

Consultatieversie

Tijdelijke regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van2023 nr. IENW/BSK-2023/...., houdende vaststelling van vervangende grenswaarden geluidbelasting en vrijstelling van regels in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol in verband met groot onderhoud aan het banenstelsel op de luchthaven Schiphol (Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2023).

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 2023*: de periode van 1 november 2022 tot en met 31 oktober 2023.

Artikel 2 Vervangende grenswaarden geluidbelasting

1. In plaats van de grenswaarden genoemd in bijlage 2 van het LVB gelden voor het gebruiksjaar 2023 voor de in de onderstaande tabel genoemde handhavingspunten de volgende vervangende grenswaarden:

Tabel: grenswaarden geluidbelasting in Lden handhavingspunten

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Handhavingspunt	Grenswaarde	GP2023 incl. onderhoud	GP2023 excl. onderhoud	delta dB	Vervangende grenswaarde
1	55.98	53.78	53.45	+0.33	56.31
2	57.70	55.46	55.29	+0.17	57.87
3	58.75	55.62	55.38	+0.24	58.99
4	58.26	54.65	55.03	-0.38	57.88
5	57.91	54.46	54.73	-0.27	57.64
6	57.40	54.04	50.36	+3.68	61.08
7	57.59	54.89	54.49	+0.40	57.99
8	58.57	55.32	55.04	+0.28	58.85
9	57.02	53.81	53.56	+0.25	57.27
10	59.22	57.17	57.20	-0.03	59.19
11	58.76	56.50	56.97	-0.47	58.29
12	58.45	56.35	56.90	-0.55	57.90
13	57.48	55.79	56.38	-0.59	56.89
14	56.81	54.41	54.95	-0.54	56.27
15	57.94	56.04	56.10	-0.06	57.88
16	56.94	54.53	55.09	-0.56	56.38
17	57.15	53.29	54.35	-1.06	56.09
18	61.25	59.90	61.03	-1.13	60.12
19	53.90	54.19	53.71	+0.48	54.38
20	57.73	61.53	57.74	+3.79	61.52
21	57.47	58.04	55.88	+2.16	59.63
22	57.53	55.72	54.02	+1.70	59.23
23	56.71	57.47	55.05	+2.42	59.13
24	57.56	57.66	58.41	-0.75	56.81
25	57.91	58.17	58.65	-0.48	57.43
26	55.43	54.50	55.09	-0.59	54.84
27	56.19	55.14	55.09	+0.05	56.24
28	55.51	53.64	53.86	-0.22	55.29
29	57.04	53.47	54.20	-0.73	56.31
30	57.46	57.06	56.99	+0.07	57.53
31	58.78	56.46	56.71	-0.25	58.53
32	56.96	54.97	54.91	+0.06	57.02
33	56.77	56.73	56.88	-0.15	56.62
34	57.32	55.63	55.86	-0.23	57.09
35	57.17	54.74	54.32	+0.42	57.59

2. In plaats van de grenswaarden genoemd in bijlage 3 van het LVB gelden voor het gebruiksjaar 2023 voor de in de onderstaande tabel genoemde handhavingspunten de volgende vervangende grenswaarden:

Tabel: grenswaarden geluidbelasting in Lnight handhavingspunten

Handhavings- punt	Grenswaarde	GP2023 incl. onderhoud	GP2023 excl. onderhoud	delta dB	Vervangende grenswaarde
1	52.99	50.35	49.86	+0.49	53.48
2	50.42	46.66	46.29	+0.37	50.79
3	47.89	43.68	44.11	-0.43	47.46
4	47.72	44.69	45.07	-0.38	47.34
5	52.18	49.03	48.66	+0.37	52.55
6	51.90	48.32	48.27	+0.05	51.95
7	49.96	46.24	46.57	-0.33	49.63
8	48.51	44.48	45.53	-1.05	47.46
9	46.83	42.87	43.90	-1.03	45.80
10	47.44	43.52	44.63	-1.11	46.33
11	48.54	44.95	45.88	-0.93	47.61
12	49.87	47.22	47.46	-0.24	49.63
13	50.53	48.87	48.14	+0.73	51.26
14	52.44	49.56	49.29	+0.27	52.71
15	52.41	50.32	49.08	+1.24	53.65
16	51.32	49.08	47.90	+1.18	52.50
17	52.38	50.05	48.73	+1.32	53.70
18	47.51	46.06	45.40	+0.66	48.17
19	46.02	42.86	42.82	+0.04	46.06
20	46.15	44.50	44.14	+0.36	46.51
21	43.75	43.28	43.65	-0.37	43.38
22	44.17	43.19	43.23	-0.04	44.13
23	45.79	44.97	45.13	-0.16	45.63
24	46.15	45.07	45.50	-0.43	45.72
25	48.84	45.74	45.35	+0.39	49.23

Artikel 3 Vrijstellingen

1. Gedurende de periode van 2 januari 2023 tot en met 19 april 2023 dat de Zwanenburgbaan niet beschikbaar is vanwege groot baanonderhoud en de Polderbaan of de Kaagbaan niet beschikbaar of bruikbaar is vanwege weersomstandigheden, geldt een vrijstelling voor het tijdvak tussen 23.00 uur en 6.00 uur van artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB voor:
 - a. Starts vanaf baan 18L (starts Aalsmeerbaan richting het zuiden);
 - b. Landingen op baan 36R (landingen Aalsmeerbaan richting het noorden).
2. Gedurende de periode van 30 juni 2023 tot en met 11 juli 2023 dat 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 voor landingen op baan 22 (Schiphol-Oostbaan), voor zover geen van de andere banen beschikbaar of bruikbaar is.
3. Gedurende de periode van 4 september 2023 tot en met 12 september 2023 dat de Kaagbaan niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud geldt een vrijstelling 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) voor zover baan 18C niet beschikbaar of bruikbaar is;
 - b. landingen op baan 22 (Schiphol-Oostbaan) voor zover geen van de andere banen beschikbaar of bruikbaar is.
4. Gedurende de periode van 9 oktober 2023 tot en met 17 oktober 2023 dat de Polderbaan niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud geldt een vrijstelling voor het tijdvak tussen 23.00 uur en 6.00 uur van artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB voor:
 - a. starts van baan 36C (Zwanenburgbaan).
 - b. landingen op baan 18C (Zwanenburgbaan).
5. Gedurende de periode van 09 oktober 2023 tot en met 17 oktober 2023 dat de Polderbaan niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud geldt een vrijstelling 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 luchtverkeerwegen die voor vertrekkend verkeer vanaf baan 36C (Zwanenburgbaan) zijn aangewezen in bijlage 1 van het LVB op de kaart 2/21.

Artikel 4 Beperkingen en voorschriften

1. Met het oog op beperking van de geluidhinder wordt gedurende de periode van 2 januari 2023 tot en met 17 oktober 2023 in de periodes dat baanonderhoud plaatsvindt 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: 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

* De eerste preferentie is niet mogelijk als 2+1+1-baancombinatie.

Tabel 2: Baanpreferentietabel van kracht van 23.00 uur tot 06.00 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	-	36L Polderbaan	-
	2	18R Polderbaan	-	24 Kaagbaan	-

Tabel 3: Baanpreferentietabel van kracht van 6.00 uur tot 23.00 als de ILS van de Zwanenburgbaan (baan 36C) niet, maar de Zwanenburgbaan zelf wel 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
	3	06 Kaagbaan	36R Aalsmeerbaan	09 Buitenveldertbaan	36L Polderbaan
	4	27 Buitenveldertbaan	18R Polderbaan	24 Kaagbaan	18L Aalsmeerbaan
Goed zicht	5	18R Polderbaan	18C Zwanenburgbaan	18L Aalsmeerbaan	18C Zwanenburgbaan

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Marginaal zicht	6	18R Polderbaan	18C Zwanenburgbaan	18L Aalsmeerbaan	24 Kaagbaan
-----------------	---	----------------	-----------------------	---------------------	-------------

Tabel 4: 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	-

Tabel 5: Baanpreferentietabel van kracht van 23.00 uur tot 06.00 uur indien de Polderbaan 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	-	36C Zwanenburg baan	-
	2	18C Zwanenburgbaan	-	24 Kaagbaan	-

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

Artikel 5 Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking met ingang van 2 januari 2023 en vervalt met ingang van 18 oktober 2023.

Artikel 6 Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2023.

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

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

CONCEPT

Toelichting

Algemeen

1. Inleiding

De onderhavige regeling bevat voor gebruiksjaar 2023 vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB). Ook bevat de regeling voor het gebruiksjaar 2023 vrijstellingen van de regels in het LVB met betrekking tot baan- en routegebruik vanwege groot onderhoud aan het banenstelsel op Schiphol.

Naast het groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan vindt in dit gebruiksjaar ook groot onderhoud plaats gedurende periodes van 1 of 2 weken aan de Aalsmeerbaan, Buitenvelderbaan, Kaagbaan, Oostbaan en Polderbaan. Vooruitlopend op de baangebruik regels van het nieuwe normen- en handhavingstelsel als opgenomen in de Ontwerpwijziging van het 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 gebruiksjaar 2023.

Noodzaak onderhoudswerkzaamheden Zwanenburgbaan 2 januari 2023 tot en met 19 april 2023

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 Zwanenburgbaan 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 de vrijstellingen in deze regeling 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 handhavingstelsel.

Het groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan wordt uitgevoerd in de periode 2 januari 2023 tot en met 19 april 2023. Het groot onderhoud is onderdeel van de baanonderhoudstrategie 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 Zwanenburgbaan volgt uit 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. Gedurende de onderhoudsperiode worden de volgende onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd:

Werkzaamheden aan de Zwanenburgbaan

- Het vervangen van twee lagen asfalt en scheurherstel in de 3e laag;
- Het vervangen van de totale asfaltconstructie van de baanshoulders;
- Het vervangen van de goten langs de baan en exits;
- Het aanbrengen van nieuw asfalt op de omliggende dienstwegen;
- Het aanpassen van de centreline verlichting;
- Het opnieuw aanbrengen van markeringen;
- Het vervangen van primaire verlichtingsbekabeling en lusindeling;
- Het vervangen van trafoputten;
- Het vervangen van alle vakwerkmasten van de naderingsverlichting;
- Het vervangen van regelaars, lastscheiders, brandmeldinstallatie en noodstroomaggregaat baanstation;
- Het uitvoeren van bouwkundige herstelwerkzaamheden van het baanstation;
- De realisatie van een nieuw substation;
- Het realiseren, saneren, vervangen en renoveren van hemelwaterafvoer;
- Het frezen van de velden met bestaande grasmatten, het aanbrengen van drainage en cultiveren/inzaaien van grasmengsels;
- Het testen van de systemen en vervolgens deze weer in gebruik nemen.

Detailinformatie over de werkzaamheden

- Ruim 8 km aan hekwerken moet ter voorbereiding op de onderhoudswerkzaamheden om de baan worden neergezet om de baan volledig landzijdig te kunnen maken;
- 536.000 m² asfalt zal van de bestaande baan- en rijbanen worden gefreesd. Het betreft een oppervlakte ter grootte van 86 voetbalvelden waarvoor 5.600 vrachtwagen bewegingen noodzakelijk zijn voor de afvoer van het bestaande asfalt;
- 536.000 m² aan nieuwe asfaltverharding moet op de baan en rijbanen worden aangebracht waarvoor 5.400 vrachtwagenbewegingen noodzakelijk zijn voor de aanvoer van het asfalt;
- 4.056 armaturen voor de nieuwe verlichting in de baan en 2.340 stuks in de rijbanen moeten worden verwijderd en opnieuw aangebracht;
- 50 kilometer aan bekabeling in de baan en 19 kilometer aan bekabeling in de rijbanen moet worden ingezaagd, gelegd en afgegoten;
- 200 kilometer aan bestaande kabels zal in een sleuf over een lengte van 24 kilometer langs de baan worden verwijderd en 450 kilometer aan nieuwe kabels zal in de grond worden teruggebracht. De nieuwe kabels worden aangevoerd op 250 haspels waar 25 vrachtwagen trailer transporten voor nodig zijn;
- 1.575 stuks goten langs de baan over een lengte van ruim 6 kilometer worden verwijderd en opnieuw aangebracht;
- Er wordt 8.500 m² aan nieuwe markering op de baan, en 3.500 m² aan nieuwe markering op de rijbanen, aangebracht;
- Het renoveren van de velden, drainage en het opnieuw inzaaien van de grasvelden betreft een oppervlakte van 4.300 are (ter grootte van 72 voetbalvelden);
- Ruim 3 kilometer aan hemelwaterafvoer wordt gesaneerd, gerealiseerd en op 20 locaties vervangen.

Naar schatting zijn ruim 200.000 manuren benodigd om de bovengenoemde werkzaamheden uit te voeren. Dit komt neer op een totaal van 25.000 mandagen. Gemiddeld zijn per dag meer 250 mensen bezig met de uitvoering van de onderhoudswerkzaamheden. Het totaal aantal transportbewegingen van en naar het project wordt geschat op ruim 25.000 bewegingen.

ILS vervanging Zwanenburgbaan

Gedeeltelijk gelijktijdig met het grootonderhoud aan de Zwanenburgbaan voert LVNL van 13 maart 2023 tot en met 21 mei 2023 werkzaamheden uit aan het Instrument Landing System (ILS) voor naderingen vanaf de zuidzijde van deze baan (baan 36C). Om te kunnen landen bij alle beperkte zichtomstandigheden moeten vernieuwde landingssystemen 30 dagen goed werken volgens de internationale veiligheidseisen. Pas daarna is de Zwanenburgbaan ook in alle zichtomstandigheden inzetbaar als landingsbaan vanuit het zuiden.

Combinatie werkzaamheden Zwanenburgbaan met onderhoud aangrenzende rijbanen

Om overlast voor de omwonenden en het vliegverkeer zoveel mogelijk te beperken is ervoor gekozen om de werkzaamheden van een aantal onderhoudsprojecten te clusteren met de werkzaamheden aan de Zwanenburgbaan. Het betreft:

- Groot onderhoud Rijbaan Charly/Delta/Yankee. De werkzaamheden aan rijbanen Yankee, Charlie en Delta hebben invloed op het baangebruik op baan 18C-36C. Als deze werkzaamheden niet gelijktijdig met het baanonderhoud worden uitgevoerd, zou dit betekenen dat de baan op een ander moment nogmaals buiten gebruik genomen moet worden. Door het uitvoeren van groot onderhoud aan deze rijbanen in 2023 wordt een verdere operationele verstoring en beperking van het gebruik van baan 18C-36C op een later moment te voorkomen. Meerdere lagen van de verharding van rijbanen en schouder worden vervangen en de transitie naar LED verlichting wordt gemaakt;
- Onderhoud aan de ondergrondse infrastructuur. In het kader van het Netstructuurplan wordt een 20kV ringkabel gelegd tussen het nieuwe 150/20 kV inkoopstation en de nog te plaatsen 20kV verdeelstations in de Noordwesthoek en het GHJ-gebied. Dit raakvlakproject "increase grid capacity NW and GH area" moet een groot deel van het kabeltracé aanbrengen parallel aan de baan 18C-36C. Als dit niet gelijktijdig met het GOH 18C-36C gebeurt dan betekent ook dit extra beperkingen voor het baangebruik op een later moment.
- Onderhoud aan de periferie hekwerken. Dit zijn de hekwerken rond de baan;
- Onderhoud door LVNL aan communicatie-, navigatie en landingssystemen om een veilige operatie te garanderen. Schiphol voert onderhoud uit aan de Precision Approach Path Indicator (PAPI).
- Onderhoudswerkzaamheden aan assets die geen onderdeel uitmaken van de groot onderhoud werkzaamheden. Voorbeelden om de bestaande assets op orde te houden zijn het reinigen van goten en leidingen, onderhoud aan bebording, schoonmaken van hemelwaterafvoer.

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 Aalsmeerbaan. Ook voor de veiligheid is een langere situatie met werkzaamheden onwenselijk. Het clusteren van de werkzaamheden voorkomt dat de Zwanenburgbaan op een later moment een aantal weken extra uit bedrijf moet.

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 16 weken onderhoud te plegen is de Zwanenburgbaan minimaal 7 jaar inzetbaar zonder groot baanonderhoudswerkzaamheden (behalve jaarlijks regulier onderhoud van 1 of 2 weken), en 15 jaar zonder onderhoud aan de fundering;
- Door de werkzaamheden aan aangrenzende rijbanen te clusteren met het onderhoud aan de Zwanenburgbaan. Daardoor neemt de totale duur van de operationele verstoring en het daarmee samenhangende aangepaste baangebruik (en impact op geluidsbelasting omgeving) af. De taxibanen Charlie, Delta en Yankee en de ILS-vervanging worden tegelijkertijd met het onderhoud aan de Zwanenburgbaan aangepakt. Daardoor hoeft geen extra onderhoudsmoment te worden gepland met impact op baangebruik, behalve voor de ILS-vervanging waarbij volledige clustering niet mogelijk is;
- Door de werkzaamheden zo vroeg mogelijk in het jaar en buiten de vakanties om te plannen;
- Door niet weersafhankelijke werkzaamheden 24/7 in te plannen. 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 namelijk 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.

Groot onderhoud aan Aalsmeerbaan, Buitenvelderbaan, Kaagbaan, Oostbaan, Polderbaan.

Naast het groot baanonderhoud aan de Zwanenburgbaan 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 Aalsmeerbaan, Buitenveldertbaan, Kaagbaan, Oostbaan en Polderbaan. 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 verkeersleiding systemen (communicatie-, navigatie- en surveillanceapparatuur, waaronder ILS). 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.

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 Lden en de nachtelijke geluidbelasting in Lnight. Er zijn rondom de luchthaven 35 handhavingpunten met grenswaarden voor de geluidbelasting Lden en 25 handhavingpunten met grenswaarden voor de geluidbelasting Lnight. De exploitant acht het noodzakelijk om voor het gebruiksjaar 2023 op basis van artikel 8.23 Wet luchtvaart 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 Zwanenburgbaan, waardoor het normale gebruik van de luchthaven ernstig wordt belemmerd, is aanleiding voor de exploitant geweest om het verzoek te doen om eveneens op basis van artikel 8.23 van de Wet luchtvaart vrijstelling te verlenen van de regels 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 de Buitenveldertbaan of Kaagbaan niet beschikbaar zijn. 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 het onderhoud aan de Polderbaan 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 naderings- of vertekroute afwijken als het vliegtuig technisch onvoldoende in staat is om de naderings- of vertekroute 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 luchtverkeerwegen 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 onderhoudswerkzaamheden

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 hebben op het baangebruik op Schiphol.

2 januari t/m 19 april 2023: Onderhoud Zwanenburgbaan

De Zwanenburgbaan is van 2 januari tot en met april 2023 in groot 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. Het onderhoud heeft geen effect op de afhandeling van het vliegverkeer in de nacht.

22 mei 2023 t/m 30 mei 2023: Onderhoud Aalsmeerbaan

De Aalsmeerbaan is van 22 mei tot en met 30 mei 2023 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 Buitenveldertbaan, de Schiphol-Oostbaan en de Kaagbaan. Omdat de Aalsmeerbaan 's nachts sowieso gesloten is, heeft dit geen gevolgen voor de afhandeling van het vliegverkeer in de nacht.

30 juni 2023 t/m 11 juli 2023: Onderhoud Buitenveldertbaan

Van 30 juni tot en met 11 juni 2023 worden er grootonderhoudswerkzaamheden 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. Het onderhoud heeft geen effect op de afhandeling van het vliegverkeer in de nacht.

4 september 2023 t/m 12 september 2023: Onderhoud Kaagbaan

Van 4 september tot en met 12 september 2023 is de Kaagbaan in groot 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. In de nacht zal het landend en startend verkeer dat normaliter wordt afgehandeld op de Kaagbaan worden verplaatst naar de Zwanenburgbaan.

18 september 2023 t/m 1 oktober 2023: Onderhoud Schiphol-Oostbaan

De Schiphol-Oostbaan is van 18 september 2023 tot en met 1 oktober 2023 niet beschikbaar vanwege groot onderhoud. Dit heeft weinig gevolgen voor het grote vliegverkeer, want deze baan wordt doorgaans voor de kleine, zakelijke en privévluchtelingen 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. Het onderhoud aan de Schiphol-Oostbaan heeft geen effect op de afwikkeling van het vliegverkeer in de nacht.

9 oktober 2023 t/m 17 oktober 2023: Onderhoud Polderbaan

De Polderbaan is van 9 oktober 2023 tot en met 17 oktober 2023 vanwege groot onderhoud 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. In de nacht zal het landend en startend verkeer dat normaliter wordt afgehandeld op de Polderbaan worden verplaatst naar de Zwanenburgbaan.

2. Het verzoek

Op 28 september 2022 heeft de exploitant van de luchthaven Schiphol (hierna: de exploitant) mij bij brief, met kenmerk HB-2022.019, verzocht om in verband met groot baanonderhoud aan de Zwanenburgbaan 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 2023 anders zal worden afgewikkeld dan in het LVB is aangenomen. In verband hiermee heeft de exploitant verzocht voor het gebruiksjaar 2023 ook vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingpunten 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 handhavingpunten vaststellen indien ten gevolge van groot onderhoud van een baan 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

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

verwezen naar alle formele regelgeving. In de afweging is met name van belang of het moment en duur van het groot baanonderhoud zo gekozen 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 2023', d.d. 28 september 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 Zwanenburgbaan gecombineerd met de onderhoudswerkzaamheden aan de aangrenzende rijbanen en de vervanging van het ILS in het gebruiksjaar 2023 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 2023 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.

Feitelijk betekent dit dat er sinds 2015 niet wordt gehandhaafd bij een overschrijding van het huidige wettelijke stelsel met handhavingpunten, zolang dit het gevolg is van het vliegen volgens het NNHS. Hoewel de reductie van geluidsoverlast het uitgangspunt (en voor de meeste omwonenden ook het gevolg) is van het NNHS, leidt anticiperend handhaven ertoe dat de rechtspositie van omwonenden op het gebied van geluidshinder al geruime tijd niet goed is gereguleerd. Het kabinet streeft daarom al jaren naar het vastleggen van het NNHS in het LVB, zodat het anticiperend handhaven op Schiphol kan worden beëindigd. Vastlegging in een te wijzigen LVB laat echter, als gevolg van het ontbreken van een natuurvergunning voor Schiphol, in de tijd nog steeds op zich wachten. Het kabinet is daarom van mening dat het belangrijk is om – vooruitlopend op een gewijzigd LVB – een einde te maken aan de gebrekkige rechtspositie van omwonenden. In de Hoofdlijnenbrief Schiphol van 24 juni 2022 (Kamerstuk II 2021/22, 29665, nr. 432) is aangekondigd dat het kabinet ernaar streeft om per 1 november 2023 het anticiperend handhaven te beëindigen, in combinatie met het voortzetten van het strikt preferentieel baangebruik.

Dit betekent dat bij een overschrijding van de grenswaarden in de handhavingspunten in gebruiksjaar 2023 (periode 1 november 2022 t/m 31 oktober 2023) nog wel anticiperend gehandhaafd zal 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 preferentievолgorde 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.luchtvaartindetoekomst.nl>

Ik concludeer op basis van het informatiedocument dat is ingeschat dat voor alle vier 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 2023 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 slaap verstoorden en aan de emissies van stoffen. **P.m. gebruiksprognose binnenkort beschikbaar**

Contraexpertise vervangende grenswaarden geluid

p.m. Loopt momenteel nog.

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.

Inzet expertise Witteveen+Bos

p.m. Loopt momenteel nog

Ontwerpregeling besproken met ORS-partijen

P.m. terugkoppeling bespreking met ORS op 28 november 2022

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 13 september 2022. 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 de bestuurders van de gemeenten Amstelveen,

Amsterdam, Ouder-Amstel, Haarlemmermeer (Zwanenburg) en Zaanstad zijn geïnformeerd over de onderhoudswerkzaamheden middels een afschrift van de brief van Schiphol, d.d. 28 september 2022.

5. Werkingsduur

De vrijstellingen in verband met het groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan gelden voor de periode van 2 januari 2023 t/m 17 oktober 2023. 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 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 1 Definities

Ten behoeve van de leesbaarheid zijn enkele begripsomschrijvingen opgenomen.

Artikel 2 Vervangende grenswaarden geluidbelasting

Artikel 2 bevat vervangende grenswaarden voor alle handhavingspunten in Lden en Lnight. 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 het banenstelsel op de luchthaven Schiphol 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.

P.M. 2 staafdiagrammen toevoegen

Artikel 3 Vrijstellingen

Eerste Lid

Gedurende de periode van 2 januari 2023 tot en met 19 april 2023 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.

Tweede lid

Gedurende de periode van 30 juni 2023 tot en met 11 juli 2023 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 30 juni 2023 tot en met 11 juli 2023 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).

Derde lid

Gedurende de periode van 4 september 2023 tot en met 12 september 2023 waarin de Kaagbaan tussen 23.00 uur en 6.00 uur niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud, is het toegestaan om te starten vanaf baan 09 (Buitenveldertbaan). Indien gedurende de nachtperiode de Kaagbaan niet beschikbaar is voor starts is er bij harde oosten-noordoostenwind geen andere startbaan bruikbaar. De Buitenveldertbaan in oostelijke richting (baan 09) is in dat geval de enige startbaan, waarvan op basis van de vrijstelling gebruik zou kunnen worden gemaakt. Om de bereikbaarheid van Schiphol in deze periode te garanderen wordt voor de periode van 4 september 2023 tot en met 12 september 2023, 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). Om de bereikbaarheid van Schiphol in deze periode te garanderen 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).

Gedurende de periode van 4 september 2023 tot en met 12 september 2023 waarin de Kaagbaan tussen 23:00 uur en 6:00 uur niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud, is het toegestaan om te starten vanaf baan 27 (Buitenveldertbaan). Indien gedurende de nachtperiode de Kaagbaan niet beschikbaar is voor starts is er bij harde westen- tot zuidwestenwind geen andere startbaan bruikbaar. De Buitenveldertbaan in westelijke richting (baan 27) is in dat geval de enige startbaan, waarvan op basis van de vrijstelling gebruik zou kunnen worden gemaakt. Om de bereikbaarheid van Schiphol in deze periode te garanderen wordt voor de periode van 4 september 2023 tot en met 12 september 2023, dagelijks tussen 23:00 uur en 6:00 uur vrijstelling verleend van artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB, met betrekking tot starts vanaf de Buitenveldertbaan naar het westen (baan 27).

Vierde lid

Gedurende de periode van 9 oktober 2023 tot en met 17 oktober 2023 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.

Vijfde lid

Gedurende de periode van 9 oktober 2023 tot en met 17 oktober 2023 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 09 oktober 2023 tot en met 17 oktober 2023 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.

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 baanpreferentievолgorde 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 Zwanenburgbaan

De Zwanenburgbaan wordt tussen 6.00 en 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 en 6.00 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 meteosituatie de Aalsmeerbaan worden ingezet als landingsbaan (baan 36R) respectievelijk startbaan (baan 18L).

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 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 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. 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 de luchtvaartgids, op deze baan worden overschreden, of vanwege andere meteorologische omstandigheden.

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

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

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.

Artikel 5 Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking met ingang van 2 januari 2023. Daarmee wordt afgeweken van de zogenaamde vaste verandermomenten omdat de werkzaamheden voor het groot onderhoud op die datum beginnen. Ook wordt afgeweken van de minimum invoeringstermijn. Met deze afwijking worden aanmerkelijke ongewenste publieke en private nadelen voorkomen (Ar. 4.17, vijfde lid, onder a). De regeling vervalt op 18 oktober 2023.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

CONCEPT