding;
- Het aanbrengen van vervangende verharding;
- Het opnieuw aanbrengen van baanmarkeringen;
- Het aanbrengen, inclusief bekabeling, van de in het asfalt verwerkte rijbaan LED verlichting. De bestaande halogeen verlichting is heeft het einde van de levensduur bereikt;
- Reinigen en repareren hemelwaterleidingen;
- Vervangen van vliegtuig bereden hemelwaterafvoer goten in de exits;
- Vervangen van de stopbars;
- Testen van de systemen en deze vervolgens weer in gebruik nemen.

Detailinformatie over de werkzaamheden

- De asfalteringswerkzaamheden op de Aalsmeerbaan en de Exits hebben een oppervlak van circa 182.000m², dat is ongeveer 36 voetbalvelden. Het werk bestaat uit het verwijderen van de twee bovenste lagen asfalt en het daarna aanbrengen van twee nieuwe lagen asfalt;
- De ongeveer 1.650 stuks baan- en rijbaanverlichtingsarmaturen zitten in zogenaamde onderbakken. Deze bakken worden opgenomen in de asfaltverharding. De voedingskabels, ongeveer 48 km lang, worden net als de onderbakken in het asfalt opgenomen. Deze bekabeling wordt via een transformator in een 'put' langs de (rij)baan verbonden met de regelaar in het (rij)baanstation. Met de werkende verlichting voldoen de baan en de rijbanen aan EASA-regelgeving. Voor overdracht en ingebruikname wordt de verlichting, inclusief de achterliggende installatie, beproefd en getest op juiste werking;
- Op de nieuwe asfaltverharding komt de markering. Op de Aalsmeerbaan en de Exits wordt circa 13.600 m lengtemarkering en circa 3.220 m² figuratie markering aangebracht;
- Circa 600 meter regenwaterafvoer wordt vervangen en bij circa 500 meter betonriool wordt aan de binnenzijde een 'kous' aangebracht waarmee het riool weer voldoet aan de eisen;
- Vanwege de ligging van het werkterrein (midden tussen de overige start- en landingsbanen) wordt vanuit veiligheidsoverwegingen het werkterrein met hekwerken afgescheiden van de overige start-, landings- en rijbanen. Er komt een tijdelijke toegangspoort tot het werkterrein met een mobiele security unit, waardoor overige vervoersstromen van en naar de overige start- en landingsbanen worden ontzien.

Combinatie werkzaamheden Aalsmeerbaan met onderhoud aangrenzende rijbanen

Om overlast voor de omwonenden en het vliegverkeer zoveel mogelijk te beperken is ervoor gekozen om de werkzaamheden aan aangrenzende rijbanen te clusteren met de werkzaamheden aan de Aalsmeerbaan. Het achter elkaar uitvoeren van deze werkzaamheden zou tot gevolg hebben dat dezelfde werkzaamheden in totaal een aantal weken langer zouden duren en daardoor weken extra overlast opleveren voor de omgeving door het langer inzetten van de Buitenveldertbaan. Ook voor de veiligheid is een langere situatie met werkzaamheden onwenselijk. Ook wordt een aantal groot onderhoudsprojecten met het onderhoud aan de Aalsmeerbaan geclusterd. Het betreft:

- Werkzaamheden aan hoogspanningskabels (vitale en technische ringen).
- Stopbar N2/E6 en de aanleg van hoogspanningstracé van baanstation C naar Exit N2/E6.
- Het vervangen van het Instrument Landing System (ILS) van baan 36R.

Het clusteren van de werkzaamheden voorkomt dat de Aalsmeerbaan op een later moment een aantal weken extra uit bedrijf moet.

Planning en impact omgeving

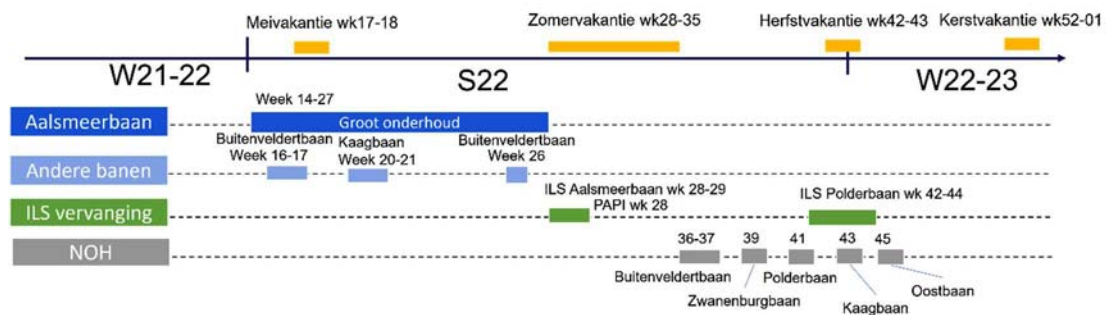
Schiphol geeft aan tijdens de planning van de onderhoudswerkzaamheden op de volgende punten rekening gehouden te hebben met de impact van het aangepast baangebruik op omwonenden:

- Door de doorlooptijd van de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Door nu 14 weken onderhoud te plegen is de Aalsmeerbaan minimaal 7 jaar inzetbaar zonder groot baanonderhoudswerkzaamheden (behalve jaarlijks regulier onderhoud van 1 of 2 weken), en minimaal 7 jaar zonder onderhoud aan de fundering;
- Door de werkzaamheden zo veel mogelijk te clusteren. De taxibanen aan de kop van de Kaagbaan en de vervanging van het Instrument Landing System (ILS) worden tegelijkertijd met de Aalsmeerbaan aangepakt. Daardoor hoeft geen extra onderhoudsmoment te worden gepland met impact op gebruik van de Kaagbaan en/of Aalsmeerbaan;
- Door de werkzaamheden zo vroeg mogelijk in het jaar te plannen. Als gevolg van niet voldoende beschikbare middelen (in verband met impact COVID-19 op bedrijfsvoering Schiphol) is later begonnen met het plannen en voorbereiden van de werkzaamheden van dit groot onderhoud. Hierdoor werd het gewenste startmoment in week 4 niet gehaald. Vervolgens zijn drie alternatieven onderzocht, en het alternatief gekozen als planning voor 2022 dat qua timing in het jaar het meest planvast is en daarmee qua doorlooptijd de minste impact heeft op de omgeving;

- Door overige werkzaamheden aan rijbanen Alfa, Bravo, Charlie en Delta in de periode 4 april 2022 tot en met 10 juli 2022 zo veel mogelijk te spreiden. Bij de planning van deze werkzaamheden waren drie opties. Er is voor gekozen om het werk zo veel mogelijk gespreid uit te voeren zodat de kans op interferentie met het groot onderhoud aan de Aalsmeerbaan zo veel mogelijk beperkt blijft. Bij clusteren bestond de kans dat het groot onderhoud aan de Aalsmeerbaan zou uitlopen tot in de zomervakantie. Deze werkzaamheden aan rijbanen hebben hierdoor geen effect op het baangebruik.

Schiphol heeft toegelicht dat niet weersafhankelijke werkzaamheden 24/7 zijn ingepland. Voor weersafhankelijke werkzaamheden geldt dat deze 5 dagen per week zijn ingepland. Dit biedt bij slecht weer de mogelijkheid om uit te wijken naar de nachten en het weekend. Het niet inplannen van nacht- en weekendwerk voor weersafhankelijke werkzaamheden op het kritieke pad van de planning is om uitloop en vertraging door weersinvloeden weer zo spoedig mogelijk op te kunnen vangen. Het aanleggen van asfalt is hierbij de belangrijkste. Asfalt kan bij een temperatuur onder 10 graden Celsius niet worden verwerkt. Voor het aanleggen van asfalt geldt dat geen verschuiving (vertraging of vervroeging) mogelijk is vanwege afspraken met asfaltproducenten. Asfaltplanning en bijbehorend management zijn van cruciaal belang om de planning niet te overschrijden. Het niet inplannen van enige speling zou leiden tot een onbeheersbare einddatum en verder uitloop van de planning, hetgeen ook voor de omgeving ongewenst is.

Tijdens deze periode zal het groot onderhoud aan de Aalsmeerbaan voor in totaal 4 weken interfereren met het gebruik van de Buitenveldertbaan en de Kaagbaan (zie onderstaande afbeelding).



Groot onderhoud aan Polderbaan, Kaagbaan, Buitenveldertbaan, Zwanenburgbaan en Oostbaan.

Naast het groot baanonderhoud aan de Aalsmeerbaan vindt er ook groot onderhoud aan de overige start- en landingsbanen. Het banen- en rijbanenstelsel van Schiphol wordt intensief gebruikt en adequaat onderhoud is noodzakelijk om de banen en rijbanen met bijbehorende voorzieningen en installaties in een goede conditie te houden. Er vinden later in het jaar als onderdeel van het jaarlijkse groot onderhoud een aantal werkzaamheden plaats aan de Buitenveldertbaan, Zwanenburgbaan, Polderbaan en Oostbaan. Het onderhoud betreft onder meer de verharding van de banen, de verlichting, de besturingssystemen en kabels en leidingen van de verlichting en andere systemen, de bebording en de markeringen, de (gras)velden en hemelwaterafvoerbuizen, (periferie) hekwerken en kruisingen met infrastructuur zoals tunnels (NS, RWS). Daarnaast moet onderhoud worden uitgevoerd aan verkeersleidingssystemen (communicatie-, navigatie- en surveillanceapparatuur, waaronder Instrument Landingssystemen). Er moet minimaal worden voldaan aan de van toepassing zijnde internationale wetgeving zodat veiligheid en standaardisatie zijn zeker gesteld. Schiphol houdt regelmatig inspecties om de staat van banen, rijbanen en de daarbij behorende installaties te controleren. Naast onderhoud aan de start- en landingsbanen kunnen ook onderhoud of projecten aan rijbanen van invloed zijn op de inzetbaarheid van start- of landingsbanen. Een start- of landingsbaan kan bijvoorbeeld niet of beperkt inzetbaar zijn doordat werkzaamheden moeten worden uitgevoerd binnen het invloed gebied van de baan (zoals veiligheidsvlakken, beïnvloedingsgebieden van instrumenten, kabels- en leidingen tracés), of doordat bepaalde taxiroutes niet kunnen worden gebruikt of moeten worden aangepast.

Onderbouwing vrijstellingen vigerend stelsel LVB

Om de omwonenden van Schiphol te beschermen tegen het geluid van het vliegverkeer op Schiphol, zijn door de overheid normen vastgesteld voor de geluidbelasting die het vliegverkeer in een jaar mag veroorzaken. Deze geluidnormen hebben betrekking op de totale geluidbelasting in L_{den} en de nachtelijke geluidbelasting in L_{night} . Er zijn rondom de luchthaven 35 handhavingpunten met

grenswaarden voor de geluidbelasting L_{den} en 25 handhavingspunten met grenswaarden voor de geluidbelasting L_{night} . De exploitant acht het ondanks het achterblijvende verkeersaanbod als gevolg van de pandemie noodzakelijk om, gelet op de overschrijding van handhavingspunt 20 in gebruiksjaar 2021, voor het gebruiksjaar 2022 vervangende grenswaarden aan te vragen.

Het gebruik van het banenstelsel is gebonden aan de beperkingen die zijn beschreven in het LVB. Het afwijkend baangebruik tijdens het onderhoud aan de Aalsmeerbaan, waardoor het normale gebruik van de luchthaven ernstig wordt belemmerd, is aanleiding voor de exploitant geweest om het verzoek te doen om op basis van artikel 8.23 van de Wet luchtvaart vrijstelling te verlenen van de regel voor het baangebruik uit het huidige LVB. De onderhavige regeling verleent vrijstelling op de volgende punten.

Ten eerste is in artikel 3.1.5 van het LVB opgenomen dat de Schiphol-Oostbaan (baan 22) van 23.00 tot 6.00 uur onder normale omstandigheden gesloten is voor landingen. Van de beperking om te landen op de Schiphol-Oostbaan kan niet worden afgeweken voor zover geen van de andere banen beschikbaar of bruikbaar is. De Schiphol-Oostbaan valt niet onder de uitzondering van het vijfde lid van artikel 3.1.5. De tijdelijke regeling maakt het mogelijk om gedurende de onderhoudsperiode dagelijks tussen 23.00 uur en 6.00 uur wel de Schiphol-Oostbaan (baan 04/22) in te zetten voor landingen (baan 22) in de periode dat zowel de Aalsmeerbaan als de Buitenveldertbaan niet beschikbaar zijn, als alternatief voor landingen op de Buitenveldertbaan. Schiphol heeft aangegeven dat met de verleende vrijstelling er te allen tijde gedurende de nachtperiode een landingsbaan beschikbaar is, hetgeen vanuit veiligheidsoogpunt noodzakelijk is.

Ten tweede is in artikel 3.1.5 van het LVB opgenomen dat de Zwanenburgbaan van 23.00 tot 6.00 uur onder normale omstandigheden gesloten is voor starts (36C) en landingen (18C). Van de beperking om te landen op de Zwanenburgbaan kan worden afgeweken voor zover geen van de andere banen beschikbaar of bruikbaar is. De tijdelijke regeling maakt het mogelijk om gedurende de onderhoudsperiode dagelijks tussen 23.00 uur en 6.00 uur de Zwanenburgbaan (36C) in te zetten voor starts.

Ten derde is in artikel 3.1.1, 3.1.2 en 3.1.3. van het LVB opgenomen dat een gezagvoerder van straalvliegtuigen ervoor zorg moet dragen dat het vliegtuig binnen een vertrek- of naderingsroute, of boven een minimale vlieghoogte blijft. De gezagvoerders mogen hier alleen van afwijken als dat in het belang van de veiligheid nodig is of op basis van een instructie van LVNL. Ook mogen gezagvoerders van de naderingsroute afwijken als het vliegtuig technisch onvoldoende in staat is om de naderingsroute correct te kunnen vliegen. LVNL mag hiervan tot een bepaald percentage afwijken als dat voor een veilige en doelmatige afwikkeling van het vliegverkeer noodzakelijk is. De vrijstelling leidt ertoe dat dit percentage voor de nacht niet van toepassing is op afwijkingen van luchtverkeerswegen voor vertrekkend verkeer vanaf baan 36C gedurende de onderhoudsperiode 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.

Met de verleende vrijstelling voor de Schiphol-Oostbaan is er gedurende de nacht onder alle weersomstandigheden een landingsbaan beschikbaar. Schiphol heeft aangegeven dat met de verleende vrijstelling voor de Zwanenburgbaan er bij harde noordwestenwind gedurende de nachtperiode een startbaan beschikbaar is. Dit betekent dat Schiphol in dat geval niet gesloten is voor startend verkeer. Ook hoeft, als gevolg van de verleende vrijstelling, bij matige wind uit noordelijke richting de Kaagbaan (baan 06) niet ingezet te worden voor starts richting het noordoosten. Dit zou in de nacht leiden tot extra hinder in Amsterdam en Amstelveen.

Afwijkend baangebruik tijdens groot onderhoud Aalsmeerbaan

Aan de Tafel van Alders (thans: Omgevingsraad Schiphol, ORS) zijn afspraken gemaakt over hoe de baanpreferenties door LVNL moeten worden toegepast. Deze zullen binnen afzienbare tijd juridisch worden verankerd in het LVB. De onderhavige regeling schrijft voor welke preferentietabellen door LVNL, gegeven de beschikbare start- en landingsbanen, binnen de daarvoor geldende meteorologische en operationele randvoorwaarden, tijdens de groot onderhoudsperiode dienen te worden toegepast. Hieronder wordt toegelicht welke effecten de werkzaamheden aan de Aalsmeerbaan hebben op het baangebruik op Schiphol.

Baangebruik overdag tijdens groot baanonderhoud Aalsmeerbaan (periode 6.00–23.00 uur)

4 april – 10 juli 2022: groot onderhoud Aalsmeerbaan

De Aalsmeerbaan is van 4 april tot en met medio juli 2022 in groot onderhoud. Hierdoor is de start- en landingsbaan niet beschikbaar voor vliegverkeer. Het vliegverkeer dat normaal zou starten vanaf de Aalsmeerbaan of zou landen op deze baan, zal in deze periode meer gebruik maken van de Buitenveld-

dertbaan, de Schiphol-Oostbaan en de Kaagbaan. Omdat de Aalsmeerbaan 's nachts sowieso gesloten is, heeft dit geen gevolgen voor nachtvluchten.

Tijdens het groot onderhoud vervangt LVNL het ILS van de Aalsmeerbaan. Een ILS zorgt ervoor dat vliegtuigen ondersteund worden om in een geleidelijke hoek te dalen naar de landingsbaan. Een aantal werkzaamheden aan het ILS kan pas worden uitgevoerd nadat het groot onderhoud is afgerond. In de periode van zes weken na afloop van het groot onderhoud kan hierdoor de Aalsmeerbaan niet in alle zichtomstandigheden worden gebruikt als landingsbaan. Hierdoor kan bij noordenwind de Buitenveldertbaan of Zwanenburgbaan vaker worden ingezet.

18 april – 1 mei 2022: Buitenveldertbaan en Aalsmeerbaan niet inzetbaar

De Aalsmeerbaan en de Buitenveldertbaan kruisen elkaar. Tijdens het groot onderhoud aan de Aalsmeerbaan zijn er van 18 april tot en met 1 mei 2022 werkzaamheden aan de kruising met de Buitenveldertbaan. Daardoor zijn beide banen niet beschikbaar. Het vliegverkeer dat zou landen op de Buitenveldertbaan maakt gebruik van de Schiphol-Oostbaan en de Zwanenburgbaan. Startende vliegtuigen zullen worden verplaatst naar de Zwanenburgbaan en de Kaagbaan.

16 mei – 29 mei 2022: Kaagbaan alleen beschikbaar als verkorte startbaan

Tijdens het groot onderhoud aan de Aalsmeerbaan zijn er ook werkzaamheden aan de taxibaan die tussen de Kaagbaan en de Aalsmeerbaan ligt. Daardoor kunnen vliegtuigen geen gebruik maken van de kop van de Kaagbaan van 16 mei tot en met 29 mei 2022. Dit heeft gevolgen voor de inzetbaarheid van de baan. Er kan alleen gestart worden op een korter deel van de baan. Vliegtuigen die de hele lengte van de baan nodig hebben, zullen in deze periode vertrekken vanaf de Buitenveldertbaan, Polderbaan of Zwanenburgbaan. Landende vluchten kunnen terecht op de Zwanenburgbaan, de Buitenveldertbaan en mogelijk ook op de Schiphol-Oostbaan.

27 juni – 3 juli 2022: Buitenveldertbaan en Aalsmeerbaan niet inzetbaar

De Aalsmeerbaan en de Buitenveldertbaan kruisen elkaar. Tijdens het groot onderhoud aan de Aalsmeerbaan zijn er van 27 juni tot en met 3 juli 2022 werkzaamheden aan de kruising met de Buitenveldertbaan. Daardoor zijn beide banen deze week niet beschikbaar. Het vliegverkeer dat zou landen op de Buitenveldertbaan maakt gebruik van de Schiphol-Oostbaan en de Zwanenburgbaan. Startende vliegtuigen zullen worden verplaatst naar de Zwanenburgbaan en de Kaagbaan.

11 juli – eind augustus 2022: Aalsmeerbaan niet inzetbaar bij beperkt zicht

Tijdens het groot onderhoud aan de Aalsmeerbaan vervangt LVNL tegelijkertijd het ILS van deze baan. Een ILS zorgt ervoor dat vliegtuigen ondersteund worden om in een geleidelijke hoek te dalen naar de landingsbaan. Alleen om te kunnen landen bij beperkte zichtomstandigheden moeten de nieuwe landingssystemen eerst 30 dagen goed werken volgens de internationale veiligheidseisen. Pas daarna is de Aalsmeerbaan ook in alle zichtomstandigheden inzetbaar als landingsbaan. In deze periode kan bij beperkt zicht de Zwanenburgbaan worden ingezet als landingsbaan.

Baangebruik overdag (periode 6.00–23.00 uur) tijdens groot onderhoud aan Polderbaan, Kaagbaan, Buitenveldertbaan en Zwanenburgbaan

5 september – 18 september 2022: onderhoud Buitenveldertbaan

Van 5 september tot en met 18 september 2022 worden er onderhoudswerkzaamheden aan de Buitenveldertbaan uitgevoerd. Omdat deze baan niet beschikbaar is voor vliegverkeer, kan in deze periode de Schiphol-Oostbaan worden ingezet als landingsbaan. Dit kan het geval zijn bij harde (zuid)westenwind of wanneer buien de nadering naar de Polderbaan en de Zwanenburgbaan belemmeren. Ook wordt verwacht dat in deze periode de Aalsmeerbaan en de Zwanenburgbaan meer in gebruik zijn voor startende en landende vliegtuigen.

26 september – 2 oktober 2022: onderhoud Zwanenburgbaan

De Zwanenburgbaan is van 26 september tot en met 2 oktober 2022 in onderhoud. Het vliegverkeer zal in deze onderhoudsperiode meer gebruik maken van de Buitenveldertbaan en de Schiphol-Oostbaan. Ook zal een klein deel van de vluchten worden verplaatst naar de Kaagbaan. In piekmomenten kunnen bij zuidenwind mogelijk de Buitenveldertbaan of Schiphol-Oostbaan vaker in gebruik zijn als tweede landingsbaan. Ook kan bij noordenwind de Buitenveldertbaan vaker als tweede startbaan worden ingezet.

10 oktober – 16 oktober 2022: onderhoud Polderbaan

De Polderbaan is van 10 oktober tot en met 16 oktober 2022 een week niet inzetbaar. Naar verwachting maakt het vliegverkeer deze week gebruik van de Zwanenburgbaan en de Buitenveldertbaan voor zowel starten als landen. Ook kan Schiphol-Oostbaan worden ingezet als tweede landingsbaan. Dit is onder meer afhankelijk van de weersomstandigheden (buien, windkracht- en richting), de beschikbaarheid van de banen en het aanbod van vliegverkeer. 's Nachts maakt het vliegverkeer gebruik van de Zwanenburgbaan.

Medio oktober – eind november 2022: Polderbaan niet inzetbaar bij beperkt zicht

LVNL heeft werkzaamheden verricht aan het ILS van de Polderbaan en vervolgens metingen gedaan. Om te kunnen landen bij alle beperkte zichtomstandigheden moeten vernieuwde landingsystemen 30 dagen goed werken volgens de internationale veiligheidseisen. Pas daarna is de Polderbaan ook in alle zichtomstandigheden inzetbaar als landingsbaan.

31 oktober – 6 november 2022: onderhoud Kaagbaan

Van 31 oktober tot en met 6 november 2022 is de Kaagbaan een week in onderhoud en daardoor niet inzetbaar voor het vliegverkeer. Verwacht wordt dat er in deze week meer vliegtuigen landen op de Zwanenburgbaan en de Aalsmeerbaan. Voor het vertrekkend vliegverkeer wordt de Zwanenburgbaan, de Aalsmeerbaan en de Buitenveldertbaan ingezet.

14 november – 20 november 2022: onderhoud Schiphol-Oostbaan

De Schiphol-Oostbaan is van 14 november tot en met 20 november 2022 een week niet beschikbaar vanwege onderhoud. Dit heeft weinig gevolgen voor het grote vliegverkeer, want deze baan wordt doorgaans voor de kleine, zakelijke en privévliegtoeren gebruikt. Tijdens het onderhoud zal het klein-zakelijke verkeer gebruik maken van de Buitenveldertbaan of een van de andere in gebruik zijnde start- en landingsbanen.

Baangebruik in de nacht tijdens groot baanonderhoud Aalsmeerbaan (periode 23.00–6.00 uur)

4 april – 10 juli 2022: groot onderhoud Aalsmeerbaan

Het onderhoud heeft in de nacht geen gevolgen voor de afhandeling van het vliegverkeer.

18 april – 1 mei 2022: Buitenveldertbaan en Aalsmeerbaan niet inzetbaar

De Aalsmeerbaan en de Buitenveldertbaan kruisen elkaar. Tijdens het groot onderhoud aan de Aalsmeerbaan zijn er van 18 april tot en met 1 mei 2022 werkzaamheden aan de kruising met de Buitenveldertbaan. Daardoor zijn beide banen niet beschikbaar. Bij harde zuidwestenwind kan er 's nachts worden geland op de Schiphol-Oostbaan.

16 mei – 29 mei 2022: Kaagbaan alleen beschikbaar als verkorte startbaan

Tijdens het groot onderhoud aan de Aalsmeerbaan zijn er ook werkzaamheden aan de taxibaan die tussen de Kaagbaan en de Aalsmeerbaan ligt. Daardoor kunnen vliegtuigen geen gebruik maken van de kop van de Kaagbaan van 16 mei tot en met 29 mei 2022. Dit heeft gevolgen voor de inzetbaarheid van de baan. Er kan alleen gestart worden op een korter deel van de baan. Vliegtuigen die de hele lengte van de baan nodig hebben, zullen in deze periode 's nachts vertrekken vanaf de Polderbaan of Zwanenburgbaan. Landende vluchten kunnen terecht op de Zwanenburgbaan of Buitenveldertbaan.

27 juni – 3 juli 2022: Buitenveldertbaan en Aalsmeerbaan niet inzetbaar

De Aalsmeerbaan en de Buitenveldertbaan kruisen elkaar. Tijdens het groot onderhoud aan de Aalsmeerbaan zijn er van 27 juni tot en met 3 juli 2022 werkzaamheden aan de kruising met de Buitenveldertbaan. Daardoor zijn beide banen deze week niet beschikbaar. Bij harde zuidwestenwind kan er 's nachts worden geland op de Schiphol-Oostbaan.

Medio juli – eind augustus 2022: Aalsmeerbaan niet inzetbaar bij beperkt zicht

De Aalsmeerbaan is bij beperkte zichtomstandigheden niet inzetbaar. Dit heeft geen gevolgen voor de afhandeling van het vliegverkeer in de nacht.



Baangebruik in de nacht (periode 23.00–6.00 uur) gedurende groot onderhoud aan Polderbaan, Kaagbaan, Buitenveldertbaan en Zwanenburgbaan

5 september – 18 september 2022: onderhoud Buitenveldertbaan

Het onderhoud heeft geen effect op de afhandeling van het vliegverkeer in de nacht.

26 september – 2 oktober 2022: onderhoud Zwanenburgbaan

Het onderhoud heeft geen effect op de afhandeling van het vliegverkeer in de nacht.

10 oktober – 16 oktober 2022: onderhoud Polderbaan

De Polderbaan is van 10 oktober tot en met 16 oktober 2022 een week niet inzetbaar. 's Nachts wordt er geland op de Zwanenburgbaan en gestart vanaf de Kaagbaan.

Medio oktober – eind november 2022: Polderbaan niet inzetbaar bij beperkt zicht

In deze periode kan bij beperkt zicht en 's nachts worden geland op de Zwanenburgbaan.

31 oktober – 6 november 2022: onderhoud Kaagbaan

In de nacht zal het landend en startend verkeer dat normaliter wordt afgehandeld op de Kaagbaan worden verplaatst naar de Zwanenburgbaan.

14 november – 20 november 2022: onderhoud Schiphol-Oostbaan

Het onderhoud aan de Schiphol-Oostbaan heeft geen effect op de afwikkeling van het vliegverkeer in de nacht.

2. Het verzoek

Op 21 februari 2022 heeft de exploitant van de luchthaven Schiphol (hierna: de exploitant) mij bij brief, met kenmerk BO.2022.001, verzocht om in verband met groot baanonderhoud Aalsmeerbaan af te mogen wijken van de regels in het LVB met betrekking tot het baan- en routegebruik.

Als gevolg hiervan treedt gedurende de onderhoudsperiode een wijziging van het baangebruik op waardoor het verkeer in het gebruiksjaar 2022 anders zal worden afgewikkeld dan in het LVB is aangenomen. In verband hiermee heeft de exploitant verzocht voor het gebruiksjaar 2022 ook vervangende grenswaarden vast te stellen.

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

Onderbouwing technische noodzaak, combinatie en duur onderhoudswerkzaamheden

Naar aanleiding van de aanvraag van de exploitant is de onderhavige regeling opgesteld. De noodzaak en het belang van een goed onderhouden banenstelsel wordt onderschreven. Dit is van belang voor een veilig en adequaat functionerend Schiphol. De luchthaven is gecertificeerd op grond van de Europese regelgeving (EASA) en is vervolgens verplicht om aan alle in de EASA-regelgeving opgenomen certificeringseisen te blijven voldoen. Deze certificeringseisen hebben met name betrekking op de inrichting van de luchthaven, waardoor een veilig gebruik van de luchthaven mogelijk is, inclusief baangebruik. Alle formele eisen zijn overzichtelijk samengevat in een niet-officieel document van EASA¹. In dit document wordt verwezen naar alle formele regelgeving. In de afweging is met name van belang of het moment en duur van het groot baanonderhoud zo gekozen

¹ Easy Access Rules for Aerodromes (Regulation (EU) 139/2014) mei 2019

zijn dat het groot baanonderhoud kan worden uitgevoerd met zo min mogelijk overlast voor omwonenden. In het 'Informatiedocument bij de ontheffingsaanvraag voor groot onderhoud in gebruiksjaar 2022', d.d. 21 februari 2022, heeft de exploitant de technische noodzaak van het groot baanonderhoud aan de Aalsmeerbaan voldoende onderbouwd. Ook heeft de exploitant voldoende onderbouwd dat het wenselijk is om de werkzaamheden aan de Aalsmeerbaan gecombineerd met de onderhoudswerkzaamheden aan de aangrenzende rijbanen en de vervanging van het ILS in het gebruiksjaar 2022 uit te voeren. Er is op basis van de door de luchthaven verstrekte informatie voor het ministerie geen aanleiding om aan te nemen dat de in 2022 geplande onderhoudswerkzaamheden in een aanzienlijk korter tijdsbestek uitgevoerd zouden kunnen worden.

Veiligheid

Van de preferentietabellen kan bij normale beschikbaarheid van de banen uitsluitend vanwege veiligheid worden afgeweken, conform de uitzonderingsmogelijkheid ten aanzien van de regels in het LVB in artikel 8.19 Wet luchtvaart. Dat hangt dan af van feitelijke omstandigheden, waaronder te noemen de weersomstandigheden en het verkeersaanbod. Het is vooraf niet in te schatten welke combinaties van omstandigheden zich zullen voordoen.

LVNL heeft aangegeven een risicoanalyse te hebben uitgevoerd naar het afwijkende baangebruik tijdens de onderhoudsperiode. Uit de analyses is gebleken dat het afwijkende baangebruik niet leidt tot onacceptabele risico's.

Onderbouwing nieuwe normen- en handhavingstelsel Schiphol (NNHS)

In het nieuwe stelsel vervalt de vaststelling van grenswaarden voor geluid in handhavingpunten voor de luchthaven Schiphol en geeft de Wet luchtvaart een basis voor het vaststellen van vier baangebruikregels met bijbehorende normen voor strikt preferentieel baangebruik in het LVB. De partijen in de Omgevingsraad Schiphol (ORS), voorheen Tafel van Alders, hebben destijds na afloop van de experimentperiode gelet op de uitkomsten van het tweejarige experiment afgesproken het wenselijk te achten om vooruitlopend op de definitieve verankering van het NNHS in wet- en regelgeving, de verkeersafhandeling te blijven uitvoeren volgens de regels voor het strikt preferentieel baangebruik. Tot het moment waarop het NNHS in de Wet luchtvaart en onderliggende regelgeving definitief van kracht is, zal bij overschrijding van de grenswaarden in de handhavingpunten anticiperend gehandhaafd worden. Anticiperend handhaven houdt in dat er bij overschrijding van de grenswaarden geen maatregel wordt opgelegd, indien blijkt dat de overschrijding het gevolg is van de toepassing van de regels uit het nieuwe stelsel. Dit wordt na afloop van ieder gebruiksjaar beoordeeld door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

Het ministerie vindt het belangrijk om binnen de kaders van het NNHS tot een verantwoorde afhandeling van de onderhoudswerkzaamheden te komen, dat Schiphol en LVNL daarbij maximaal rekening houden met de omgeving en dat daarbij is geborgd dat uitsluitend vanuit veiligheidsoverwegingen wordt afgeweken van de preferentietabellen die tijdens de onderhoudsperiode van toepassing zijn. LVNL is verzocht om, binnen de veiligheidscondities, tijdens de onderhoudsperiode baancombinaties in te zetten die gegeven de dan beschikbare banen maximaal inzetten op hinderbeperking conform het NNHS. LVNL heeft onderbouwd dat met de aangepaste baanpreferenties, voor overdag en in de nacht, de onderhoudswerkzaamheden kunnen worden uitgevoerd binnen de regels en verantwoordingscriteria van het NNHS.

Regel 1 NNHS: Inzet baancombinaties

Deze regel heeft betrekking op de verklaarbaarheid van de ingezette baancombinaties aan de hand voorgeschreven preferentievolgorde binnen het NNHS. Deze regel blijft van toepassing tijdens de onderhoudsperiode.

Uit het NNHS volgt dat het luchthavenverkeer bij normaal gebruik van de luchthaven wordt afgehandeld met toepassing van de baanpreferentietabellen van het NNHS. De voorgenomen onderhoudswerkzaamheden kunnen niet worden uitgevoerd met toepassing van de preferentietabellen zoals deze onder normale omstandigheden worden toegepast. Derhalve is in deze ministeriële regeling bepaald welke baanpreferentietabellen tijdens de periode van het groot onderhoud van toepassing zijn voor het selecteren en het verklaren van de in de praktijk gebruikte baancombinaties.

Deze preferentietabellen voor de dag en de nacht zullen door LVNL bij de afwikkeling van het vliegverkeer worden gehanteerd. Het NNHS bevat voor de nachtperiode geen vervangende preferentietabellen. Ter bescherming van de omgeving is in deze regeling ook voorgeschreven welke baanpreferentietabel gedurende de periode van 23.00 uur tot 6.00 uur door LVNL dient te worden toegepast bij de afwikkeling van het vliegverkeer.



LVNL zal tijdens de periode van het groot onderhoud de in deze ministeriële regeling opgenomen baanpreferentietabellen toepassen. Daarmee zal het percentage niet legitiem verklaard baangebruik binnen de toegestane marges van het NNHS blijven.

Regel 2 NNHS: Inzet van een tweede start- of landingsbaan

Deze regel heeft betrekking op de inzet van een tweede startbaan respectievelijk tweede landingsbaan indien het verkeersaanbod daartoe noodzaakt. Deze regel en bijbehorende norm blijft van toepassing tijdens de onderhoudsperiode.

Regel 3 NNHS: Verdeling van het startend en landend verkeer

Deze regel geeft aan hoe het verkeer over twee start- of landingsbanen moet worden verdeeld, in het geval er vanwege een start- of landingspiek twee startbanen of twee landingsbanen in gebruik zijn. Deze regel en bijbehorende norm blijft van toepassing tijdens de onderhoudsperiode.

Regel 4 NNHS: Gebruik van de vierde baan

Deze regel heeft betrekking op de inzet van een vierde baan. Deze regel en bijbehorende norm blijft van toepassing tijdens de onderhoudsperiode.

De vier NNHS-regels voor het strikt preferentieel baangebruik zijn opgenomen in bijlage 2 bij de ontwerpwijziging van het LVB in verband met de invoering van het NNHS, dat in verband met de zienswijze procedure op 1 maart 2021 is gepubliceerd in de Staatscourant (Stct. 2021, 9062) en ook te vinden is op de website <https://www.luchtvaartindetekomst.nl>

Ik concludeer op basis van het informatiedocument dat is ingeschat dat voor alle 4 baangebruik regels geldt dat het percentage niet verklaard vanwege het aangepaste baangebruik lager zal uitvallen dan de in het NNHS toegestane marges voor verantwoording van het baangebruik.

Toetsing aan de gelijkwaardigheidscriteria

De geluidbelasting bij het verwachte gebruik van Schiphol in gebruiksjaar 2022 moet passen binnen de criteria voor gelijkwaardige bescherming. Daarmee worden grenzen gesteld aan het aantal geluid belaste en risico belaste woningen, ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden en aan de emissies van stoffen. Het verwachte gebruik van Schiphol in gebruiksjaar 2022 voldoet aan de eisen van gelijkwaardigheid. Zie ook de tabel 3.3 van de Gebruiksprognose 2022 waarin de effecten voor geluid voor gebruiksjaar 2022 worden vergeleken met de gelijkwaardigheidscriteria bepaald met het Europese rekenmodel Doc29.

Contraexpertise

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 vervangende grenswaarde zoals opgenomen in het Informatiedocument bij de ontheffingsaanvraag voor groot onderhoud in gebruiksjaar 2022', d.d. 21 februari 2022, niet correct zijn. Het NLR heeft de afwijkende resultaten voorgelegd aan Schiphol en de gezamenlijke conclusie is dat de grenswaarden die door het NLR gevonden zijn de correcte waarden zijn. Deze grenswaarden zijn in de tijdelijke regeling voor het groot onderhoud aan het banenstelsel op Schiphol voor gebruiksjaar 2022 vastgelegd.

HUF-toets

De ontwerpregeling is door de ILT getoetst op uitvoerbaarheid, handhaafbaarheid en fraudebestendigheid. De ILT heeft geconcludeerd dat de regeling uitvoerbaar, handhaafbaar en voldoende fraudebestendig is.

Ontwerpregeling besproken met ORS-partijen

De ontwerpregeling is op 21 maart 2022 voorgelegd aan de partijen die in de Omgevingsraad Schiphol (ORS) vertegenwoordigd zijn. De leden van de ORS zijn in de gelegenheid gesteld vragen te stellen over de inhoud van de ontwerpregeling. Er zijn vragen gesteld over de noodzaak van de onderhoudswerkzaamheden en het door LVNL voorgestelde baangebruik tijdens de onderhoudsperiode en de preferentietabellen die daaruit voortvloeien. Het ministerie heeft aangegeven dat zij het belangrijk vindt om binnen de kaders van het NNHS tot een verantwoorde afhandeling van de onderhoudswerkzaamheden te komen, dat Schiphol en LVNL daarbij maximaal rekening houden met de omgeving en dat daarbij is geborgd dat uitsluitend vanuit veiligheidsoverwegingen wordt afgeweken van de preferentietabellen die tijdens de onderhoudsperiode van toepassing zijn.

Vanuit de omgeving is vorig jaar aangegeven dat zij graag in een eerder stadium door Schiphol en

LVNL willen worden, namelijk bij het identificeren en uitwerken van de verschillende alternatieven voor de totale onderhoudswerkzaamheden. De omgevingspartijen constateren dat zij ook dit jaar niet tijdig zijn betrokken bij de onderhoudsplanung en dus geen suggesties of voorstellen meer kunnen doen voor verbetering. Ook dit jaar is de omgeving pas betrokken nadat een voorkeursalternatief is gepresenteerd door Schiphol en deze is vastgesteld binnen de sector, waardoor het beeld bij de omgeving blijft bestaan dat de belangen van de omgeving ondergeschikt zijn aan de belangen van de sector. Omwonenden van de luchthaven willen een duidelijk en navolgbaar antwoord hebben op de vraag of de onderhoudswerkzaamheden niet in een aanzienlijk korter tijdsbestek kunnen worden uitgevoerd. Hiertoe zal met de ORS een werkwijze worden ontwikkeld.

Op dit moment kampt LVNL, als gevolg van COVID, met een aanzienlijk hoger aantal ziekmeldingen en medewerkers die in quarantaine zitten. Dit komt bovenop de krapte die er al was bij de inroostering omdat door COVID de afgelopen twee jaar aanzienlijk minder luchtverkeersleiders hun opleiding hebben kunnen afronden. Hierdoor kan LVNL op momenten niet alle noodzakelijke posities meer bemensen die nodig zijn voor een volledige dienstverlening. Er zijn zorgen geuit over de gevolgen die dit heeft voor de afwikkeling van het luchtverkeer en dat dit zich ook tijdens de onderhoudsperiode zal vertalen in bijvoorbeeld extra inzet van de Zwanenburgbaan in plaats van de Polderbaan.

Als reactie hierop kan aangegeven dat alleen bij een tijdig verzoek van de sector het mogelijk is om de ontwerpregeling met de ORS-partijen te bespreken en via internet te consulteren. Daarom wordt momenteel gewerkt aan een wettelijke verplichting die het mogelijk maakt dat het ministerie, tijdig, ruim voor de aanvang van het gebruiksjaar beschikt over een informatiedocument met beschrijvingen van alle benodigde onderhoudsmomenten, inclusief planning werkzaamheden, analyse en verantwoording impact op de omgeving en gevolgen voor het baangebruik. Dit document dient als basis voor het gesprek met de omgeving en de besluitvorming over de op te stellen regeling. Daarbij zal in de toekomst eventueel second opinion door onafhankelijke deskundigen over de onderhoudsplanung en impact van het gewijzigd baangebruik op de omgeving worden gevraagd. Ook heb ik Schiphol verzocht de uitgangspunten in het document *Baanonderhoud strategie 2017* van Schiphol dat ten grondslag ligt aan de jaarlijkse onderhoudsplanung met de omgevingspartijen te bespreken en te bezien of daarin verbeteringen mogelijk zijn.

De in de regeling opgenomen baanpreferentietabellen dienen te worden nageleefd zijn handhaafbaar.

Communicatie omgeving

Informatie over de onderhoudswerkzaamheden, planning en de verwachte impact van de werkzaamheden op het baangebruik is gepresenteerd en toegelicht aan omwonenden tijdens een informatiesessie voor leden van de ORS (en hun achterban) op 25 november 2021. Informatie over de werkzaamheden kan worden gevonden op de websites van Schiphol en het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS). Tussentijds, bij aanvang of afronding van een nieuwe fase werkzaamheden of bij wijzigingen in de planning, worden omgevingspartijen door Schiphol geïnformeerd via o.a. een e-mail burennieuwsbrief, via meldingen op de websites, persberichten en/of advertenties in lokale of sociale media. Ook worden bestuurders van betreffende gemeenten op de hoogte gehouden.

5. Werkingsduur

De vrijstellingen in verband met het groot onderhoud aan de Aalsmeerbaan gelden voor de periode van 4 april 2022 tot en met 7 november 2022. Daarbij is geen rekening gehouden met een mogelijke uitloop van de uitvoering van de werkzaamheden als gevolg van slechte weersomstandigheden of andere onvoorziene omstandigheden. Uit eerdere ervaringen met onderhoudswerkzaamheden, zoals vorig jaar met de Polderbaan, blijkt dat uitloop van de werkzaamheden een risico blijft.

6. Lasten voor burgers en bedrijven

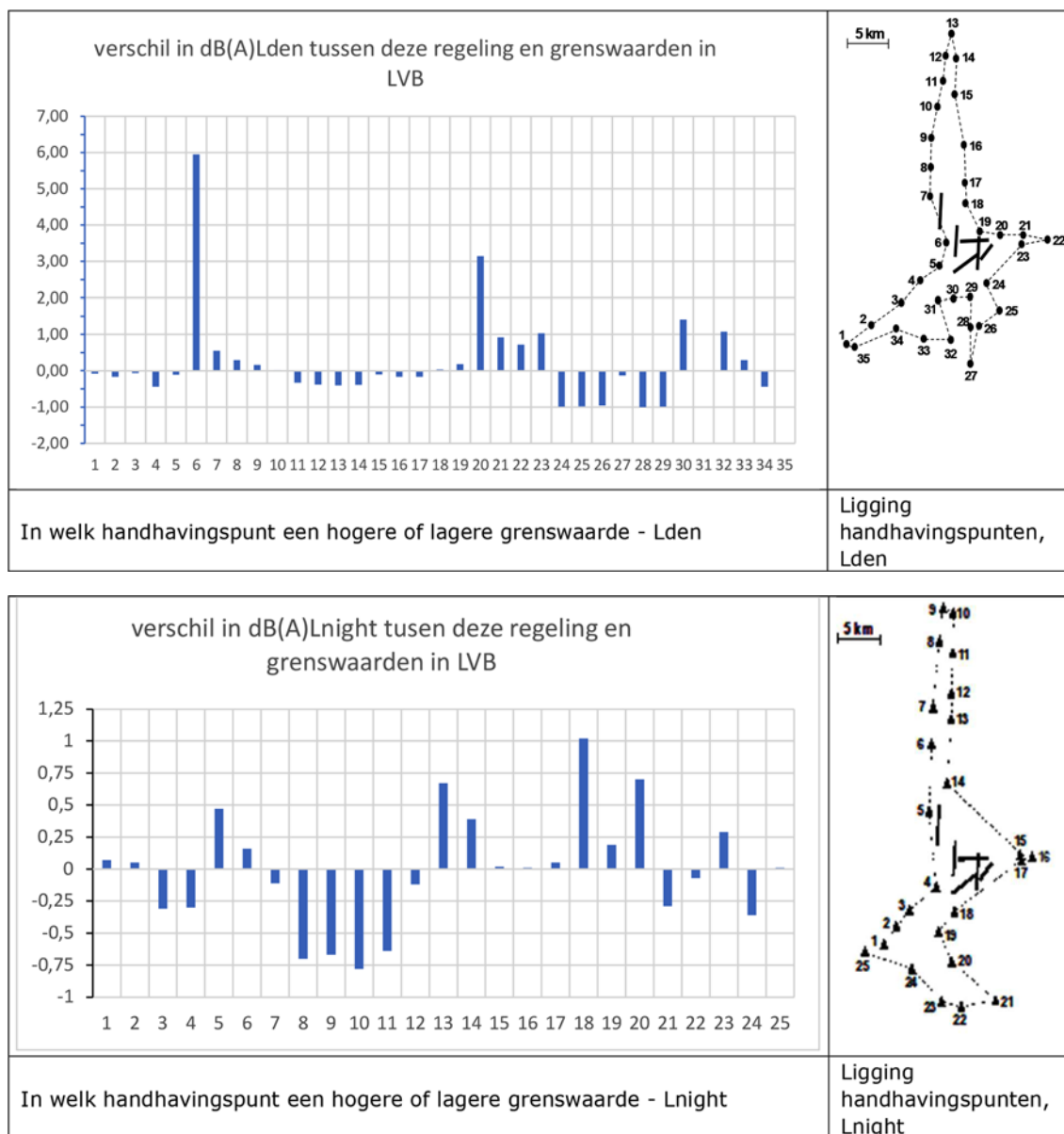
Bij de voorbereiding van deze regeling is gekeken naar wat de mogelijke regeldruk zou zijn. Onder regeldruk wordt verstaan: de administratieve lasten en de eventuele nalevingskosten om te voldoen aan informatieverplichtingen aan de overheid, voortvloeiend uit wet- en regelgeving van diezelfde overheid. 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 2

Artikel 2 bevat vervangende grenswaarden voor alle handhavingspunten in L_{den} en L_{night} . 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 groot baanonderhoud aan de Aalsmeerbaan aangegeven. Een staafje boven de nullijn geeft aan met hoeveel dB(A) de grenswaarde is verhoogd ten behoeve van de onderhavige werkzaamheden, een staafje onder de nullijn geeft de verlaging aan.



Artikel 3 Vrijstellingen

Eerste lid

Gedurende de periode van 4 april 2022 tot en met 10 juli 2022 dat zowel de Aalsmeerbaan als de Buitenveldertbaan niet beschikbaar zijn tussen 23.00 en 6.00 uur vanwege groot onderhoud, wordt de Schiphol-Oostbaan opengesteld voor landingen.

Tweede lid

Gedurende de periode van 16 mei tot en met 29 mei 2022 waarin de Kaagbaan tussen 23:00 uur en 6:00 uur beperkt 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 16 mei tot en met 29 mei 2022, 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).

Derde lid

Gedurende de periode van 5 september tot en met 18 september 2022 dat de Buitenveldertbaan niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud is het niet mogelijk om te landen op de Buitenveldertbaan. 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. De Schiphol-Oostbaan is in dat geval namelijk de enige landingsbaan met ILS waarvan op basis van de vrijstelling gebruik zou kunnen worden gemaakt. Om de bereikbaarheid van Schiphol in deze periode te garanderen wordt voor de periode van 5 september tot en met 18 september 2022 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).

Vierde lid

Gedurende de periode van 26 september tot en met 2 oktober 2022 dat de Zwanenburgbaan niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud wordt gestart van baan 18L (Aalsmeerbaan), indien baan 24 (Kaagbaan) vanwege weersomstandigheden niet kan worden gebruikt. Baan 24 blijft de preferente baan.

Vijfde lid

Gedurende de periode van 10 oktober 2022 tot en met 16 oktober 2022 dat de Polderbaan niet beschikbaar is tussen 23.00 uur 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 (gelijktijdig gebruik van de Zwanenburgbaan voor starts en landingen) 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. 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).

Zesde lid

Gedurende de periode van 10 oktober 2022 tot en met 16 oktober 2022 dat de Polderbaan niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud, wordt een vrijstelling dagelijks voor het tijdvak tussen 23.00 uur en 6.00 uur verleend van de luchtverkeerwegen die zijn aangewezen voor vertrekkend verkeer vanaf baan 36C (Zwanenburgbaan) in bijlage 1 van het LVB op de kaart 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. Vliegtuigen met een bestemming sector 1, 2 of 3 vanaf baan 36C naar het oosten zullen de SID voor de dag toegewezen krijgen. Het is mogelijk dat het vliegtuig daardoor buiten de luchtverkeerwegen van baan 36C komt. Voor afwijkingen van luchtverkeerwegen geldt voor LVNL een maximaal toegestaan percentage per gebruiksjaar. De vrijstelling leidt ertoe dat dit percentage niet van toepassing is op afwijkingen van luchtverkeerwegen voor vertrekkend verkeer vanaf baan 36C gedurende de periode 10 oktober 2022 tot en met 16 oktober 2022 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.

Zevende lid

Gedurende de periode van 24 oktober tot en met 30 oktober 2022 dat de Kaagbaan niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud dient te worden gestart van de Buitenveldertbaan en geland op de Schiphol-Oostbaan. Hierbij geldt dat de Zwanenburgbaan de preferente vervangende baan voor de Kaagbaan is, en de Buitenveldertbaan alleen mag worden gebruikt als de Zwanenburgbaan vanwege weersomstandigheden niet kan worden ingezet.

Achtste lid

Het gebruik van de Schiphol-Oostbaan voor landingen, als bedoeld in het eerste, derde en zevende lid, kan slechts plaatsvinden indien geen van de andere banen voor landingen beschikbaar of bruikbaar is of indien het gebruik van een andere baan zou leiden tot gebruik tegelijkertijd zowel voor starts als voor landingen.

Artikel 4 Beperkingen en voorschriften

Art 8.23, derde lid, van de Wet luchtvaart bepaalt dat aan een vrijstelling beperkingen en voorschriften kunnen worden verbonden onder andere met het oog op de geluidbelasting. Daarmee kunnen LVNL, Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen worden verplicht het nodige te doen om de ongewenste milieugevolgen van de vrijstelling zoveel mogelijk te beperken. Op Schiphol wordt al gevlogen volgens de regels van het NNHS. In artikel 4 van de regeling is bepaald dat teneinde de geluidhinder zoveel mogelijk te beperken een baanpreferentievolgorde wordt aangehouden die zoveel mogelijk aansluit bij de preferenties uit het NNHS. Artikel 4 bevat daarvoor preferentietabellen voor de dag en voor de nacht, die binnen de geldende meteorologische en operationele randvoorwaarden zoveel mogelijk moeten worden aangehouden.

Onderhoud Aalsmeerbaan

De Aalsmeerbaan (18L-36R) wordt bij de eerste twee preferenties tijdens pieken gebruikt. Bij noordelijk baangebruik tijdens de landingspiek en bij zuidelijk baangebruik tijdens de startpiek. Ook komen er (weers-)omstandigheden voor waarbij de Aalsmeerbaan ingezet wordt tijdens 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 Aalsmeerbaan vanuit het zuiden worden aangevlogen als landingsbaan. Wanneer de Aalsmeerbaan buiten gebruik is, zal dit consequenties hebben op het baangebruik. Naar verwachting zal bij een krachtige noordenwind de Zwanenburgbaan (36C) meer in gebruik zijn als landingsbaan. Bij een krachtige zuidenwind zal naar verwachting de Zwanenburgbaan (18C) richting het zuiden worden ingezet als startbaan. Het kan voorkomen dat ook de Schiphol-Oostbaan meer wordt ingezet gedurende het baanonderhoud. Bij noordelijk baangebruik zal, als de Aalsmeerbaan niet beschikbaar is, tijdens een piek van landend verkeer naar verwachting naast de Zwanenburgbaan (36C) de Buitenveldertbaan (27) gebruikt worden als landingsbaan. Als de Aalsmeerbaan buiten gebruik is, heeft dat bij noordelijk baangebruik hoogstwaarschijnlijk geen consequenties voor het baangebruik tijdens de startpieken. Bij zuidelijk baangebruik zal, als de Aalsmeerbaan niet beschikbaar is, tijdens een piek van startend verkeer naar verwachting naast de Kaagbaan (24) de Buitenveldertbaan (09) gebruikt worden als startbaan. Als de Aalsmeerbaan buiten gebruik is, heeft dat bij zuidelijk baangebruik hoogstwaarschijnlijk geen consequenties voor het baangebruik tijdens landingspieken. De Aalsmeerbaan wordt 's nachts in principe niet gebruikt. Deze baan is in de nacht gesloten. Het buitengebruik zijn van de Aalsmeerbaan heeft daarom geen consequenties voor het nachtelijk baangebruik op Schiphol. Het niet beschikbaar zijn van deze baan heeft nadelige gevolgen voor omwonenden uit Amsterdam en Amstelveen en positieve gevolgen voor omwonenden uit Aalsmeer en omgeving.

Onderhoud Buitenveldertbaan

De Buitenveldertbaan wordt in de eerste twee preferenties bij wind uit noordelijke dan wel zuidelijke richtingen niet gebruikt. Wanneer de eerste of tweede preferentie gevlogen kan worden, zullen er bij het buiten gebruik zijn van de Buitenveldertbaan geen consequenties zijn voor het baangebruik. Bij een krachtige oosten- of westenwind, laaghangende bewolking, beperkte zichtcondities en bij buien wordt veelal de Buitenveldertbaan ingezet. De Buitenveldertbaan is de enige baan op Schiphol in oost-west richting. Het buiten gebruik zijn van de Buitenveldertbaan heeft tot gevolg dat naar verwachting landingen op de Buitenveldertbaan uit het oosten met name worden verplaatst naar de Schiphol-Oostbaan en de Kaagbaan. De starts vanaf de Buitenveldertbaan worden in deze onderhoudsperiode verplaatst naar de Zwanenburgbaan en Aalsmeerbaan. 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 worden voor landend verkeer. De Schiphol-Oostbaan is in deze onderhoudssituatie de enige landingsbaan voorzien van een Instrument Landing System (ILS)

waarvan bij harde (zuid)westenwind gebruik kon worden gemaakt. De Buitenveldertbaan wordt 's nachts in principe niet gebruikt. Voor het nachtelijk baangebruik op Schiphol worden daarom gedurende reguliere omstandigheden geen veranderingen verwacht gedurende de periode dat de Buitenveldertbaan buiten gebruik is. Indien er echter sprake is van een harde westenwind, dan wordt de Buitenveldertbaan als landingsbaan (baan 27) ingezet. Indien de Buitenveldertbaan niet beschikbaar is, en er is in de nacht sprake van een harde zuidwestenwind, dan zou dit tot de ongewenste situatie kunnen leiden dat er zowel gestart wordt vanaf de Kaagbaan (baan 24) als geland op de Kaagbaan (baan 24) (mixed-mode). Bovendien is er geen ILS aanwezig op landingsbaan 24. Om te voorkomen dat de Kaagbaan in dat geval in mixed-mode wordt gebruikt en in de nacht een landingsbaan met ILS beschikbaar te hebben, zal in die specifieke windsituatie de Schiphol-Oost baan als landingsbaan (baan 22) kunnen worden ingezet.

Onderhoud Zwanenburgbaan

De Zwanenburgbaan wordt tijdens piekuren gebruikt. Bij noordelijk baangebruik tijdens de startpiek en bij zuidelijk baangebruik tijdens de landingspiek. Ook komen er (weers)omstandigheden voor waarbij de Zwanenburgbaan ingezet wordt tijdens 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 (36L) de Buitenveldertbaan (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 (18R) de Buitenveldertbaan (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 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 harde noordenwind de Aalsmeerbaan worden ingezet als landingsbaan (baan 36R).

Onderhoud Polderbaan

De Polderbaan is overdag 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). In het geval dat de Polderbaan niet beschikbaar is, dan neemt de Zwanenburgbaan deze rol als primaire baan over. In de nacht is de Polderbaan ook een van de preferente banen op Schiphol. Gedurende de periode dat de Polderbaan niet beschikbaar is, wordt conform de in de regeling voorgeschreven preferentietabel voor de nacht met name de Zwanenburgbaan alternatieve start- of landingsbaan ingezet.

Als de Kaagbaan niet beschikbaar is, wordt overdag (van 6.00 tot 23.00 uur) in principe de Aalsmeerbaan als alternatief gebruikt in combinatie met de Zwanenburgbaan. Het gevolg is dat intensiever gebruik wordt gemaakt van de Aalsmeerbaan en van de Zwanenburgbaan als startbaan richting het zuiden of als landingsbaan richting het noorden. Bij een meer oostelijke of westelijke wind en bij beperkte zichtcondities kunnen er andere baancombinaties worden gebruikt en zal bijvoorbeeld ook de Buitenveldertbaan kunnen worden ingezet. Er bestaat bovendien een kans dat de Schiphol-Oostbaan bij harde (zuid)westenwind wordt 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 leidt 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 gebruik van een baan gelijktijdig voor starts en voor landingen onwenselijk is, betekent dit dat op die momenten er in principe geen naderingen vanuit het oosten op de Buitenveldertbaan maar op de Schiphol-Oostbaan worden afgehandeld. De Kaagbaan is één van de primaire banen waarop het verkeer in de nacht (van 23.00 tot 6.00 uur) normaal gesproken wordt afgehandeld. Het niet beschikbaar zijn van de Kaagbaan wordt in de nacht voor een groot deel opgevangen door de Zwanenburgbaan in te zetten voor starts naar en landingen vanuit het zuiden. De Zwanenburgbaan zal in de nacht naar verwachting dus extra worden ingezet.

Onderhoud Schiphol-Oostbaan

De Schiphol-Oostbaan wordt voornamelijk gebruikt voor de afwikkeling van klein zakelijk verkeer. Wanneer deze baan niet beschikbaar is zal het verkeer dat deze baan gebruikt in beginsel starten of landen vanaf de Buitenveldertbaan, maar ook de andere banen zullen afhankelijk van de weersom-



standigheden en de op dat moment beschikbare banen worden gebruikt voor de afwikkeling van het klein zakelijk verkeer.

LVNL mag van de in deze regeling opgenomen baanpreferentietabellen afwijken als dat in het belang van de veiligheid noodzakelijk is. Dit is conform de uitzonderingsmogelijkheid voor de regels in het LVB in artikel 8.20 van de Wet luchtvaart. Gegeven het feit dat het NNHS formeel nog niet van kracht is, zal de ILT de verantwoording van de sector van het baangebruik conform de NNHS regels in de periode van het groot baanonderhoud als casus in beschouwing nemen. Dit naar aanleiding van de wens van het ministerie om, vooruitlopend op de inwerkingtreding van het NNHS, aan de hand van de regeling voor het onderhoud in 2022 meer inzicht te krijgen in de gevolgen van de vrijstelling voor de berekening van de verklaarbaarheid van het baangebruik. De ILT is gevraagd om voor de periode van het groot baanonderhoud na te gaan in hoeverre de in de regeling vastgelegde preferentietabellen worden toegepast en in hoeverre van deze tabellen legitiem wordt afgeweken.

Artikel 5 Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking met ingang van 4 april 2022 omdat de werkzaamheden voor het groot onderhoud op die datum beginnen. Daarmee wordt afgeweken van de zogenaamde vaste verandermomenten omdat het baanonderhoud op 4 april 2022 aanvangt. Ook wordt afgeweken van de minimuminvoeringstermijn. Met deze afwijking worden aanmerkelijke ongewenste publieke en private nadelen voorkomen (Ar. 4.17, vijfde lid, onder a). De regeling vervalt op 7 november 2022.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers*