



Tijdelijke regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 20 december 2022, nr. IENW/BSK-2022/272665, 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:

- *CTR Schiphol*: het begrip zoals dit is bepaald op grond van de artikelen 2 en 5 van de Regeling luchtverkeersdienstverlening;
- *gebruiksjaar 2023*: de periode van 1 november 2022 tot en met 31 oktober 2023;
- *LVB*: Luchthavenverkeerbesluit Schiphol;
- *LVNL*: Luchtverkeersleiding Nederland;
- *TMA Schiphol*: het begrip zoals dit is bepaald op grond van de artikelen 2 en 5 van de Regeling luchtverkeersdienstverlening.

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 L_{den} handhavingspunten

Grenswaarden handhavingspunten etmaal L_{den} [dB(A)]				
Puntnummer	X-coörd	Y-coörd	Vervangende grenswaarde 2023	Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden
1	97.325	470.400	56,32	57,32
2	100.475	472.525	57,88	58,88
3	104.150	474.925	59,00	60,00
4	106.325	477.125	57,90	58,90
5	108.875	478.725	57,66	58,66
6	109.675	481.125	61,08	62,08
7	107.625	486.025	57,99	58,99
8	107.725	489.075	58,86	59,86
9	107.725	492.100	57,28	58,28
10	108.525	495.350	59,19	60,19
11	109.175	498.100	58,30	59,30
12	109.550	500.725	57,90	58,90
13	110.250	503.025	56,88	57,88
14	110.775	500.550	56,27	57,27
15	110.575	496.725	57,88	58,88
16	111.750	491.425	56,37	57,37
17	111.825	487.425	56,08	57,08
18	111.950	485.275	60,13	61,13
19	113.625	482.275	54,38	55,38
20	116.175	481.925	61,54	62,54
21	119.050	481.900	59,66	60,66
22	122.025	481.450	59,27	60,27

Grenswaarden handhavingspunten etmaal L_{den} [dB(A)]				
Puntnummer	X-coörd	Y-coörd	Vervangende grenswaarde 2023	Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden
23	118.800	481.050	59,15	60,15
24	114.525	476.925	56,82	57,82
25	116.100	474.050	57,44	58,44
26	113.575	472.550	54,84	55,84
27	112.500	468.500	56,25	57,25
28	112.600	472.325	55,29	56,29
29	112.525	475.400	56,31	57,31
30	110.475	475.250	57,53	58,53
31	108.600	475.075	58,55	59,55
32	110.150	471.075	57,03	58,03
33	106.800	471.150	56,63	57,63
34	103.400	472.225	57,10	58,10
35	98.400	470.300	57,60	58,60

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 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	53,48	54,48
2	104.150	474.925	50,79	51,79
3	105.750	476.600	47,46	48,46
4	108.875	478.725	47,34	48,34
5	108.025	485.875	52,55	53,55
6	108.350	492.100	51,95	52,95
7	108.525	495.350	49,63	50,63
8	109.275	501.750	47,46	48,46
9	109.675	504.850	45,80	46,80
10	110.825	504.425	46,33	47,33
11	110.775	500.550	47,61	48,61
12	110.575	496.725	49,63	50,63
13	110.600	494.400	51,26	52,26
14	110.175	488.550	52,71	53,71
15	118.825	481.650	53,65	54,65
16	120.250	481.500	52,50	53,50
17	118.825	481.350	53,70	54,70
18	111.000	476.350	48,17	49,17
19	109.175	474.600	46,06	47,06
20	110.750	471.600	46,51	47,51
21	115.875	468.125	43,38	44,38
22	111.800	467.525	44,13	45,13
23	109.500	468.025	45,63	46,63
24	106.000	471.050	45,72	46,72
25	100.475	472.525	49,23	50,23

Artikel 3 Vrijstellingen

- 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:
 - starts vanaf baan 18L (starts Aalsmeerbaan richting het zuiden);
 - landingen op baan 36R (landingen Aalsmeerbaan richting het noorden).
- 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 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 de artikelen 3.1.1, eerste lid, 3.1.3, eerste en derde 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.
6. Onder de in het eerste lid bedoelde weersomstandigheden wordt verstaan:
 - a. een dwarswind groter dan 15 knopen;
 - b. een staartwind groter dan 0 knopen; of
 - c. uitzonderlijk weer, waaronder wordt verstaan de aanwezigheid in de TMA of CTR Schiphol of in de sectoren van wolken met verticale luchtstroming of van buien, die delen van het luchtruim blokkeren, met de code 'TS'- Thunderstorm, CB – Cumulonimbus, TCU – Towering Cumulus, of SN – Snow, op basis van de Terminal Area Forecast van het KNMI of andere vastgelegde waarneming door bijvoorbeeld de Meteorologisch Adviseur Schiphol.

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 de keuze voor het in gebruik nemen van een baancombinatie gebaseerd op de navolgende baanpreferentietabellen voor de periode van 6.00 uur tot 23.00 uur (tabel 1 en tabel 3) en voor de periode van 23.00 uur tot 6.00 uur (tabel 2, tabel 4 en tabel 5). De baanpreferentietabellen worden uitsluitend bij overschrijding van een grenswaarde in het kader van het anticiperend handhaven betrokken bij het toezicht en de handhaving.

Tabel 1: Baanpreferentietabel van kracht gedurende de periode van 2 januari 2023 tot en met 19 april 2023 van 6.00 uur tot 23.00 uur 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 ¹	06 Kaagbaan	36R Aalsmeerbaan	36L Polderbaan	09 Buitenveldertbaan
	2	18R Polderbaan	27 Buitenveldertbaan	24 Kaagbaan	18L Aalsmeerbaan

¹ De eerste preferentie is niet mogelijk als 2+1+1-baancombinatie (gelijktijdige inzet van 2 startbanen en 2 landingsbanen).

Tabel 2: Baanpreferentietabel van kracht gedurende de periode van 2 januari 2023 tot en met 19 april 2023 van 23.00 uur tot 6.00 uur indien de Zwanenburgbaan niet beschikbaar is.

Vereiste condities	Preferentie	Baancombinatie			
		Landingsbaan 1 (L1)	Landingsbaan 2 (L2)	Startbaan1 (S1)	Startbaan 2 (S2)
Goed of marginaal zicht	1	06 Kaagbaan	–	36L Polderbaan	–
	2	18R Polderbaan	–	24 Kaagbaan	–

Tabel 3: Baanpreferentietabel van kracht gedurende de periode 13 maart 2023 tot en met 21 mei 2023 van 6.00 uur tot 23.00 uur 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 Buitenveldert Baan	36L Polderbaan
	4	27 Buitenveldertbaan	18R Polderbaan	24 Kaagbaan	18L Aalsmeerbaan
Goed zicht	5	18R Polderbaan	18C Zwanenburgbaan	18L Aalsmeerbaan	18C Zwanenburgbaan
Marginaal zicht	6	18R Polderbaan	18C Zwanenburgbaan	18L Aalsmeerbaan	24 Kaagbaan

Tabel 4: Preferentietabel van kracht gedurende de periode van 4 september 2023 tot en met 12 september 2023 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 gedurende de periode van 9 oktober 2023 tot en met 17 oktober 2023 van 23.00 uur tot 6.00 uur indien de Polderbaan niet beschikbaar is.

Vereiste condities	Preferentie	Baancombinatie			
		Landingsbaan 1 (L1)	Landingsbaan 2 ¹ (L2)	Startbaan1 (S1)	Startbaan 2 (S2) ¹
Goed of marginaal zicht	1	06 Kaagbaan	–	36C Zwanenburgbaan	–
	2	18C Zwanenburgbaan	–	24 Kaagbaan	–

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

- Aanvullend op haar maandelijks rapportage aan de inspecteur-generaal op grond van artikel 2.5 of 2.6 van de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol rapporteert LVNL gedurende de periode van 2 januari tot 2023 en met 17 oktober 2023 over de redenen van de inzet van een secundaire baan voor starts tijdens de genoemde periodes van groot baanonderhoud in de periode van 23.00 uur tot 6.00 uur.

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,
M.G.J. Harbers*

TOELICHTING

Algemeen

1. Inleiding

Op 30 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 handhavingspunten vast te stellen.

2. 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 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. In het vigerende stelsel is geen ruimte ingebouwd voor baanonderhoud, maar is voorzien daarvoor een specifieke ministeriële regeling op te stellen.

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.

3. Voorziene onderhoud

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 handhavingsstelsel als opgenomen in de ontwerpwijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (Kamerstukken II, 2020-2021, 29 655, nr. 399) schrijft de regeling tevens voor welke baanpreferentiëtabellen 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 nieuw normen- en handhavingsstelsel.

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 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 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.

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 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 L_{den} en de nachtelijke geluidbelasting in L_{night} . Er zijn rondom de luchthaven 35 handhavingspunten met grenswaarden voor de geluidbelasting L_{den} en 25 handhavingspunten met grenswaarden voor de geluidbelasting L_{night} . 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 uur 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 uur 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 vertrekroute afwijken als het vliegtuig technisch onvoldoende in staat is om de naderings- of vertrekroute 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 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 juli 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 privévluchten 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.

4. Beoordeling

Onderbouwing technische noodzaak, combinatie en duur onderhoudswerkzaamheden

Naar aanleiding van de aanvraag van de exploitant heeft het ministerie de aanvraag getoetst. 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 bij het opstellen van onderhavige regeling 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.

Het ministerie heeft om meer inzicht te krijgen in de doorlooptijd van het door Schiphol geplande onderhoud aan het banenstelsel op de luchthaven Schiphol, ingenieursbureau Witteveen+Bos opdracht gegeven om een review uit te voeren op de informatie die door Schiphol op dit punt is verstrekt. Mede op advies van Witteveen+Bos is Schiphol om aanvullende informatie gevraagd. Deze is op 22 november 2022 verstrekt.

Witteveen+Bos concludeert in haar notitie dat gegeven de huidige baanonderhoudstrategie in combinatie met de door Schiphol geschetste actuele beperkingen (capaciteitstekorten bij aannemers en leveranciers van materialen) de doorlooptijd van 16 weken plausibel is. Tegelijkertijd stelt het ingenieursbureau dat de onderbouwing van de uitgangspunten en daarmee de mate van transparantie en uitlegbaarheid voor de omwonenden te wensen over laat. Er is niet duidelijk en herleidbaar onderbouwd waarom de werkzaamheden niet sneller uitgevoerd kunnen worden. De door Schiphol geleverde informatie toont niet aan dat dergelijke (theoretische) optimalisaties onmogelijk zijn.

Witteveen+Bos heeft geconstateerd dat het huidige document baanonderhoudstrategie 2017 van Schiphol dat ten grondslag ligt aan de planning een belangrijke rol inneemt ten aanzien van de herleidbaarheid van de duur en het moment van de werkzaamheden. Tevens is gebleken dat bij omwonenden veel onduidelijk is over deze baanonderhoudsstrategie en het bestaan ervan bij menig omwonende onbekend is. Witteveen+Bos doet in relatie tot de baanonderhoudsstrategie richting Schiphol twee aanbevelingen. De eerste aanbeveling is het advies om (een publieksvriendelijke versie) van de baanonderhoudstrategie te publiceren zodat alle omwonenden daar kennis van kunnen nemen. De tweede aanbeveling richting Schiphol is om de baanonderhoudsstrategie die ten grondslag ligt aan de planning te evalueren. Inmiddels is tijdens de bespreking van de ontwerpregeling met de ORS-partijen op 28 november 2022 afgesproken dat binnen de ORS/MRS de bespreking van het huidige document baanonderhoudstrategie wordt opgepakt. Schiphol heeft in die bespreking aangegeven graag bereid te zijn om de baanonderhoudstrategie met de omgevingspartijen tegen het licht te houden, maar wijst er wel op dat het de verantwoordelijkheid van Schiphol is, en blijft, om invulling te geven aan een actuele baanonderhoudstrategie.

Er is op basis van de door de luchthaven verstrekte informatie en de bevindingen van ingenieursbureau Witteveen+Bos 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.

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

Onderbouwing nieuwe normen- en handhavingstelsel Schiphol (NNHS)

In het nieuwe stelsel vervalt de vaststelling van grenswaarden voor geluid in handhavingspunten 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 handhavingspunten, 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 (Kamerstukken II 2021/22, 29 665, 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 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.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. Het verwachte gebruik van Schiphol in gebruiksjaar 2023 voldoet aan de eisen van gelijkwaardigheid. Zie ook de tabel 3.3 van de Gebruiksprognose 2023, waarin de effecten voor geluid voor gebruiksjaar 2023 worden vergeleken met de gelijkwaardigheidscriteria bepaald met het Europese rekenmodel Doc29.

Contraexpertise vervangende grenswaarden geluid

Het Nationaal Ruimtevaart Laboratorium (NLR) heeft een contra-expertise uitgevoerd op de berekeningen voor de vervangende grenswaarde zoals nagezonden ten behoeve van het Informatiedocument bij de ontheffingsaanvraag voor groot onderhoud in gebruiksjaar 2023', d.d. 30 september 2023. Uit de contra-expertise is gebleken dat bij de controle van de gebruikte invoergegevens enkele onvolkomenheden aan het licht zijn gekomen. Deze hadden betrekking op het toekennen van verkeer aan richtingen en routes en de preferentievolgordes. De betreffende invoertabellen zijn door Schiphol gecorrigeerd en de berekeningen zijn opnieuw, met de correcte gegevens uitgevoerd. Door aanvullingen en correcties van enkele invoertabellen, wijken de definitieve resultaten in een aantal handhavingpunten iets af van de aangevraagde vervangende grenswaarden. De grenswaarden zoals het NLR in haar contra-expertise heeft opgenomen zijn in de tijdelijke regeling voor het groot onderhoud aan het banenstelsel op Schiphol voor gebruiksjaar 2023 vastgelegd. Het NLR heeft vastgesteld dat de sluiting van het Russische luchtruim niet is verwerkt in de vrijstellingsaanvraag en dus ook niet is meegenomen in de vervangende grenswaarden. Deze vrijstelling gaat dus uit van een 'normaal' jaar.

HUF-toets

De ontwerpregeling is door de ILT getoetst op uitvoerbaarheid, handhaafbaarheid en fraudebestendigheid. De ILT heeft in haar brief van 5 december 2022 geconcludeerd dat er enige aanpassingen in de regeling noodzakelijk zijn om deze voldoende uitvoerbaar, handhaafbaar en fraudebestendig te maken. Daarom is artikel 3 aangevuld met een zesde lid met een definitie van weersomstandigheden, bedoeld in het eerste lid. Omdat de in artikel 3, vijfde lid, opgenomen vrijstelling niet meetelt voor het percentage bedoeld in artikel 3.1.3, derde lid, van het LVB, is aan artikel 3, vijfde lid, een vrijstelling van artikel 3.1.3, derde lid, LVB toegevoegd. Tenslotte is aan de artikelsgewijze toelichting bij artikel 4 een alinea toegevoegd over de handhaving van de baanpreferentietabellen. Hierin is aangegeven dat de handhaving van de baanpreferentietabellen tijdens het groot baanonderhoud achteraf plaatsvindt middels de verklaarbaarheidscriteria met bijbehorende rapportage verplichtingen conform het beleid zoals neergelegd in de ontwerpwijziging van het LVB in verband met het NNHS (Kamerstukken II 2020–2021, nr. 399) en de ontwerpwijziging van de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol,

die ter informatie bij de zienswijzenprocedure van de ontwerpwijziging van het LVB NNHS is gevoegd. Tenslotte is artikel 4 een tweede lid toegevoegd waarin is bepaald dat LVNL in haar maandelijkse rapportage aan de inspecteur-generaal op grond van artikel 2.5 of 2.6 van de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol rapporteert over de inzet van een secundaire baan voor starts in de periode van 23.00 uur tot 6.00 uur. De ILT heeft op 9 december 2022 geconcludeerd dat de aangepaste regeling uitvoerbaarheid, handhaafbaar en fraudebestendig is.

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 Aalsmeer, Amstelveen, Amsterdam, Haarlemmermeer, Ouder-Amstel en Uithoorn zijn geïnformeerd over de onderhoudswerkzaamheden middels een afschrift van de brief van Schiphol, d.d. 30 september 2022.

Ontwerpregeling besproken met ORS-partijen op 28 november 2022

Schiphol is verantwoordelijk voor de planning en uitvoering van onderhoudswerkzaamheden. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat is verantwoordelijk voor het beoordelen en verlenen van benodigde vrijstellingen van de regels in het LVB voor het baan- en routegebruik en het vaststellen van vervangende grenswaarden geluid vanwege het afwijkende baangebruik tijdens de onderhoudsperioden. De onderhavige regeling voorziet hierin. Het ontwerp van deze regeling is op 28 november 2022 voorgelegd aan de leden van de Omgevingsraad Schiphol (ORS), met gelegenheid tot het stellen van vragen over de inhoud van de ontwerpregeling en het memo dat is gemaakt door ingenieursbureau Witteveen+Bos. Het ministerie heeft aangegeven dat zij het belangrijk vindt dat Schiphol en LVNL een verantwoorde afhandeling van de onderhoudswerkzaamheden realiseren binnen de kaders van de regels voor baangebruik van het NNHS, waarbij maximaal rekening wordt gehouden met de omgeving.

Inbreng ORS-partijen

Omwonenden geven aan dat onderhoudswerkzaamheden als onderdeel van de normale operaties op Schiphol moeten worden beschouwd. Zij vinden dat in het huidige geluidssysteem de gevolgen volledig worden afgewenteld op de omgeving met het aanpassen van grenswaarden en vervangen van baangebruik-tabellen. Het gevoel is dat zij, wat betreft de planning van de onderhoudswerkzaamheden, voor een voldoende feit gesteld worden. Ze wijzen er ook op dat het afgelopen onderhoud aan de Aalsmeerbaan een zware tol heeft geëist van omwonenden van andere banen. Een aantal omwonenden zijn van mening dat het ministerie niet zou moeten instemmen met de door Schiphol aangevraagde vrijstellingen.

Schiphol baseert haar onderhoudsplanung op de Baanonderhoudsstrategie 2017, met daarin keuzes en opties voor groot onderhoudswerkzaamheden. Schiphol geeft aan dat deze strategie in het verleden is besproken met de ORS-partijen. Schiphol benadrukt dat de luchthaven, net als de omwonenden, belang heeft bij een zo kort mogelijke doorlooptijd met zo min mogelijk verstoringen voor de dagelijkse operatie. Omwonenden verzoeken het ministerie om de goedkeuring van het uit te voeren onderhoud in 2023 te combineren met aanvullende bepalingen die bescherming moeten bieden voor omwonenden die worden geraakt door de onderhoudswerkzaamheden. Er is verzocht om de meer uitgebreide preferentietabel voor de nachtelijke periode tijdens het groot onderhoud van de Zwanenburgbaan, zoals opgenomen in het 'informatiedocument werkzaamheden 2023' over te nemen in de regeling. IenW heeft Schiphol dit jaar verzocht om vooruitlopend op de wijziging van het LVB voor het NNHS al het onderhoud dat langer dan 72 uur duurt mee te nemen in de aanvraag met betrekking tot daarvoor benodigde alternatieve baanpreferenties en aan te passen grenswaarden in handhavingspunten. Omwonenden vragen zich af of het onderhoud van 1 tot 2 weken dat jaarlijks voor elke baan plaatsvindt wel mag meetellen voor het aanpassen van de grenswaarden. Daarnaast wordt verzocht om te zoeken naar een meer structurele oplossing voor de jaarlijkse overlast van groot baanonderhoud na 2023, zonder de huidige procedure met vrijstellingsregelingen en daarbij ORS/MRS te betrekken.

Reactie IenW

Het ministerie is blij dat ingenieursbureau Witteveen+Bos dit jaar al vanaf maart 2022 kritisch mee

heeft kunnen kijken met de planning en zodoende een oordeel heeft kunnen vormen over nut en noodzaak van de geplande aanpak en duur van de onderhoudswerkzaamheden. De huidige Baanonderhoudsstrategie 2017 was hierbij een gegeven. De review van Witteveen+Bos heeft naar het oordeel van het ministerie inzichtelijk gemaakt dat gegeven activiteiten als frezen, asfalteren, aanbrengen verlichting, leggen van kabels en leidingen in de meeste gevallen na elkaar moeten worden uitgevoerd, waardoor de doorlooptijd van 16 weken, op basis van de huidige Baanonderhoudsstrategie 2017 in combinatie met de door Schiphol geschetste actuele beperkingen (capaciteitstekorten bij aannemers en leveranciers van materialen) plausibel is. Van de 16 weken is één week nodig om het onderhoud landzijdig mogelijk te maken en drie weken om de technische systemen op het vliegveld, zoals de (baan)verlichting te testen. Het fysieke onderhoud aan de baan zelf wordt dus feitelijk in 12 weken uitgevoerd. Tegelijkertijd constateert Witteveen+Bos dat de doorlooptijd in de toekomst potentieel wel kan worden versneld, bijvoorbeeld door het in de zomer uit te voeren waarbij in de nacht kan worden doorgewerkt. Maar ook deze optie heeft voor- en nadelen. In de zomer is er immers meer verkeersaanbod en zijn omwonenden meer buitenshuis. Witteveen+Bos heeft in de bespreking herhaald dat het verstandig is dat Schiphol haar huidige Baanonderhoudsstrategie 2017 actualiseert op grond van ervaringen uit afgelopen jaren en deze opnieuw bespreekt met omwonenden. Dan kan worden gezien of Schiphol tot een betere onderhoudsstrategie kan komen met kortere doorlooptijd.

Die suggestie om de preferentietabel uit het informatiedocument op te nemen is niet overgenomen. De preferentietabellen in de regeling vormen een aanvulling op het anticiperend handhaven. In het anticiperend handhaven zijn de baanpreferenties immers niet handhaafbaar. De preferenties zoals opgenomen in de regeling sluiten aan bij de preferentietabellen in de ontwerpwijziging van het LVB zoals die is voorgehangen bij de Tweede Kamer (Kamerstukken II 2020–2021, nr. 399). Er is geen aanleiding verdergaande beperkingen op te leggen dan binnen het NNHS het geval zou zijn. De preferentietabel in het informatiedocument is de basis voor de berekening van de grenswaarden en dient dus een ander doel.

Aangaande het punt dat grenswaarden ook aangepast worden als gevolg van het jaarlijkse onderhoud van de banen van 1 tot 2 weken, geldt dat dit van toepassing is omdat dergelijk onderhoud onder de definitie van groot onderhoud valt waarvoor geldt dat grenswaarden in handhavingpunten aangepast worden.

lenW deelt de wens van partijen om te komen tot een andere systematiek, waarbinnen het jaarlijkse groot baanonderhoud kan worden uitgevoerd en waarbij het van te voren voor omwonenden duidelijk is wat jaarlijks de maximale doorlooptijd van de onderhoudswerkzaamheden is. Dit kan in ieder geval gezien worden in het licht van uitwerking van het normenstelsel voor de milieugebruiksruimte conform de Hoofdlijnenbrief Schiphol van 24 juni 2022 (Kamerstukken II 2021–2022, 29 665, nr. 432). In het verlengde hiervan is het van belang dat Schiphol de Baanonderhoudsstrategie 2017 herijkt op grond van onder andere de ervaringen van afgelopen jaren en deze opnieuw met de omgeving bespreekt. Schiphol geeft aan hiertoe bereid te zijn, maar wijst er wel op dat het de verantwoordelijkheid van Schiphol is en blijft om invulling te geven aan een actuele baanonderhoudsstrategie. Op grond van de Europese regelgeving (EASA) is Schiphol immers verplicht om aan alle in de EASA-regelgeving opgenomen veiligheid- en certificeringseisen te blijven voldoen. Om daaraan te kunnen voldoen moet Schiphol jaarlijks groot baanonderhoud aan het banenstelsel op de luchthaven uitvoeren. Afgesproken is dat binnen de ORS/MRS de bespreking van het Baanonderhoudstrategiedocument 2017 wordt opgepakt. Het ministerie heeft er inmiddels bij de luchthaven op aangedrongen begin volgend jaar met de omgeving in gesprek te gaan over de baanonderhoudsstrategie en de daarin opgenomen keuzes en uitgangspunten.

Internetconsultatie ontwerpregeling

Op de ontwerpregeling heeft van 4 november tot 1 december 2022 een internetconsultatie plaatsgevonden. De internetconsultatie heeft in totaal 2233 reacties opgeleverd, waarvan 1801 openbare reacties. De inhoud van de reacties komt in belangrijke mate overeen met de inbreng vanuit de ORS-leden tijdens de bespreking op 28 november 2022. Hieronder zijn de hoofdlijnen van de consultatie en de reactie daarop weergegeven. Een uitgebreider consultatieverslag wordt opgesteld. Gezien de hoeveelheid reacties zal dit consultatieverslag na publicatie en inwerkingtreding van de regeling worden gepubliceerd.

Effecten op omgeving, doorlooptijd onderhoud en baanonderhoudstrategie

Veruit de meeste reacties benoemen de extra hinder die het baanonderhoud voor met name omwonenden van de Aalsmeerbaan en Buitenveldertbaan oplevert. Mensen maken zich hier zorgen om. Verschillende reacties gaan in op gewenste wijzigingen in relatie tot de baanonderhoudstrategie en in veel reacties is de doorlooptijd van het onderhoud een doorn in het oog.

Reactie lenW

Baanonderhoud leidt tot een verschuiving van hinder. Dat heeft significante impact op de omwonenden van de banen die meer verkeer te verwerken krijgen. In dit geval met name de Aalsmeerbaan en Buitenveldertbaan. Om die reden is in de huidige baanonderhoudstrategie van Schiphol aandacht besteed aan hoe deze hinder kan worden beperkt. Een voorbeeld daarvan is de keuze om het onderhoud in het begin van het jaar te doen, omdat dit een periode is met relatief minder verkeer. Vanuit de omgeving wordt er sterk op aangedrongen om de duur van het onderhoud te beperken. Het ministerie heeft om zich een oordeel te kunnen vormen over de totale doorlooptijd van de onderhoudswerkzaamheden dit jaar ingenieursbureau Witteveen+Bos ingeschakeld om het ministerie daarin te ondersteunen.

De review van Witteveen+Bos heeft naar het oordeel van het ministerie inzichtelijk gemaakt dat gegeven activiteiten als frezen, asfalteren, aanbrengen verlichting, leggen van kabels en leidingen in de meeste gevallen na elkaar moeten worden uitgevoerd, waardoor de doorlooptijd van 16 weken, op basis van de huidige Baanonderhoudstrategie 2017 in combinatie met de door Schiphol geschetste actuele beperkingen (capaciteitstekorten bij aannemers en leveranciers van materialen) plausibel is. Van de 16 weken is één week nodig om het onderhoud landzijdig mogelijk te maken en drie weken om de technische systemen op het vliegveld, zoals de (baan)verlichting te testen. Het fysieke onderhoud aan de baan zelf wordt dus feitelijk in 12 weken uitgevoerd. Tegelijkertijd constateert Witteveen+Bos dat de doorlooptijd in de toekomst potentieel wel kan worden versneld, bijvoorbeeld door het in de zomer uit te voeren waarbij in de nacht kan worden doorgewerkt. Maar ook deze optie heeft voor- en nadelen. In de zomer is er immers meer verkeersaanbod en zijn omwonenden meer buitenshuis. Witteveen+Bos heeft in de bespreking met de ORS-partijen op 28 november 22 herhaald dat het verstandig is dat Schiphol haar huidige Baanonderhoudsstrategie 2017 actualiseert op grond van ervaringen uit afgelopen jaren en deze opnieuw bespreekt met omwonenden. Dan kan worden gezien of Schiphol tot een betere onderhoudsstrategie kan komen met kortere doorlooptijd.

lenW deelt de wens van partijen om te komen tot een andere systematiek, waarbinnen het jaarlijkse groot baanonderhoud kan worden uitgevoerd en waarbij het van te voren voor omwonenden duidelijk is wat jaarlijks de maximale doorlooptijd van de onderhoudswerkzaamheden is. Dit kan in ieder geval gezien worden in het licht van uitwerking van het normenstelsel voor de milieugebruiksruimte conform de Hoofdlijnenbrief Schiphol van 24 juni 2022 (Kamerstukken II 2021–2022, 29 665, nr. 432). In het verlengde hiervan is het van belang dat Schiphol de Baanonderhoudstrategie 2017 herijkt op grond van onder andere de ervaringen van afgelopen jaren en deze opnieuw met de omgeving bespreekt. Schiphol geeft aan hiertoe bereid te zijn, maar wijst er wel op dat het de verantwoordelijkheid van Schiphol is en blijft om invulling te geven aan een actuele baanonderhoudstrategie. Op grond van de Europese regelgeving (EASA) is Schiphol immers verplicht om aan alle in de EASA-regelgeving opgenomen veiligheid- en certificeringseisen te blijven voldoen. Om daaraan te kunnen voldoen moet Schiphol jaarlijks groot baanonderhoud aan het banenstelsel op de luchthaven uitvoeren. Afgesproken is dat binnen de ORS/MRS de bespreking van het Baanonderhoudstrategiedocument 2017 wordt opgepakt. Het ministerie heeft er inmiddels bij de luchthaven op aangedrongen begin volgend jaar met de omgeving in gesprek te gaan over de baanonderhoudsstrategie en de daarin opgenomen keuzes en uitgangspunten.

Beperken capaciteit of geen regeling vaststellen

In de internetconsultatie is voorgesteld om het aantal vliegbewegingen tijdens de onderhoudswerkzaamheden te verminderen. In verschillende reacties werd de wens uitgesproken in het geheel geen regeling vast te stellen. In de internetconsultatie gaan ook verschillende reacties over dat onderhoudswerkzaamheden als onderdeel van de normale operaties op Schiphol moeten worden beschouwd. Zij vinden dat in het huidige geluidssysteem de gevolgen volledig worden afgewenteld op de omgeving.

Reactie lenW

Uitgangspunt vanuit de Wet luchtvaart (artikel 8.23) is dat de Minister van lenW een tijdelijke regeling vaststelt voorafgaand aan de start van de onderhoudswerkzaamheden, indien door groot onderhoud het normale gebruik van de banen niet mogelijk is. In de afweging daarvoor is met name van belang of het moment, omvang en duur van het groot baanonderhoud zo gekozen zijn dat het groot baanonderhoud kan worden uitgevoerd met zo min mogelijk overlast voor omwonenden. In die afweging staat de noodzaak van het uit te voeren groot baanonderhoud niet ter discussie. De luchthaven is namelijk gecertificeerd op grond van de Europese regelgeving (EASA) en is verplicht om aan alle in de EASA-regelgeving opgenomen veiligheid- en certificeringseisen te blijven voldoen, waaronder ook het uitvoeren van noodzakelijk onderhoud valt. In de afweging is ook de review van ingenieursbureau Witteveen+Bos met betrekking tot de doorlooptijd betrokken. Het is onderdeel van de systematiek om ruimte te bieden voor onderhoud door grenswaarden bij te stellen. Het ministerie gaat – mede naar

aanleiding van de consultatiereacties – onderzoeken of een andere systematiek mogelijk is waarin vooraf baanonderhoud onderdeel is van de milieuruimte van Schiphol en er geen aparte (jaarlijkse) regeling nodig is. Dit kan in ieder geval gezien worden in het licht van uitwerking van het normenstelsel voor de milieugebruiksruimte conform de Hoofdlijnenbrief Schiphol van 24 juni 2022 (Kamerstukken II 2021–2022, 29 665, nr. 432). Voor de tussenliggende periode wordt gezien welke stappen gezet kunnen worden. Het is echter niet logisch en passend om in de huidige systematiek waarin onderhoud geen onderdeel is van de milieuruimte voor dit jaar geen regeling voor onderhoud vast te stellen en daarmee de capaciteit te beperken.

Natuurvergunning

Ook is gevraagd of de luchthaven beschikt over een natuurvergunning vanwege de stikstofuitstoot die gepaard gaat met de onderhoudswerkzaamheden.

Reactie lenW

In dit verband is relevant om te vermelden dat schriftelijk vragen zijn gesteld door de Kamerleden van Raan en Vesterling (beiden PvdD) aan de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat en voor Natuur en Stikstof over de Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2023 en de natuurvergunning voor dit groot onderhoud. De antwoorden op deze vragen zijn aangeboden aan de Tweede Kamer. Ook is een handhavingsverzoek ingediend door Mobilisation for the Environment (MOB) inzake uitstoot stikstof. Dit verzoek wordt door de Minister voor Natuur en Stikstof behandeld (binnen 8 weken na ontvangst op 22 november).

Nachtvluchten en Piketprotocol Inspectie Leefomgeving en Transport

In de reacties wordt bezwaar gemaakt tegen nachtvluchten vanaf de Aalsmeerbaan. Omwonenden wijzen op de invloed van een verstoorde nachtrust op werk, gezin en gezondheid. Er is gevraagd om het baanonderhoud vergezeld te laten gaan van specifieke voorwaarden gericht op zoveel mogelijk beperken van de overlast. Voorgesteld is om als instrument het piket-protocol van de Inspectie Leefomgeving en Transport in te zetten. Dit instrument houdt in dat voorafgaand aan de inzet van de Aalsmeerbaan door LVNL aan de Inspectie op grond van weergegevens per nacht toestemming wordt gevraagd om de Aalsmeerbaan in te zetten voor starts. Verwachting vanuit de omgeving is dat de inzet van dit instrument een gunstiger effect op de geluidsoverlast oplevert dan een algehele vrijstelling voor de inzet voor de Aalsmeerbaan voor starts indien de Polderbaan of Kaagbaan niet kan worden gebruikt gedurende periode dat de Zwanenburgbaan in onderhoud is.

Reactie lenW

In reactie hierop kan worden vermeld dat de onderhavige regeling invulling geeft aan de benodigde vrijstellingen en aanwijzingen passend bij het vigerende beleidskader als vastgelegd in de Wet luchtvaart en het Luchthavenverkeerbesluit. Binnen die kaders geldt dat nachtvluchten tot een gegeven maximum en onder beperkende regels voor baan en routegebruik zijn toegestaan. Achtergrond is dat op grond van het LVB de Zwanenburgbaan in bepaalde omstandigheden ingezet kan worden als de Polderbaan of de Kaagbaan niet beschikbaar zijn. Gedurende het onderhoud van de Zwanenburgbaan is een andere, vergelijkbare, back-up nodig om een veilige operatie te kunnen garanderen. Het piketprotocol is niet bedoeld voor groot baanonderhoud maar voor bijzondere voorvallen waardoor het normale gebruik van de luchthaven ernstig wordt belemmerd. De vrijstelling geldt voor het geval dat de Polderbaan of de Kaagbaan niet beschikbaar of bruikbaar is vanwege weersomstandigheden. Dit zal op basis van ervaring in het verleden in die periode naar verwachting ongeveer 5 tot 10 keer het geval zijn. Wel is naar aanleiding van de internetconsultatie en de HUF-toets van ILT verduidelijkt onder welke omstandigheden van de vrijstelling gebruik gemaakt kan worden.

Handhaving

In de reacties is gevraagd hoe de vrijstellingen (en het gebruik van de baanpreferentietabellen door LVNL) wordt gecontroleerd en gehandhaafd.

Reactie lenW

De ILT houdt toezicht op de regeling en handhaaft waar nodig op de gestelde grenswaarden in artikel 2 en regels in artikel 3. De in de regeling opgenomen baanpreferenties in artikel 4 zijn vervanging van de baanpreferentietabellen die vastgelegd zijn in het ontwerp LVB. 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, is met de baanpreferenties in

deze regeling een extra borging opgenomen en is de ILT gevraagd de verantwoording van de sector van het baangebruik conform de NNHS regels in de periode van het groot baanonderhoud te monitoren.

De ILT heeft aangegeven dat zij in beperkte mate specifiek voor de periode van het groot baanonderhoud kan nagaan in hoeverre de in de regeling vastgelegde preferentietabellen worden toegepast en in hoeverre van deze tabellen legitiem wordt afgeweken. De Inspectie houdt in het kader van het anticiperend handhaven toezicht op de naleving van de grenswaarden, en bij overschrijding hiervan toetst zij met behulp van de ontvangen verantwoordingspercentages van de vier baanregels of in het gebruiksjaar gevlogen is volgens het NNHS. De baanpreferenties worden dus over het gehele gebruiksjaar bezien in het kader van toezicht. Daarnaast houdt ILT toezicht op huidige wettelijke verplichtingen met betrekking tot de regels voor het baangebruik zoals vastgelegd in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol en kan daarbij zo nodig handhavend optreden. Over deze onderwerpen rapporteert zij in haar handavingsrapportages Schiphol.

Aan de internetconsultatie toegevoegde stukken

Aan de internetconsultatie zijn tussentijds stukken toegevoegd. Verschillende omwonenden hebben aangegeven dit onzorgvuldig te vinden en ingebracht dat de onderhoudswerkzaamheden om die reden uitgesteld zouden moeten worden.

Reactie lenW

Bij het opstellen van een regeling zorgt het ministerie langs verschillende wegen voor het beschikbaar komen van de juiste informatie en het bieden van mogelijkheden voor inspraak. De toegevoegde documenten betreffen het memo van ingenieursbureau Witteveen+Bos dat ten behoeve van de door de Minister te maken integrale weging is opgesteld en niet specifiek is opgesteld voor de internetconsultatie. In het kader van transparantie is dit memo na het beschikbaar komen gedeeld in de internetconsultatie inclusief de documenten waarnaar verwezen wordt in het memo. Van onzorgvuldigheid in de consultatie of een toen reeds gemaakte integrale afweging was dus geen sprake. Volledigheids halve wordt opgemerkt dat een internetconsultatie geen juridische verplichting is of aan specifieke vormvereisten moet voldoen. Tot slot is van belang dat in eerdere jaren de regeling alleen werd besproken in de Omgevingsraad Schiphol (ORS) en internetconsultatie dit jaar juist een toevoeging is als inspraakmogelijkheid. Zoals reeds is aangegeven is dit jaar de concept-regeling op 28 november 2022 besproken met de leden van de ORS. Dit heeft na het beschikbaar komen van het memo van Witteveen+Bos plaatsgevonden en het memo is ook betrokken in die bespreking.

5. Werkingsduur

De vrijstellingen in verband met het groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan gelden voor de periode van 2 januari 2023 tot en met 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

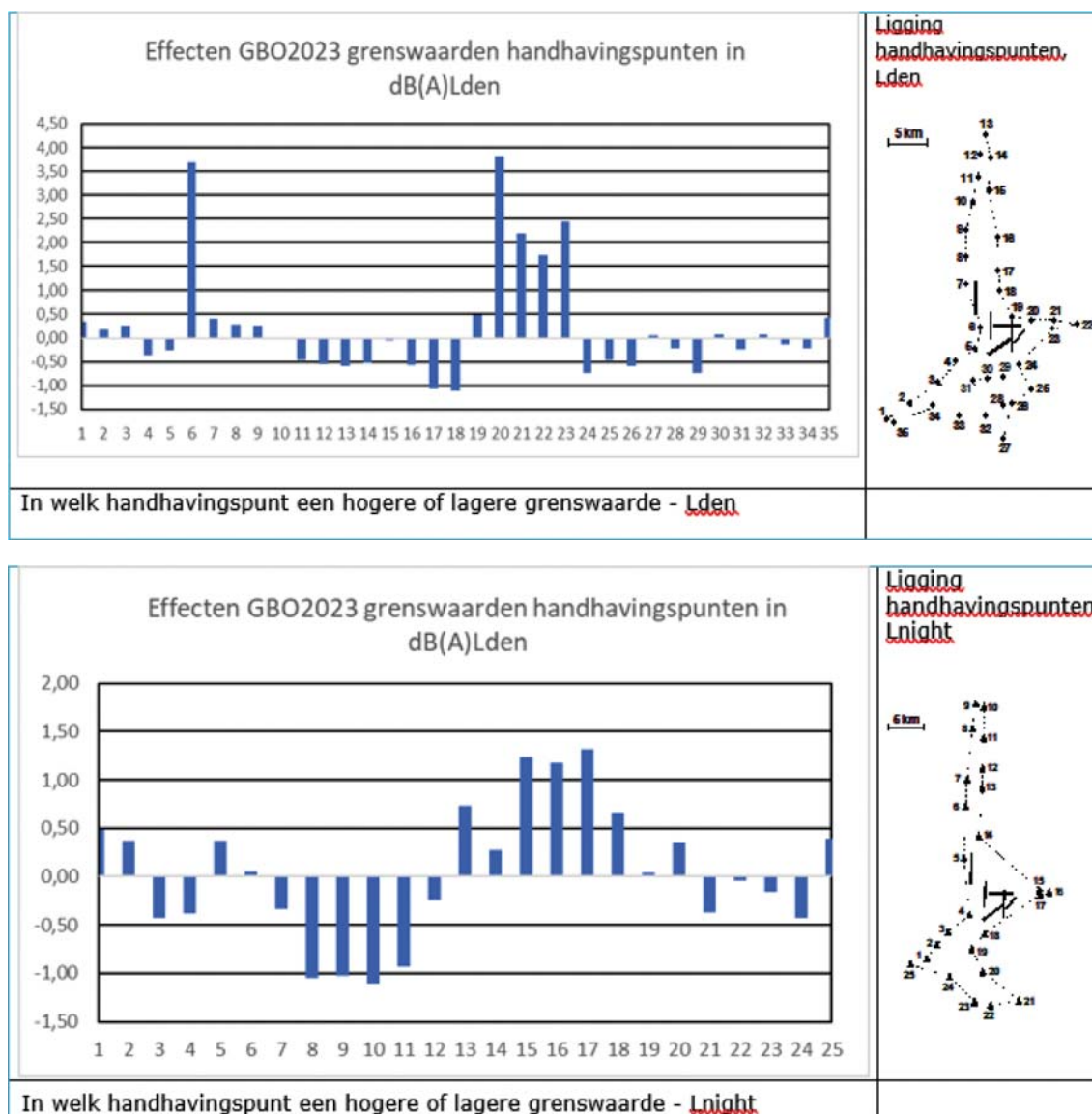
Artikel 1 Definities

Ten behoeve van de leesbaarheid zijn enkele begripsomschrijvingen opgenomen.

Artikel 2 Vervangende grenswaarden geluidbelasting

Artikel 2 bevat vervangende grenswaarden voor alle handavingspunten 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 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.



Bij een overschrijding van een grenswaarde kan de ILT een maatregel opleggen.

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, bij weersomstandigheden waarbij er sprake is van een dwarswind groter dan 15 knopen, een staartwind groter dan 0 knopen, of uitzonderlijk weer zoals wolken met verticale luchtstromen of buien in de TMA of CTR Schiphol of in de sectoren, die delen van het luchtruim blokkeren voor normaal gebruik.

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 van artikel 3.1.3, derde lid, 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 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 Zwanenburgbaan

De Zwanenburgbaan wordt tussen 6.00 uur 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 uur 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 meteosituatione 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.

De handhaving van de baanpreferentietabellen tijdens het groot baanonderhoud vindt achteraf plaats middels de verklaarbaarheidscriteria met bijbehorende rapportage verplichtingen conform het beleid zoals neergelegd in de ontwerpwijziging van het LVB in verband met het NNHS (Kamerstukken II 2020–2021, nr. 399) en de ontwerpwijziging van de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol, die ter informatie bij de zienswijzenprocedure van de ontwerpwijziging van het LVB NNHS is gevoegd (januari-februari 2021; www.luchtvaartindetoekomst.nl/luchthavens/schiphol/documenten+schiphol). De baanpreferentietabellen worden uitsluitend bij overschrijding van een grenswaarde in het kader van het anticiperend handhaven betrokken bij het toezicht en de handhaving.

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 minimuminvoeringstermijn. 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,
M.G.J. Harbers*