[redacted]

Van: [redacted]
Verzonden: maandag 12 september 2022 13:21
Aan: [redacted]
Onderwerp: RE: FW: UITNODIGING Online Informatiesessie Baanonderhoud 2023 - 13 september 2022

Hoi!

Het tweede punt is tricky. Er is een preferentietabel, die geldt ook als de Buitenveldertbaan zelf in onderhoud is. Bovendien leiden aanvullende regels weer tot allerhande complexiteit in de luchtverkeersleiding.

Maar goed, we zien wel. Ik heb mij overigens opgegeven.

Groet,

[redacted]

Van: [redacted]@amsterdam.nl>
Verzonden: maandag 12 september 2022 13:09
Aan: [redacted]@gmail.com>
CC: [redacted]@amsterdam.nl>
Onderwerp: RE: FW: UITNODIGING Online Informatiesessie Baanonderhoud 2023 - 13 september 2022

Dank, [redacted]
Zeker het punt van doorwerken in de nacht/weekenden is herkenbaar.

Groeten, [redacted]

Van: [redacted]@gmail.com>
Verzonden: maandag 12 september 2022 12:06
Aan: [redacted]@amsterdam.nl>
CC: [redacted]@amsterdam.nl>
Onderwerp: Re: FW: UITNODIGING Online Informatiesessie Baanonderhoud 2023 - 13 september 2022

Beste [redacted]

Ik heb gevraagd of wij vooraf de presentatie met de onderhoudsplannen kunnen ontvangen. Schiphol wil dit niet. Ik kan dus nog niet precies aangeven wat mijn inbreng zal zijn.
In algemene zin gaat het om 2 zaken:

- Kan onderhoud met minder overlast (doorwerken in de nacht/weekend of uitsluitend in de nacht). Het ministerie heeft nu aan Witteveen + Bos gevraagd om kritisch te kijken. Op zich een verbetering, maar ik had eerder gevraagd om een partij met ervaring bij Heathrow waar wel groot onderhoud uitsluitend in de nacht plaats vindt. Mijn vraag is. Waarom kan het op Heathrow wel, en welke verandering is nodig om het ook zo op Schiphol te doen.
- Baangebruik tijdens het onderhoud. Bij het afgelopen onderhoud is de Buitenveldertbaan veel vaker ingezet dan vooraf aangegeven. Zo heeft in de maand mei een derde van de landingen plaatsgevonden op de Buitenveldertbaan (zelfs meer dan op de primaire banen). Het kan blijkbaar binnen de regels; die dan te ruim zijn en geen bescherming bieden. Mijn vraag voor het ministerie is om aanvullende regels te stellen gedurende het groot onderhoud.

groet,

[redacted]

On Mon, 12 Sept 2022 at 11:47, [redacted]@amsterdam.nl> wrote:

> Hallo [redacted]
>
> [redacted] en ik hebben deze uitnodiging ontvangen.
>
> Nu zijn we even aan het kijken hoe dit in onze agenda's past. Maar het is hoe dan ook interessant om te horen hoe jij erin staat, ter inspiratie en kennisdeling.
>
> Wat ga je inbrengen? (Voor zover je dit met ons wilt delen natuurlijk)
>
> Groeten, [redacted].
>
> [redacted]
>
> Beleidsadviseur Schiphol
>
> Economische Zaken en Cultuur
>
> **Gemeente Amsterdam**
>
> ---
>
> **Van:** aanmelden@omgevingsraadschiphol.nl <aanmelden@omgevingsraadschiphol.nl>
> **Verzonden:** donderdag 8 september 2022 19:33
> **Aan:** Aanmelden Omgevingsraad Schiphol <aanmelden@omgevingsraadschiphol.nl>
> **Onderwerp:** UITNODIGING Online Informatiesessie Baanonderhoud 2023 - 13 september 2022
>
> Op verzoek van Schiphol zenden wij u deze uitnodiging toe.
>
> ---

Op dinsdag 13 september a.s. van 15.00 - 16.30 uur organiseert Schiphol in samenwerking met LVNL en in aanwezigheid van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en ingenieursbureau Witteveen + Bos een **online Informatiesessie over het baanonderhoudsprogramma voor 2023 via Microsoft Teams**.

Elk jaar vinden op Schiphol werkzaamheden plaats in het kader van onderhoud, verbouwing en/of vernieuwing van de fysieke en digitale infrastructuur van de luchthaven. Ten gevolge hiervan zijn start- en landingsbanen en/of taxibanen in periodes tijdelijk buiten gebruik. Er is in die periodes sprake van aangepast baangebruik met als gevolg een andere verdeling van de geluidsbelasting over de omgeving.

Tijdens deze informatiesessie geeft Schiphol informatie over het belang van baanonderhoud en het programma van geplande (onderhouds)werkzaamheden voor 2023 (inclusief formele stappen zoals ontheffingsaanvraag).

LVNL geeft toelichting op de inzet van de banen tijdens de onderhouds-periode.

Het ministerie vindt het van belang dat de overlast voor omwonende gedurende de onderhouds-periode zoveel mogelijk wordt beperkt en heeft daarom het ingenieursbureau Witteveen + Bos gevraagd kritisch mee te kijken op de planning en doorlooptijd van de onderhoudswerkzaamheden. Witteveen + Bos is gevraagd de bevindingen tijdens de informatiebijeenkomst met u te delen.

Na afloop van de presentaties is er ruimte om vragen te stellen.

Aanmelden voor deze sessie kan alleen op persoonlijke titel met uw emailadres in reply op deze mail aan Aanmelden@omgevingsraadschiphol.nl

Deadline is maandag 12 september a.s. tot 12.00 uur.

U ontvangt per email een uitnodiging met vergaderlink.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

[redacted]

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als deze e-mail niet voor u is bestemd, laat dit dan weten aan de afzender en verwijder de e-mail. Voor meer informatie: www.amsterdam.nl/proclaimer.

[redacted]

Van: [redacted]
Verzonden: woensdag 14 september 2022 15:40
Aan: [redacted]
Onderwerp: RE: onderhoud Zwanenburgbaan 2023

Hoi!

Vast even over de mail:

- Presentatie was vrij classic: eerst veel techniek van iemand van 'airside', als laatste de consequenties voor de omgeving. Niet handig (of misschien juist wel…)
- Het lastige is dat Schiphol niet helemaal duidelijk maakte dat er weliswaar lang onderhoud is, maar dat niettemin er nog steeds conform de preferentie tabel wordt gevlogen. [redacted] wil daar van afwijken, maar dat lijkt me niet wenselijk. Dan hoor je ze al in Aalsmeer/ Uithoorn etc. koeren. Of nog erger: in Oud-Zuid.
- De Buitenveldertbaan wordt waarschijnlijk vaker ingezet tijdens het onderhoud van de Zwanenburgbaan, maar niet als eerst en zeker niet als enige. Het vervelende was dat Schiphol geen inzicht gaf in verwachte aantallen vtb.
- Over de vergelijking met Heathrow is wel degelijk iets gezegd, dat ging om het alleen in de nacht werken. Voor onderhoud moet je echter een baan langere tijd uit gebruik nemen en ook overdag. Er blijkt een rapport over te bestaan, lijkt me handig als Schiphol dat deelt.
- [redacted] bleef maar praten over 'de gemeente' die niet betrokken zou zijn. Ik heb mijn mond niet open getrokken en op dit punt Schiphol laten beantwoorden, zij gaan over de participatie, niet 'de gemeente'.
- Ik vond het juist goed dat het onderhoud waar mogelijk ook in de nacht en in het weekend wordt uitgevoerd.
- Verder wordt het onderhoud uitgevoerd binnen bekende randvoorwaarden (zoveel mogelijk combineren, niet langer dan nodig, niet in het hoogseizoen etc.). Over die randvoorwaarden hebben bestuurders zich in de ORS idd wel in algemene zin uitgesproken. Schiphol suggereerde een soort formele afspraken, dat klopt echter niet.
- Het onderhoud uit 2019 behoorde tot een andere categorie dan dat van volgend jaar en was juist bedoeld om de baan veilig te laten gebruiken tot het onderhoud van volgend jaar. Ik denk wel dat Schiphol had kunnen overwegen om het onderhoud van volgend jaar toen vast mee te pakken, maar dit type onderhoud is eens in de 60 jaar en dan had je in 2019 (met veel meer vliegverkeer) de baan nog langer buiten gebruik gehad, maar dat is wijsheid achteraf.

Kortom, het onderhoud vindt plaats conform randvoorwaarden en verder is het belangrijk dat Schiphol de omgeving tijdig meeneemt (vooral de omwonenden) als er nog iets te schuiven valt. Een overleg in MRS-verband lijkt me daar ideaal voor. De opmerking dat Amsterdam 'teleurgesteld' was lijkt me voor haar rekening.

We spreken elkaar sowieso morgen!

[redacted]

Van: [redacted]@amsterdam.nl>
Verzonden: woensdag 14 september 2022 11:14
Aan: [redacted]@amsterdam.nl>
Onderwerp: FW: onderhoud Zwanenburgbaan 2023

Hoi,

Ik ontving tegelijkertijd ook deze.
Zullen we sparren over een reactie naar [redacted] en [redacted]?

Groeten, [redacted]

Van: [redacted]@live.nl>
Verzonden: dinsdag 13 september 2022 17:35
Aan: [redacted]@amsterdam.nl>
Onderwerp: onderhoud Zwanenburgbaan 2023

Geachte [redacted],

Zojuist hebben we een informatiesessie bijgewoond georganiseerd door Schiphol e.a. over het baanonderhoud 2023. Wij zijn daarvan geschrokken.

Het blijkt dat van begin januari tot en met april (met een uitloop) 2023 de Zwanenburgbaan wederom in groot onderhoud gaat (dit was in 2019 ook het geval). Het vliegverkeer zal voornamelijk verplaatst worden naar de Buitenveldertbaan. Dus nadat wij van april tot en met juli 2022 extreme overlast hebben gehad van het onderhoud van de Aalsmeerbaan, krijgen we na nog geen half jaar wederom te maken ruim 4 maanden extreme overlast door het geplande onderhoud van de Zwanenburgbaan. De planning staat zo goed als vast.

Op mij vraag of de gemeente Amsterdam betrokken was bij deze planning kreeg ik geen duidelijk antwoord.

Mijn vraag is dus of de gemeente betrokken is bij deze planning en hoe het kan dat de omwonenden van de Buitenveldertbaan, in een korte periode wederom gedurende 4 maanden met extreme geluidsoverlast en alle risico's voor onze gezondheid zullen worden geconfronteerd.
In de stukken van het woo-verzoek mbt tot het onderhoud van de Aalsmeerbaan las ik dat bij de planning door Schiphol toen geen ruimte meer was voor inbreng van de omgeving alvorens de plannen vast te stellen en dat de gemeente daar zwaar teleurgesteld over was.
Er is een extern bureau ingeschakeld voor een zogenaamde contra-expertise, maar deze is gelinkt aan het ministerie van I&W. Deze hadden een beperkte opdracht en hebben ook geen analyse gedaan of werkzaamheden wel of niet moeten worden uitgevoerd (de Zwanenburgbaan is in 2019 ook al in groot onderhoud geweest), en daarbij is geen input van omwonenden meegenomen.
Dus van een onafhankelijke second-opinion is geen sprake. De medewerker van dit bureau was ook niet bekend met de methode die bij het onderhoud van Heathrow is gebruikt.

Uitnodiging: Informatiesessie Baanonderhoud 2023 - BAS (bezoekbas.nl)

Graag verneem ik van u.

Hartelijke groet,
[redacted]

[redacted]

Van: [redacted]
Verzonden: donderdag 15 september 2022 11:30
Aan: [redacted]
Onderwerp: FW: Presentatie informatiebijeenkomst baanonderhoud 2023 Schiphol
Bijlagen: 220913 - Presentatie informatiesessie baanonderhoud 2023.pdf

Tot vanmiddag!

Van: [redacted]@schiphol.nl>
Verzonden: donderdag 15 september 2022 10:00
Aan: Aanmelden Omgevingsraad Schiphol <aanmelden@omgevingsraadschiphol.nl>
Onderwerp: Presentatie informatiebijeenkomst baanonderhoud 2023 Schiphol

Geachte heer/mevrouw,

Hartelijk dank voor uw tijd en deelname aan de online informatiesessie over het baanonderhoud op Schiphol in 2023. We zijn u ook erkentelijk voor de gestelde vragen en de gedane suggesties. We hopen dat uw vragen zoveel mogelijk naar tevredenheid zijn beantwoord. Op een aantal vragen en suggesties die nog open staan, komen wij binnenkort terug via de mail.

Mocht u naar aanleiding van deze sessie nog vragen of suggesties hebben, dan kunt u die vóór 20 september sturen naar aanmelden@omgevingsraadschiphol.nl.
Uw vraag/suggestie wordt gedeeld met de betrokken personen van de verschillende partijen (LVNL, Witteveen + Bos, Ministerie I&W en/of Schiphol Group) en komen daar zo spoedig mogelijk op terug.

In de bijlage vindt u de slides die tijdens de informatiesessie zijn gepresenteerd.
Hartelijk dank voor uw betrokkenheid en aanwezigheid.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Corporate Affairs
Evert van de Beekstraat 202, 1118 CP Schiphol, The Netherlands
P.O. Box 7501, 1118 ZG Schiphol, The Netherlands, schiphol nl



Follow us on: Facebook Twitter Linkedin Youtube Instagram

13 september 2022

Baanonderhoud 2023

Welcome to Amsterdam Airport

Schiphol



Introductie

Programma

- Welkom en introductie
- Belang van werkzaamheden
  - Baanonderhoudsstrategie
- Planning 2023
  - Groot baanonderhoud Zwanenburgbaan
  - Ontheffingsaanvraag
- Baangebruik
- Externe analyse planning en doorlooptijd
- Q&A



Belang van onderhoud

Baanonderhoudsstrategie (BOS)

De Baanonderhoudsstrategie (BOS) is vastgesteld om het grootonderhoud (GOH) aan de start – en landingsbanen van Schiphol optimaal in te richten. De strategie is tot stand gekomen op basis van een grondige analyses over de betrouwbaarheid van de assets in relatie tot minimale verstoring van het operationele proces en minimale geluidshinder voor de omgeving.

De strategie is vastgesteld met sector partijen en wordt gekenmerkt door:

- Er maximaal één baan per jaar in groot onderhoud is (circa 3 à 4 maanden);
- Werkzaamheden worden maximaal geclusterd om afwijkend baangebruik te minimaleren;
- Een volgorde ontstaat van afwisselend onderhoudsmomenten met een minimale tussen periode van 7 jaar;
- Met een totaal van 6 banen voor Schiphol hiermee een relatief vaste cadans ontstaat van GOH aan banen met een hoge mate van voorspelbaarheid en stabiliteit;
- Het uitstellen en verschuiven van baanonderhoud tot gevolg heeft een herijking van het programma;

GOH Zwanenburgbaan
(GOH 18C / 36C – 2023)

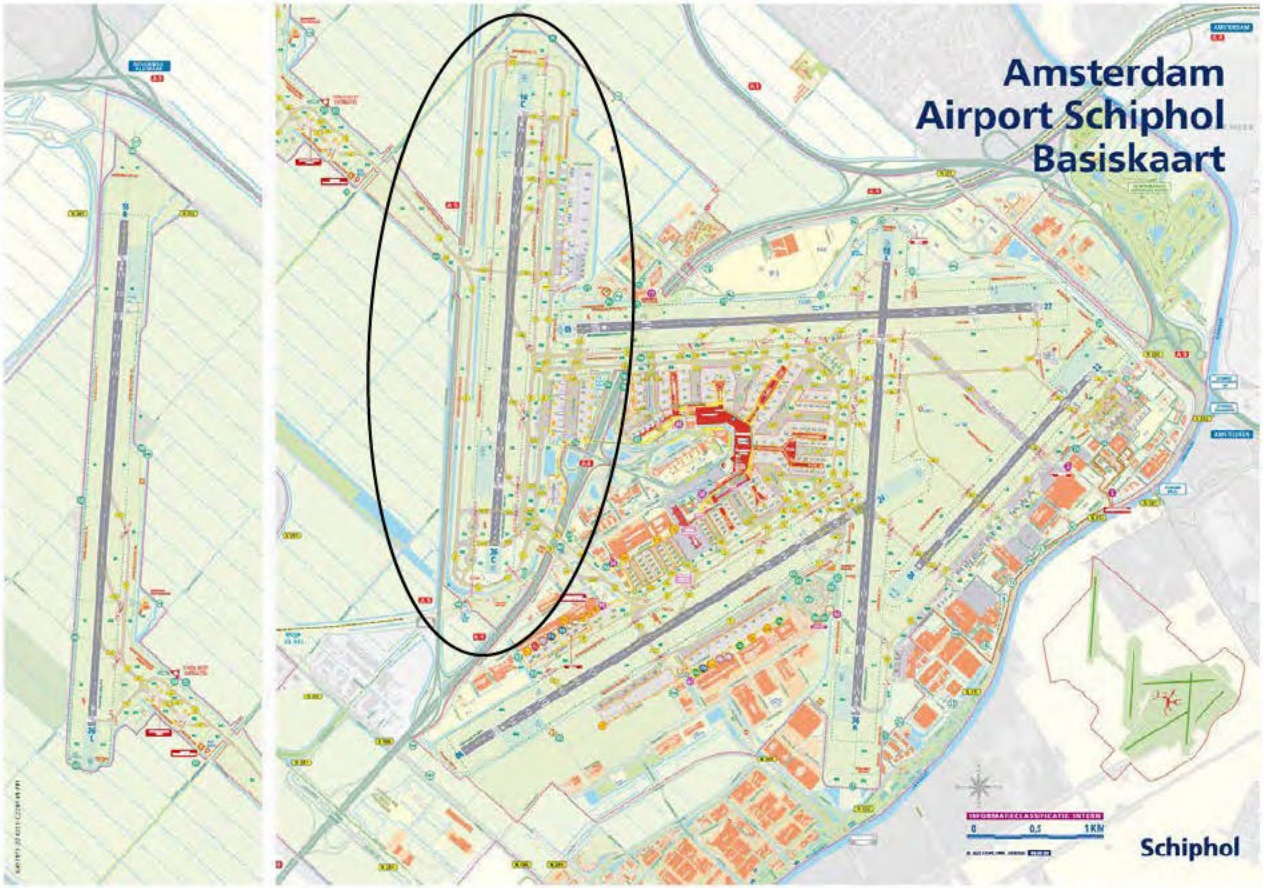
Voor de Zwanenburgbaan staat in 2023 GOH werkzaamheden gepland. De renovatie van de baan is noodzakelijk omdat kritieke assets anders niet langer veilig en conform wet- en regelgeving in stand kunnen worden gehouden. Dit GOH is noodzakelijk om de betrouwbaarheid te garanderen en onvoorziene storingen te voorkomen.

De scope van de werkzaamheden voor de Zwanenburgbaan is zeer omvangrijk omdat kapitaalintensieve activiteiten (welke eens in de 60 jaar plaatsvinden) noodzakelijk zijn, om de volgende resultaten te behalen:

- Het veiligstellen van de operationele beschikbaarheid van de baan voor de komende 7 jaar;
- Volledige asfaltvervanging, inclusief vervangen van alle (geasfalteerde) elektrische kabels;
- Vervanging van de halogeen grondlichten voor duurzamere en betrouwbaardere led-verlichting;
- Goten langs landingsbaan en uitgangen verwijderen en vernieuwen (zoals aangelegd in de jaren '60);
- Volledige renovatie van het baanstation;
- Renovatie en vergroting van het hemelwaterafvoersysteem in het gebied van de landingsbaan.

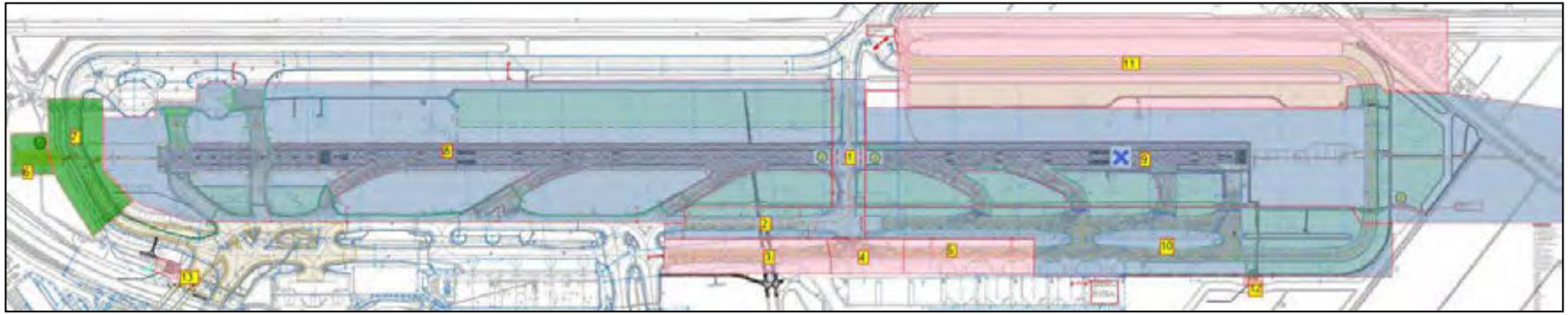
Naast bovengenoemde werkzaamheden vinden geclusterd ook werkzaamheden plaats welke binnen de invloedssfeer van de baan vallen. Deze werkzaamheden worden uitgevoerd om latere uitgebruik name en daarmee meer afwijkend baangebruik te voorkomen.

GOH Zwanenburgbaan (GOH 18C / 36C – 2023)



Werkterrein
(GOH 18C / 36C – 2023)

Het werkterrein van het GOH wordt volledig landzijdig gemaakt.
Dit zorgt voor een verkleinde kans op verstoringen door gebrek aan resources (security).



Ruim 8 km
aan tijdelijke
hekwerken

Feiten en cijfers
(GOH 18C / 36C – 2023)

86 voetbalvelden
aan asfalt
verwijderen
én aanbrengen

25.000 vervoers-
bewegingen

100.000 man uur
12.500 werkdagen
166 man per dag

Aanbrengen van
12.000 m2 aan
nieuwe markering





Feiten en cijfers
(GOH 18C / 36C – 2023)

200km aan kabels verwijderen en 450km aan kabels realiseren langs de baan

1.575 stuks goten over 6.000m verwijderen en realiseren

6.396 armaturen verwijderen en realiseren

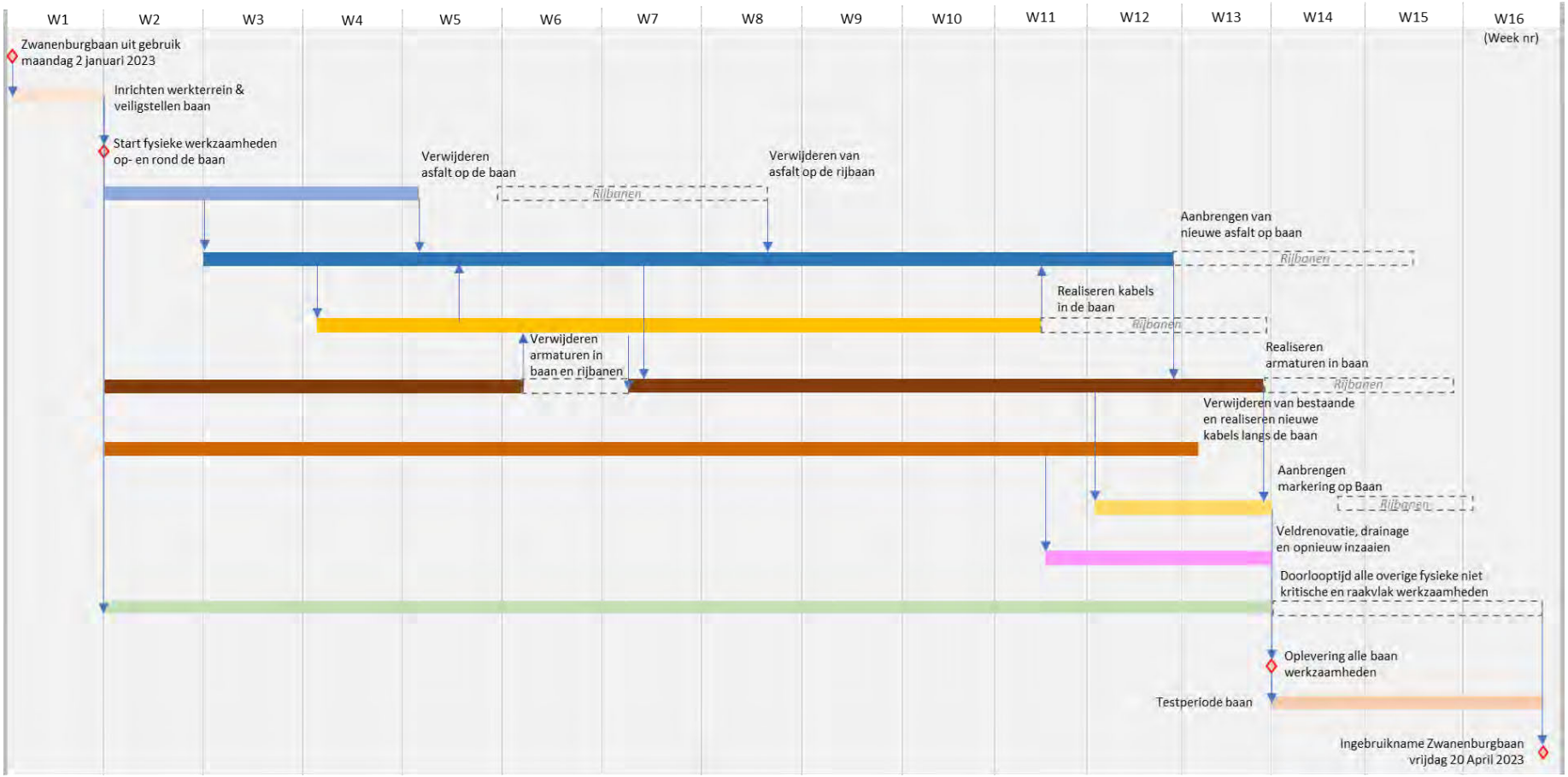
69km aan kabels inzagen, leggen en afgieten in de baan





Concept Planning Zwanenburgbaan

(GOH 18C / 36C – 2023)

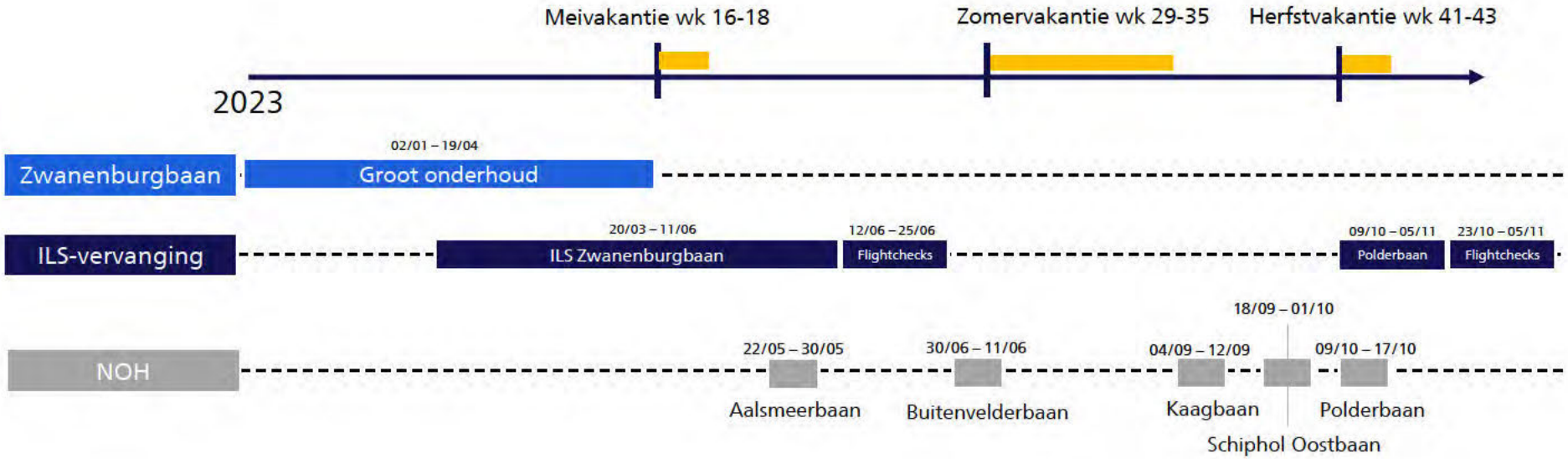




Planning 2023

Concept 06-09-2022

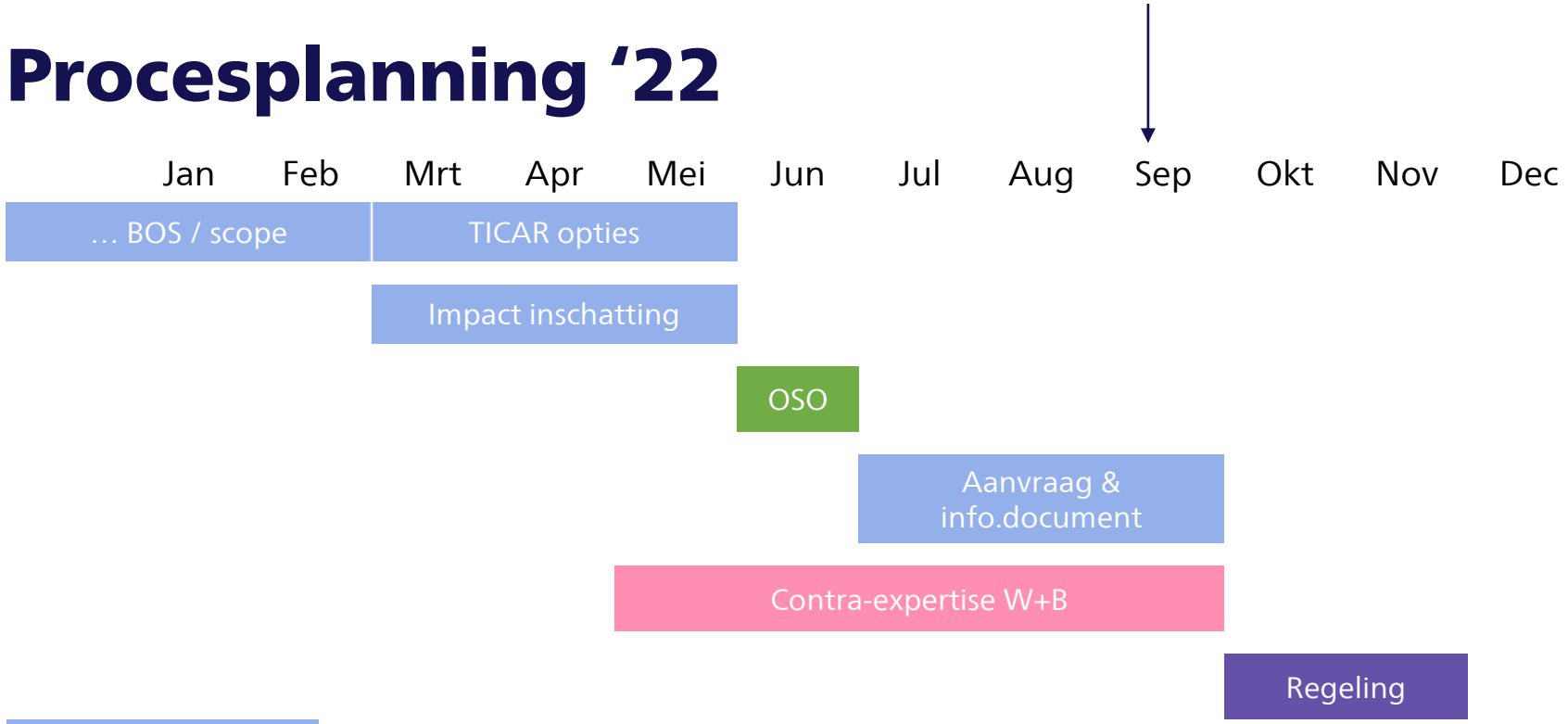
Planning werkzaamheden in 2023



Processtappen



Procesplanning ‘22





Aangepast baangebruik tijdens werkzaamheden 2023

LVNL

Baangebruik op Schiphol

Welke banen op Schiphol in gebruik zijn hangt onder andere af van:

- de verkeersdrukte
- de weersomstandigheden
- de beschikbaarheid van start- en landingsbanen en rijbanen
- baaninspecties

Bekijk hier de video over start- en landingsbanen op Schiphol

Effecten ILS36C-vervanging op baangebruik

De vervanging van een Instrument Landing System (ILS) bestaat uit drie fasen:

1. Afbreken van oude en opbouwen van de nieuwe apparatuur, inclusief funderingen.

→ Zwanenburgbaan is niet beschikbaar, deels samenvallend met groot onderhoud. Daarbuiten gaat het om enkele dagen. De rest van de tijd is de baan wel beschikbaar, maar het ILS 36C niet en ILS 18C met een verminderde nauwkeurigheid. Landingen in noordelijke richting worden uitgevoerd m.b.v. satellietnavigatie. Beide banen kunnen gebruikt worden tot een minimum zicht 550 m en minimum wolkenbasis 200 voet (ca. 60 m). Parallelle naderingen op Aalsmeerbaan en Zwanenburgbaan (vanuit het zuiden) zijn niet mogelijk, want internationale regels schrijven voor dat daarvoor op beide banen een ILS beschikbaar moet zijn.

2. Inregelen en meten van de nieuwe apparatuur.

→ Voor deze metingen is circa tien dagen doorlooptijd gepland, na afronding van het onderhoud aan de installatie. Baan is beschikbaar voor starts en landingen, behalve als metingen plaatsvinden. Deels gebeurt dit op de grond, deels met een kalibratievliegtuig in de lucht. Landingen in noordelijke richting worden uitgevoerd m.b.v. satellietnavigatie; minimum zicht 550 m en minimum wolkenbasis 200 voet (ca. 60 m). Starts kunnen plaatsvinden onder alle zichtomstandigheden.

3. Aantonen van betrouwbaarheid van de nieuwe apparatuur.

→ ILS beschikbaar; minimum zicht 550 m en minimum wolkenbasis 200 voet (ca. 60 m). Nadat het nieuwe ILS dertig dagen betrouwbaar en stabiel conform internationale veiligheidseisen heeft gewerkt, kan de Zwanenburgbaan weer in alle zichtomstandigheden als landingsbaan worden ingezet.

Effecten ILS18R-vervanging op baangebruik

De vervanging van een Instrument Landing System (ILS) bestaat uit drie fasen:

1. Opbouwen van de nieuwe apparatuur (restant werkzaamheden uit 2021). → Polderbaan is niet beschikbaar, samenvallend met normaal onderhoud.

2. Inregelen en meten van de nieuwe apparatuur. → Voor deze metingen is circa tien dagen doorlooptijd gepland, na afronding van het onderhoud aan de installatie. Baan is beschikbaar voor starts en landingen, behalve als metingen plaatsvinden. Deels gebeurt dit op de grond, deels met een kalibratievliegtuig in de lucht. Landingen worden uitgevoerd m.b.v. satellietnavigatie; minimum zicht 550 m en minimum wolkenbasis 200 voet (ca. 60 m). Parallelle naderingen op Polderbaan en Zwanenburgbaan (vanuit het noorden) zijn niet mogelijk, want internationale regels schrijven voor dat daarvoor op beide banen een ILS beschikbaar moet zijn. Starts kunnen plaatsvinden onder alle zichtomstandigheden.

3. Aantonen van betrouwbaarheid van de nieuwe apparatuur. → ILS beschikbaar; minimum zicht 550 m en minimum wolkenbasis 200 voet (ca. 60 m). Nadat het nieuwe ILS dertig dagen betrouwbaar en stabiel conform internationale veiligheidseisen heeft gewerkt, kan de Polderbaan weer in alle zichtomstandigheden als landingsbaan worden ingezet.



Effecten voor de omgeving

Groot onderhoud Zwanenburgbaan – Zwanenburgbaan niet beschikbaar

- 16 weken, van 2 januari t/m 19 april
- Landend verkeer verplaatst naar
  - de Buitenveldertbaan
  - de Oostbaan
  - de Kaagbaan (klein deel)
- Startend verkeer verplaatst naar
  - de Buitenveldertbaan
  - de Kaagbaan (klein deel)
- ‘s Nachts geen merkbaar verschil. De Zwanenburgbaan wordt in principe in de nacht alleen ingezet wanneer de Polderbaan of de Kaagbaan niet beschikbaar is.



Groot onderhoud Zwanenburgbaan – vervanging ILS 36C

- 7 weken, vanaf 20 april t/m 11 juni
- Landend verkeer verplaatst tijdens verminderd zicht en/of harde noordenwind naar
  - de Buitenveldertbaan
  - de Aalsmeerbaan
- Op dagen dat Zwanenburgbaan niet beschikbaar is, dan zelfde effecten als vorige dia



Groot onderhoud Zwanenburgbaan – ILS 36C-meetperiode

- Wordt uitgevoerd enkele dagen in een periode verspreid over circa tien dagen, tussen 12 en 25 juni
- Tijdens metingen
  - Landend verkeer verplaatst naar
    - de Buitenveldertbaan
    - de Oostbaan (klein deel)
  - Startend verkeer verplaatst naar
    - de Buitenveldertbaan
- Op andere momenten
  - Landend verkeer verplaatst tijdens verminderd zicht en/of harde noordenwind naar
    - de Buitenveldertbaan
    - de Aalsmeerbaan
- Definitieve effecten zijn afhankelijk van detailontwerp





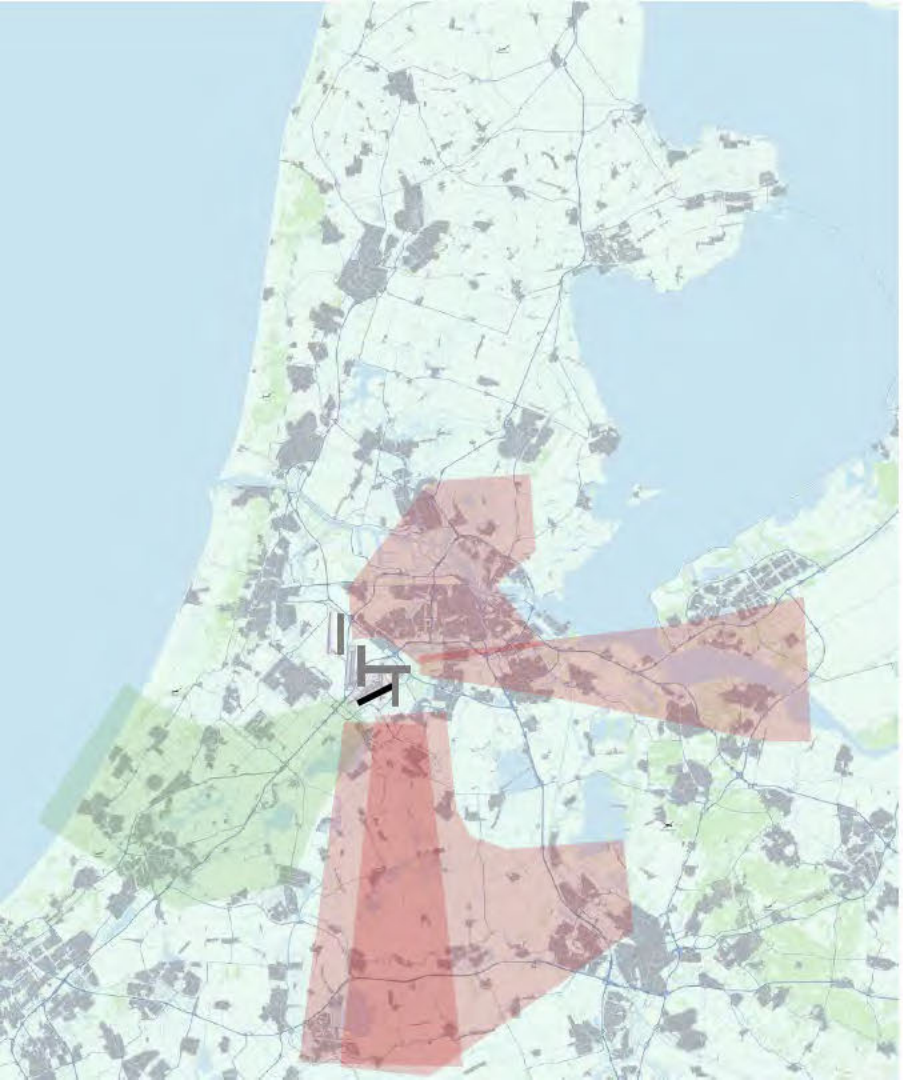
Normaal onderhoud Aalsmeerbaan

- 9 dagen, 22 t/m 30 mei
- Landend en startend verkeer verplaatst naar
  - de Buitenveldertbaan
  - de Kaagbaan
- ‘s Nachts geen merkbaar verschil. Aalsmeerbaan is normaal alleen inzetbaar overdag.



Normaal onderhoud Buitenveldertbaan

- 9 dagen, 3 t/m 11 juli
- Landend verkeer verplaatst naar
  - de Oostbaan
  - de Aalsmeerbaan
  - de Zwanenburgbaan
- Startend verkeer verplaatst naar
  - de Aalsmeerbaan
  - de Zwanenburgbaan



Normaal onderhoud Kaagbaan

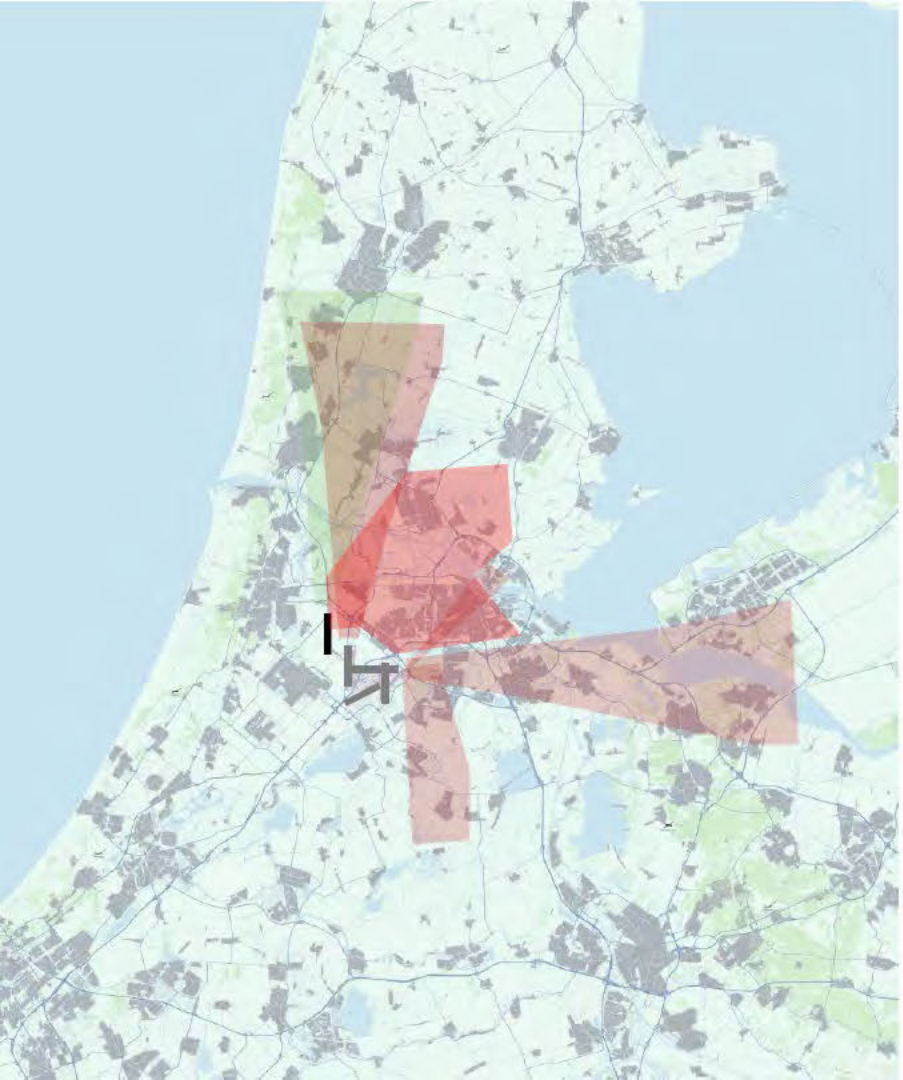
- 9 dagen, 4 t/m 12 september
- Landend verkeer verplaatst naar
  - de Zwanenburgbaan
  - de Aalsmeerbaan
- Startend verkeer verplaatst naar
  - de Zwanenburgbaan
  - de Aalsmeerbaan
  - de Buitenveldertbaan



Normaal onderhoud Oostbaan

- 2 weken, 18 september t/m 1 oktober

- Landend en startend verkeer verplaats naar
  - de Buitenveldertbaan
  - in gebruik zijnde hoofdbanen



Normaal onderhoud Polderbaan

- 9 dagen, 9 t/m 17 oktober
- Landend verkeer verplaatst naar
  - de Zwanenburgbaan
  - de Buitenveldertbaan of Oostbaan
- Startend verkeer verplaatst naar
  - de Zwanenburgbaan
  - de Buitenveldertbaan



Normaal onderhoud Polderbaan – ILS 18R meetperiode

- Wordt uitgevoerd enkele dagen in een periode verspreid over circa tien dagen, tussen 23 oktober en 5 november
- Tijdens metingen:
  - Landend verkeer verplaatst naar
    - de Buitenveldertbaan of Oostbaan
    - de Zwanenburgbaan (bij grondchecks)
  - Startend verkeer verplaatst naar
    - de Buitenveldertbaan
    - de Zwanenburgbaan (bij grondchecks)
- Op andere momenten
  - Landend verkeer verplaatst naar
    - de Buitenveldertbaan of Oostbaan
- Definitieve effecten zijn afhankelijk van detailontwerp



Externe analyse op planning en doorlooptijd door Witteveen + Bos

Q&A



De slides worden na afloop toegestuurd. Op schiphol.nl en bezoekbas.nl volgt meer informatie over het baanonderhoud

[redacted]

Van: [redacted]@schiphol.nl>
Verzonden: maandag 19 september 2022 17:34
Aan: [redacted]
Onderwerp: Voorlopige planning baanonderhoud 2023
Bijlagen: 220913 - Presentatie informatiesessie baanonderhoud 2023.pdf

Beste leden van de BRS ambtelijk,

Schiphol en Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) hebben op dinsdag 13 september de voorlopige planning baanonderhoud voor 2023 gepresenteerd. Voor meer informatie hierover verwijs ik jullie graag naar Schiphol | Voorlopige planning baanonderhoud 2023.

Ter aanvullende informatie treffen jullie ook in de bijlage de sheets die zijn gepresenteerd tijdens de sessie met omwonenden op 13 september.

Bij vragen weten jullie mij te vinden.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Corporate Affairs

Evert van de Beekstraat 202, 1118 CP Schiphol, The Netherlands
P.O. Box 7501, 1118 ZG Schiphol, The Netherlands, schiphol.nl



Follow us on: Facebook Twitter Linkedin Youtube Instagram

[redacted]

Van: [redacted]
Verzonden: maandag 19 september 2022 14:37
Aan: [redacted]
Onderwerp: RE: onderhoud Zwanenburgbaan 2023

Beste [redacted],

Hartelijk dank voor uw e-mail over de planning van het baanonderhoud op de luchthaven Schiphol in 2023. Ook de gemeente Amsterdam heeft kennis genomen van deze planning en de bijbehorende presentatie, georganiseerd door Schiphol, van dinsdag 13 september jl. De gemeente hoeft niet vooraf betrokken te worden in de plannen, uiteraard maken we wel graag gebruik van de uitnodiging om aanwezig te zijn. Mijn collega [redacted] was daarom aanwezig.

Het onderhoud aan de start – en landingsbanen is de verantwoordelijkheid van Schiphol. Het vliegverkeer moet immers veilig gebruik kunnen maken van de luchthaven. Het is volgens de gemeente Amsterdam ook de verantwoordelijkheid van Schiphol om hierbij rekening te houden met de belangen van de omwonenden omdat het uit gebruik nemen van één of meerdere banen van invloed is op het gebruik van andere banen en daarmee op de te verwachten geluidbelasting voor omwonenden die onder de aan – en uitvliegroutes van de banen die nog wel in gebruik zijn wonen.
U wijst in dit verband op de gevolgen van het onderhoud aan de Zwanenburgbaan volgend jaar. Overigens gelden ook dan de regels van het geluidspreferent vliegen en wordt de bijbehorende tabel door de luchtverkeersleiding toegepast. Dat betekent niettemin waarschijnlijk een frequenter gebruik van onder andere de Buitenveldertbaan tijdens de onderhoudswerkzaamheden aan de Zwanenburgbaan.

Dat het niet binnen onze bevoegdheden valt, betekent niet dat we er geen mening over hebben. De gemeente Amsterdam vindt dat als onderhoud wordt gepleegd, het onderhoud ten allen tijden noodzakelijk moet zijn, zo kort mogelijk moet duren, dat er waar mogelijk ook in de nacht en de avonduren wordt doorgewerkt en dat werkzaamheden zoveel mogelijk moeten worden gecombineerd met het oog op verkorting van de doorlooptijd daarvan.
Daarbij komt dat de luchthaven Schiphol, wat de gemeente Amsterdam betreft er verstandig aan doet, om goed te kijken naar de ervaringen op andere luchthavens van vergelijkbare omvang en over het onderhoud met de omgeving in gesprek gaat op een moment dat er voldoende ruimte is voor eventuele wijzigingen in de ontwerpplanning.

Nogmaals dank voor uw bericht.

Vriendelijke groet,
[redacted]

[redacted]
Beleidsadviseur Schiphol
Economische Zaken en Cultuur

Gemeente Amsterdam

Van: [redacted]@live.nl>
Verzonden: dinsdag 13 september 2022 17:35
Aan: [redacted]@amsterdam.nl>
Onderwerp: onderhoud Zwanenburgbaan 2023

Geachte [redacted],

Zojuist hebben we een informatiesessie bijgewoond georganiseerd door Schiphol e.a. over het baanonderhoud 2023. Wij zijn daarvan geschrokken.

Het blijkt dat van begin januari tot en met april (met een uitloop) 2023 de Zwanenburgbaan wederom in groot onderhoud gaat (dit was in 2019 ook het geval). Het vliegverkeer zal voornamelijk verplaatst worden naar de Buitenveldertbaan. Dus nadat wij van april tot en met juli 2022 extreme overlast hebben gehad van het onderhoud van de Aalsmeerbaan, krijgen we na nog geen half jaar wederom te maken ruim 4 maanden extreme overlast door het geplande onderhoud van de Zwanenburgbaan. De planning staat zo goed als vast.

Op mij vraag of de gemeente Amsterdam betrokken was bij deze planning kreeg ik geen duidelijk antwoord.

Mijn vraag is dus of de gemeente betrokken is bij deze planning en hoe het kan dat de omwonenden van de Buitenveldertbaan, in een korte periode wederom gedurende 4 maanden met extreme geluidsoverlast en alle risico's voor onze gezondheid zullen worden geconfronteerd.
In de stukken van het woo-verzoek mbt tot het onderhoud van de Aalsmeerbaan las ik dat bij de planning door Schiphol toen geen ruimte meer was voor inbreng van de omgeving alvorens de plannen vast te stellen en dat de gemeente daar zwaar teleurgesteld over was.
Er is een extern bureau ingeschakeld voor een zogenaamde contra-expertise, maar deze is gelinkt aan het ministerie van I&W. Deze hadden een beperkte opdracht en hebben ook geen analyse gedaan of werkzaamheden wel of niet moeten worden uitgevoerd (de Zwanenburgbaan is in 2019 ook al in groot onderhoud geweest), en daarbij is geen input van omwonenden meegenomen.
Dus van een onafhankelijke second-opinion is geen sprake. De medewerker van dit bureau was ook niet bekend met de methode die bij het onderhoud van Heathrow is gebruikt.

Uitnodiging: Informatiesessie Baanonderhoud 2023 - BAS (bezoekbas.nl)

Graag verneem ik van u.

Hartelijke groet,
[redacted]

[redacted]

Van: [redacted]@gmail.com>
Verzonden: dinsdag 20 september 2022 12:21
Aan: [redacted]
CC: [redacted]; [redacted] [redacted]
Onderwerp: Re: Onderhoud 2023

Beste [redacted]

Bedankt voor deze wat uitgebreidere uitleg. Ik wil geen Email discussie starten. Wel wil ik nog enkele zaken van mijn kant verduidelijken. Dit alles kan ook verder besproken worden in het overleg met de koepel en de gemeente.

- Op zich klopt het dat Schiphol an sich het onderhoud ook kort wil houden. Echter doordat bij onderhoud aan de andere banen de Buitenveldertbaan ingezet wordt, is deze prikkel beperkt. 1) De Buitenveldertbaan heeft vaak operationeel de voorkeur bij de LVNL en de airlines. Onder veel weersomstandigheden inzetbaar en korte taxi tijden. 2) Heathrow heeft slechts 2 banen en indien Heathrow het onderhoud zou uitvoeren zoals bij Schiphol dan zou bij onderhoud het verkeer overdag ongeveer moeten halveren. Dit is de reden waarom er bij Heathrow gekozen is om het onderhoud uitsluitend in de nacht uit te voeren. 3) Omdat bij onderhoud de normen voor Schiphol worden verhoogd ontbreekt ook vanuit die kant een prikkel om de overlast te beperken door bijvoorbeeld de Heathrow werkwijze
- Het klopt dat resources schaars zijn. Echter het is wel aan Schiphol om zich te verzekeren van voldoende resources. In zie hier duidelijk een parallel met de wachtrijen problematiek, daar kan Schiphol zich niet verschuilen achter schaarse beveiligers. En het lijkt bovendien dat de schaarste aan asfalt en aannemers juist door Schiphol zelf is gecreëerd. Er is namelijk een nieuw asfalt ontwikkeld dat alleen maar geproduceerd en verwerkt kan worden door enkele partijen die Schiphol hiervoor heeft gecontracteerd. Deze beperking waardoor Schiphol aangeeft niet te kunnen doorwerken in de weekenden en nachten is een gevolg van deze contracten
-
- Het is inderdaad niet onze taak om op de stoel van Schiphol te zitten. Echter doordat bij onderhoud de geluidsnormen worden opgehoogd ontstaat de vraag of dit niet korter kan (een vraag die het ministerie ook erkent). Wij als omwonenden zijn sowieso geen voorstander van een stelsel (zoals het NNHS) waarbij er geen lokale maxima zijn voor de overlast . Indien de lokale bescherming goed is geborgd (ook bij onderhoud) dan kun je verder aan Schiphol overlaten. Die bescherming is er nu echter niet.
- Omdat er onvoldoende prikkels zijn om de overlast door onderhoud te beperken (zie bovenstaand) en een nieuwe niet afgestemde onderhoudsstrategie leidt tot 2 achtereenvolgende jaren (Aalsmeerbaan en Zwanenburgbaan) met extreem veel overlast is de vraag heel relevant of de gevolgen compleet afgewenteld moeten worden op de omgeving (zoals Schiphol wil). Er ligt hier m.i een taak voor de overheid om de burgers te beschermen.

met vriendelijke groet,

[redacted]

On Tue, 20 Sept 2022 at 11:31, [redacted]@amsterdam.nl> wrote:

> Beste [redacted]

kern van de zaak is of Schiphol het onderhoud uitvoert op een weloverwogen manier die recht doet aan de genoemde criteria. Die indruk heb ik wel degelijk. Dat Buitenveldert - en Amstelveen - waarschijnlijk meer belast wordt is iets waar ik ook niet gelukkig van wordt. Dat andere delen van de stad (en regio) dan wellicht tijdelijk wat minder hinder ervaren is ook zo, maar daar ben je niet mee geholpen.

Ik heb echter nooit de indruk gehad dat Schiphol veel baat heeft bij langdurig onderhoud. Het gaat om grote aantallen vakkrachten die langere tijd aan zo'n project gebonden zijn, dat is duur en die mensen zijn schaars. Bovendien beperkt onderhoud de luchthaven en de luchtverkeersleiding in het gebruik van het banenstelsel.

Zoals jij waarschijnlijk ook je nog kunt herinneren heeft de CROS circa 10 jaar geleden het onderhoud geagendeerd en de luchthaven gevraagd inzage te geven in de onderhoudsplanning en vooral de omgevingseffecten van het onderhoud. Dit mede met het oog op de informatiewaarde van de gebruiksprognose die in het nieuwe stelsel een prominente rol was toebedeeld. Ik constateer dat in de loop van de jaren enige verbetering is gekomen in vooral de communicatie over de planning. Ook heb ik gezien dat Schiphol zich tenminste iets beter bewust is geworden van het belang van die criteria met het oog op de omgeving. Die criteria zijn overigens bij mijn weten nooit in een 'strategie' vastgelegd, dat herkende ik tijdens de presentatie ook niet.

Onze wethouder is ongetwijfeld genegen in haar contacten met de (nieuwe) directeur van de luchthaven het belang van tijdige communicatie en participatie, best practices uit andere landen en kortere doorlooptijden te bepleiten en dan ook te laten zien hoe e.e.a. in de planning is meegenomen. Echter, we gaan niet op de stoel van de eindverantwoordelijke voor het onderhoud zitten. Dat is Schiphol zelf.

vriendelijke groet,

[redacted]

Van: [redacted]@gmail.com>
Verzonden: maandag 19 september 2022 13:12
Aan: [redacted]
CC: [redacted]; [redacted]
Onderwerp: Re: Onderhoud 2023

Beste [redacted]

Dank voor je antwoord. Dit is wel een erg meegaande en weinig kritische opstelling van de gemeente Amsterdam.
Witteveen + Bos geeft aan dat het onderhoud sneller kan indien Schiphol zorgt voor meer resources.
Daar heeft Schiphol echter niet voor gezorgd (ondanks verzoeken gedurende een aantal jaren). Dan stel ik graag een vervolgvraag. Vindt de gemeente Amsterdam ook de lange wachtrijen op Schiphol acceptabel.
Hier geldt immers dezelfde redenering. Gegeven de huidige beschikbaarheid van beveiligers zijn de wachtrijen onvermijdelijk.

Ik kopieer ook 2 bewonersvertegenwoordigers van de koepel Amsterdam in , omdat zij ook vragen hebben bij het onderhoud .

groet,

[redacted]

On Mon, 19 Sept 2022 at 12:59, [redacted]@amsterdam.nl> wrote:

Beste [redacted]

Hartelijk dank voor je e-mail. Wat de gemeente Amsterdam betreft is het van de orde dat het baanonderhoud zo kort mogelijk duurt, werkzaamheden zoveel mogelijk worden gecombineerd en buiten het hoogseizoen plaats vinden. Uit de presentatie van dinsdag 13 september jl. kreeg ik in ieder geval de indruk dat Schiphol deze voorwaarden in haar planning tot uitdrukking heeft willen laten komen.

Wij hopen en verwachten als gemeente Amsterdam dat een nieuwe leiding van de luchthaven Schiphol de bedoelde menselijke maat tentoonspreidt ten aanzien van de relatie met de omgeving, uiteraard ook als het gaat om de communicatie over het baanonderhoud.

Vriendelijke groet, nogmaals dank,

[redacted]

Van: [redacted]@gmail.com>
Verzonden: vrijdag 16 september 2022 12:39
Aan: [redacted]@amsterdam.nl>; [redacted]@amsterdam.nl>
Onderwerp: Re: Onderhoud 2023

Beste [redacted]

Los van alle technische discussies rond het onderhoud wil ik graag van Amsterdam weten hoe zij hier beleidsmatig in staan. Graag verwijs ik naar deze recente uitspraak naar aanleiding van het vertrek van de CEO

"We begrijpen de beweegredenen voor het vertrek van Benschop, gelet op de complexe opgaven waar Schiphol voor staat," laten wethouders Shula Rijxman en Hester van Buren
weten. Amsterdam is goed voor 20 procent van de Schiphol aandelen. We gaan in gesprek met de commissarissen over de toekomst. Bij het zoeken naar een opvolger zullen wij
benadrukken dat voor ons de menselijke maat, oog voor de omgeving en duurzaamheid vooropstaan "

Bij het onderhoud is het duidelijk dat lage kosten bij Schiphol voorop staat en niet het verminderen van de overlast. Een drietal voorbeelden om dit te illustreren.

- Doorwerken in het weekend en de avonden en verkorting van de doorlooptijd is mogelijk bij meer capaciteit inhuren van aannemers en leveranciers (ook volgens Witteveen + Bos). Echter wij dringen hier al jaren op aan als omwonenden maar Schiphol heeft geen enkele actie ondernomen
- Schiphol heeft de Heathrow werkwijze afgewezen waarbij er uitsluitend in de nacht wordt gewerkt aan het onderhoud. Voor de secundaire banen (die niet in de nacht worden gebruikt) is dit een goede hinderbeperkende optie. Het argument van meer onderhoudsgevoelig is niet steekhoudend want bij Heathrow wordt het ook toegepast bij nog intensiever baangebruik en beschikbaarheid van slechts 2 banen. https://www.hcnieuws.nl/lokaal/lokaal/40876/polderbaan-drie-weken-dicht-407084
- Schiphol heeft in het verleden toen de geluidsregels knellend waren gekeken naar alternatieven zoals het jaarlijkse onderhoud opknippen en in delen uitvoeren wanneer banen buiten gebruik zijn. Nu de regels niet knellend zijn (want voor onderhoud worden de geluidsregels opgehoogd en aangepast) doet Schiphol niet een dergelijke inspanning terwijl best practice is om langdurig onderhoud te vervangen door kleine stappen die uitgevoerd worden terwijl banen buiten gebruik zijn. Zie eerder initiatief van Schiphol toen geluid knellend was en een beschrijving van de best practice. https://luchtvaartnieuws.nl/nieuws/categorie/3/airports/schiphol-start-proef-met-opgeknipt-baanonderhoud-kaagbaan https://www.castle-pryor.co.uk/news/2018/how-to-cut-airfield-downtime-and-keep-your-runway-moving

Mijn vraag aan de gemeente Amsterdam is dan ook of de gemeente het acceptabel vindt dat omwonenden nu al 3 jaar achter elkaar (Polderbaan, Aalsmeerbaan, Zwanenburgbaan) worden geconfronteerd met zware en langdurige overlast die aanzienlijk verminderd had kunnen worden indien Schiphol minder op lage kosten had gestuurd en meer op vermindering van de overlast.

groet,

[redacted]

On Tue, 13 Sept 2022 at 17:27, [redacted]@gmail.com> wrote:

> Beste [redacted] [redacted]
>
> Bijgaand, vertrouwelijk, mijn reactie naar het ministerie m.b.t.het onderhoud.
>
> Nog even een toelichting op mijn verzoek aan het ministerie om het gebruik van de Buitenveldertbaan in te perken. Het is heel goed mogelijk om een landingspiek (of startpiek) bij de huidige volumes
>
> op een enkele baan af te handelen, Dit is ook gedaan tijdens het onderhoud aan de Aalsmeerbaan , echter in het nadeel van de Buitenveldertbaan.
>
> Mijn praktische voorstel (indien het ministerie hierop verder wil ingaan) is dat het alleen toegestaan wordt op de Buitenveldertbaan in te zetten tijdens de 2 grootste pieken op een dag (ochtendpiek en avondpiek).

Los van mogelijke oplossingen is mijn verzoek aan de gemeente om de ernst van de situatie en de noodzaak van alternatieven bij het ministerie te bepleiten.

groet,

[redacted]

---------- Forwarded message ---------
From [redacted]@gmail.com>
Date: Tue, 13 Sept 2022 at 17:12
Subject: Onderhoud 2023
To: [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>

Beste [redacted]

Met verbijstering heb ik de presentatie van Schiphol en Witteveen + Bos aangehoord. Daarbij in hoofdlijn de volgende punten

- Uiteraard dramatisch dat we bijna 4 maanden groot onderhoud krijgen aan de Zwanenburgbaan, na dit jaar de ellende met de Aalsmeerbaan.

- Schiphol gaat na groot onderhoud in 2019 aan de Zwanenburgbaan opnieuw onderhoud uitvoeren aan het asfalt, de verlichting en afwatering

    - Het verhaal is dan het onderhoud in 2019 levensverlengend was en dat nu zaken aan einde levensduur zijn
    - Door de vervanging in 2019 te doen en de 7jaars cyclus aan te houden had veel overlast bespaard kunnen worden
    - Witteveen + Bos geeft aan niet naar dit aspect te kijken

- Het onderhoud aan de Zwanenburgbaan duurt 4 maanden.

    - Vanwege beschikbaarheid van asfalt leveranciers en aannemers geeft Schiphol wederom aan dat er voor activiteiten op het kritieke pad niet doorgewerkt wordt in de avond en weekenden
    - Witteveen + Bos ziet dit als een toekomstige verbeteringsmogelijkheid (is niet van de ene op de andere dag te realiseren)
    - Echter wij hebben dit ook al uitvoerig aangekaart bij het onderhoud Aalsmeerbaan en daarvoor bij de Polderbaan. Schiphol heeft echter geen actie ondernomen en daarmee een belangrijke mogelijkheid om hinder te verminderen laten liggen.

- Heathrow werkwijze (uitsluitend uitvoeren van onderhoud in de nacht) wordt door Schiphol afgewezen

    - Ongewenst dat een baan langere tijd in onderhoud is (afgewezen in eerdere onderhoudsstrategie door Schiphol)
    - Echter lang in onderhoud zijn speelt ook bij Heathrow en voor een secundaire is dit minder bezwaarlijk dan bij Heathrow

- Witteveen + Bos is niet op de hoogte van de Heathrow werkwijze en heeft hier verder niet naar gekeken,

- De LVNL geeft aan geen evaluatie te hebben gedaan van het baangebruik tijdens onderhoud Aalsmeerbaan

    - Het is echter aanzienlijk meer dan verwacht mag worden voor een tweede baan. In Mei zelfs meer landingen dan op de primaire banen.
    - LVNL geeft aan te voldoen aan de regels
    - Conclusie kan dus zijn dat de regels onvoldoende bescherming bieden

Mijn overall conclusie is dat Schiphol opnieuw de overlast over de schutting gooit naar de omgeving en onvoldoende inspanning doet om de overlast te beperken. In de presentatie van Schiphol werd al een aantal keer gewezen

op second opinion Witteveen + Bos als rechtvaardiging. Echter de scope van deze second opinion is heel beperkt en kijkt niet naar belangrijke besparingsmogelijkheden.,

Mijn oproep aan het ministerie is om dit plan niet toe te staan. Op zijn minst een stevige beperking van de inzet van de Buitenveldertbaan. Tijdens het onderhoud Aalsmeerbaan is ook herhaald tijdens een landingspiek de Buitenveldertbaan

ingezet als enige landingsbaan. Het is dus heel realistisch om het gebruik van de Buitenveldertbaan tijdens het onderhoud sterk te limiteren.

met vriendelijke groet,

[redacted]

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als deze e-mail niet voor u is bestemd, laat dit dan weten aan de afzender en verwijder de e-mail. Voor meer informatie: www.amsterdam.nl/proclaimer.

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als deze e-mail niet voor u is bestemd, laat dit dan weten aan de afzender en verwijder de e-mail. Voor meer informatie: www.amsterdam.nl/proclaimer.

[redacted]

Van: Secretariaat Wethouder van Buren
Verzonden: donderdag 29 september 2022 15:09
Aan: [redacted]
Onderwerp: FW: Brief HB-2022.019 "Verzoek regeling groot baanonderhoud 2023"
Bijlagen: HB-2022.019 - Verzoek ministeriële regeling baanonderhoud.pdf; Informatiedocument werkzaamheden Schiphol 2023 definitief.pdf

Hai [redacted]

De wethouder heeft dit gezien.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Secretaresse wethouder Hester van Buren

Gemeente Amsterdam Bestuur en Organisatie
Bezoekadres: Amstel 1
Postbus 202, 1000 AE
Telefoon: [redacted]
Kamer: 2de etage bestuursvleugel
Mobielnummer: [redacted]
Portefeuille: Financiën, P&O, Coördinatie bedrijfsvoering, Dienstverlening, Lucht- en Zeehaven en Coördinatie inkoop

NB. Afspraken met Wethouder van Buren worden gemaakt onder voorbehoud van verplichtingen in de gemeenteraad. Hierdoor kan het voorkomen dat afspraken op het laatste moment gewijzigd moeten worden.

Van: [redacted]@amsterdam.nl>
Verzonden: donderdag 29 september 2022 12:44
Aan: Secretariaat Wethouder van Buren <secretariaatwethoudervanburen@amsterdam.nl>
Onderwerp: FW: Brief HB-2022.019 "Verzoek regeling groot baanonderhoud 2023"

Beste mensen

Dit bericht is bestemd voor Hester van Buren

Groeten

[redacted]

Van: [redacted]@schiphol.nl>
Verzonden: donderdag 29 september 2022 11:59
Aan: dbo-min@minienw.nl
CC: [redacted]@amstelveen.nl; [redacted]@amsterdam.nl>; [redacted]@zaanstad.nl; [redacted]@haarlemmermeer.nl; [redacted]@ouder-amstel.nl
Onderwerp: Brief HB-2022.019 "Verzoek regeling groot baanonderhoud 2023"

Geachte heer Harbers,

Namens mevrouw [redacted] stuur ik u bijgaande brief toe.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

[redacted]
Board of Management
[redacted], Executive Vice President & COO

Wednesday out of office

Evert van de Beekstraat 202, 1118 CP Schiphol, The Netherlands
P.O. Box 7501, 1118 ZG Schiphol, The Netherlands, schiphol nl



Follow us on: Facebook Twitter Linkedin Youtube Instagram

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v. De heer M.G.J. Harbers
Minister van Infrastructuur & Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Verzoek regeling groot baanonderhoud 2023

[redacted]
Executive Vice President & COO
[redacted]

30 september 2022
HB-2022.019

Geachte heer Harbers,

In gebruiksjaar 2023 is Schiphol voornemens om noodzakelijk groot onderhoud uit te voeren aan de Zwanenburgbaan. Naast het groot onderhoud vinden er ook normale onderhoudswerkzaamheden plaats in de resterende tijd van het jaar. De planning van dit onderhoud staat in detail beschreven in de bijlage: *"Informatiedocument werkzaamheden Schiphol 2023.pdf"*.

Om dit onderhoud mogelijk te maken verzoeken wij u met deze brief een regeling vast te stellen, waarbij de benodigde vrijstellingen en ontheffingen worden vastgesteld om de onderhoudswerkzaamheden in 2023 uit te voeren. Gezien er in het concept-LVB1 (het concept Luchthavenverkeerbesluit Schiphol 1) een voorziening is voor de aanvraag van ontheffingen voor normaal onderhoud (alle onderhoudswerkzaamheden langer dan 72 uur), bevat de ontheffingsaanvraag ook elementen voor deze onderhoudsperiodes. De gevraagde regeling bevat de volgende elementen:

- Er wordt verzocht vrijstelling te verlenen voor het gebruik van banen in de nacht tijdens de groot onderhoudsperiode aan de Zwanenburgbaan en tijdens de normale onderhoudswerkzaamheden.
- Daarnaast wordt ten aanzien van de baangebruiksregels in het NNHS gevraagd om vervangende preferentietabellen vast te stellen voor de periode van groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan en de periodes van normale onderhoudswerkzaamheden.
- Ten derde wordt verzocht een vervangende set met grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten vast te stellen.

Schiphol is zich er terdege van bewust dat deze werkzaamheden nadelige gevolgen kunnen hebben op de te ervaren geluidshinder door omwonenden. In de bijlage vindt u een informatiedocument waar wordt beschreven wat Schiphol doet om mogelijke overlast door deze werkzaamheden zo veel mogelijk te beperken.

Royal Schiphol Group
Postbus 7501, 1118 ZG Schiphol, Nederland
020 601 9111
Royal Schiphol Group N.V.
KvK Amsterdam 34029174
NL11 ABNA 0621 8441 79

Groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan

De Zwanenburgbaan zal in de periode van 2 januari 2023 tot en met 19 april 2023 (week 1 tot en met week 16) vanwege groot onderhoud buiten gebruik worden gesteld. Hierdoor is de Zwanenburgbaan in de genoemde periode niet bruikbaar voor de afhandeling van het vliegverkeer.

Verzoek tot vrijstelling voor gebruik van de Aalsmeerbaan in de nacht

Dit betekent dat in weken 1 tot en met 16 in de nacht de Aalsmeerbaan mogelijk ingezet dient te worden voor landend verkeer als alternatief voor starten op de Zwanenburgbaan in zuidelijke richting en een beroep op tenzij-regeling voor het landen in noordelijke richting.

Volgens Art. 3.1.5 Lid 4 van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) is het echter verboden om de Aalsmeerbaan tussen 23:00-06:00 uur in te zetten. Onder verwijzing naar artikel 8.23 van de Wet luchtvaart, vragen wij u om vrijstelling te verlenen van bovengenoemde verbod, gedurende de periodes dat de Zwanenburgbaan beperkt of niet in gebruik zijn. Gedurende de periode dat de Zwanenburgbaan niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud (2 januari tot en met 19 april 2023), is de volgende vrijstelling noodzakelijk, gedurende de nacht (23:00 tot 06:00):

- Starts vanaf baan 18L (starts Aalsmeerbaan richting het zuiden)
- Landingen op baan 36R (landingen Aalsmeerbaan richting het noorden)

Vervangende baanpreferentietabellen
Ten aanzien van baangebruiksregel 1 uit het NNHS wordt gevraagd om de preferentietabellen vast te stellen zoals beschreven in Tabel 1 tot en met Tabel 4. Indien deze niet worden vastgesteld kan niet worden voldaan aan baangebruiksregel 1 volgens het NNHS.

Tabel 1: vervangende preferentietabel tijdens groot onderhoud Zwanenburgbaan van kracht van 6.00 uur tot 23.00 uur indien de Zwanenburgbaan niet beschikbaar is.

Vereiste condities	**Preferentie**	**Baancombinatie**			
		Landingsbaan 1 (L1)	**Landingsbaan 2 (L2)**	**Startbaan 1 (S1)**	**Startbaan 2 (S2)**
Goed zicht én binnen UDP	1	06	-	36L	-
	2	18R	-	24	-

Tabel 2: vervangende preferentietabel tijdens groot onderhoud Zwanenburgbaan van kracht van 23.00 uur tot 6.00 uur indien de Zwanenburgbaan niet beschikbaar is.

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

**Enkel mogelijk als 2+1 of 1+2 baancombinatie*

Vervangende grenswaarden
In het kader van de vigerende wetgeving verzoek ik u om de vervangende grenswaardes vast te stellen als gevolg van de groot onderhoudswerkzaamheden. Deze vervangende grenswaarden zijn bij opstelling van dit verzoek nog niet beschikbaar en zullen worden nagezonden aan uw ministerie.

ILS vervanging Zwanenburgbaan
Gedeeltelijk gelijktijdig met het grootonderhoud aan de Zwanenburgbaan voert LVNL werkzaamheden uit aan het Instrument Landing System (ILS) van deze baan, van 13 maart 2023 (week 11) tot en met 21 mei 2023 (week 20).

Vervangende baanpreferentietabellen
Ten aanzien van regel 1 wordt voor de periode van vervanging van de ILS 36C Zwanenburgbaan na het groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan, van 20 april 2023 (week 17) tot en met 21 mei 2023 (week 20) gevraagd om in een ministeriële regeling de preferentietabellen in tabel 4 vast te stellen.

Tabel 3: vervangende preferentietabel tijdens werkzaamheden aan de ILS van de Zwanenburgbaan van kracht van 6.00 uur tot 23.00 uur.

Vereiste condities	Preferentie	Baancombinatie			
		Landingsbaan 1 (L1)	Landingsbaan 2 (L2)	Startbaan 1 (S1)	Startbaan 2 (S2)
Goed zicht én binnen UDP	1	06	36R	36L	36C
	2	18R	18C	24	18L
	3	06	36R	09	36L
	4	27	18R	24	18L
Goed zicht	5	18R	18C	18L	18C
Marginaal zicht	6	18R	18C	18L	24

Normaal onderhoud overige banen

Nieuw dit jaar is de aanvraag voor ontheffing tijdens de periodes voor normaal onderhoud. In het concept-LVB1 is een voorziening getroffen om ontheffingen voor alle onderhoud langer dan 72 uur aan te vragen. Voor de normale onderhoudsperiodes van de overige banen wordt gevraagd om de vrijstellingen in de nacht aan te vragen zoals samengevat in Tabel 3.

Tabel 3 Benodigde ontheffingen in de nachtperiodes tijdens de normale onderhoudsperiodes

Normaal onderhoud	**Start**	**Einde**	**Benodigde ontheffingen nacht**	**Beroep op tenzij-regeling**
Aalsmeerbaan	2023-05-22	2023-05-30	Niet van toepassing	Niet van toepassing
Buitenveldertbaan	2023-06-30	2023-07-11	Landingen 22	Niet van toepassing
Kaagbaan	2023-09-04	2023-09-12	Landingen 22, starts 09, starts 27	Landingen 27, landingen 09
Oostbaan	2023-09-18	2023-10-01	Niet van toepassing	Niet van toepassing
Polderbaan	2023-10-09	2023-10-17	Starts 36C	Landingen 18C

Voor de normale onderhoudsperiodes van deze overige banen wordt gevraagd om de vervangende baanonderhoud preferentietabellen voor de periode 06:00 uur tot 23:00 uur uit het concept-LVB1 vast te stellen.

Gedurende de periode dat de Kaagbaan niet beschikbaar is vanwege normaal onderhoud (4 september t/m 12 september), wordt gevraagd om de vervangende preferentietabel uit Tabel 4 vast te stellen gedurende de nacht (23:00 tot 06:00).

Tabel 4: Vervangende preferentietabel tijdens normaal onderhoud Kaagbaan 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	-	36L	-
	2	18R	-	18C	-

Aanvullend hierop wordt ten aanzien van regel 1 voor de periodes van normaal onderhoud vervangende preferentietabellen aangevraagd voor de nachtperiode. Gedurende de periode dat de Zwanenburgbaan niet beschikbaar is vanwege normaal onderhoud (9 oktober t/m 17 oktober), wordt gevraagd om de vervangende preferentietabel vast te stellen zoals beschreven in

Tabel *5*.

Tabel 5: Vervangende preferentietabel tijdens normaal onderhoud Polderbaan 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)**	**Startbaan 1 (S1)**	**Startbaan 2 (S2)**
Goed of marginaal zicht	1	06	-	36C	-
	2	18C	-	24	-

Communicatie

Er is contact gezocht met het lokaal bestuur en omwonenden om hen te informeren over de planning van het groot onderhoud. Tijdens een online informatiebijeenkomst op 13 september zijn de werkzaamheden in detail uiteengezet. Tijdens deze bijeenkomst is aangegeven hoe de planning tot stand is gekomen, en wat de gevolgen zijn van het groot en normaal onderhoud in 2023.

Aanvullend aan deze informatiebijeenkomst zijn de voorwaarden voor de benodigde ontheffingen expliciet beschreven in een informatiedocument wat als bijlage is meegestuurd aan deze brief. Gedurende het lopende jaar 2022 wordt middels de websites van Schiphol en van Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS) de laatste planning van onderhoud aan het banenstelsel voor 2023 gepresenteerd, conform de leidraad van de ORS voor communicatie over baanonderhoud.

Ik verzoek u de gevraagde vrijstellingen te verlenen en ga er vanuit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
ROYAL SCHIPHOL GROUP

[redacted]
Executive Vice President & COO

Bijlage: Informatiedocument werkzaamheden Schiphol 2023.pdf

Een afschrift van deze brief zal worden verstuurd naar:

- Gemeente Aalsmeer -[redacted]
- Gemeente Amstelveen -[redacted]
- Gemeente Amsterdam -[redacted]
- Gemeente Haarlemmermeer -[redacted]
- Gemeente Ouder-Amstel -[redacted]
- Gemeente Uithoorn -[redacted]



DEFINITIEF
28 september 2022
1.0

Informatiedocument werkzaamheden Schiphol

Behorende bij de notificatie van (onderhouds-) werkzaamheden in gebruiksjaar 2023

Welcome to Amsterdam Airport

LVNL Schiphol

Inhoudsopgave

1	**Inleiding**		**3**
2	**Geplande werkzaamheden in gebruiksjaar 2023 met effect op het baangebruik**		**4**
	2.1	Totstandkoming planning onderhoud	4
	2.2	Planning onderhoud	6
	2.3	Beperking overlast omgeving	7
3	**Beschrijving werkzaamheden**		**8**
	3.1	Groot onderhoud Zwanenburgbaan	8
	3.2	Beschrijving overige werkzaamheden	12
4	**Wettelijk kader**		**14**
	4.1	Vigerende wetgeving	14
	4.2	Concept wetgeving (NNHS)	14
5	**Modellering**		**18**
	5.1	Daisy model	18
	5.2	Scenario's	18
	5.3	Fasering van de scenario's	18
	5.4	Preferentievolgorden groot onderhoud Zwanenburgbaan	19
6	**Resultaten verwacht baangebruik en geluidbelasting**		**21**
	6.1	Baangebruik	21
	6.2	Geluidbelasting	22

1 Inleiding

In gebruiksjaar 2023 wordt de Zwanenburgbaan gedurende week 1 t/m week 16 buiten gebruik gesteld. Reden hiervoor is het geplande groot onderhoud dat aan deze baan wordt uitgevoerd. De werkzaamheden omvatten onder meer het volledig renoveren van de verharding en een nieuw verlichtingssysteem. Naast het groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan worden ook werkzaamheden aan landingssystemen en andere (normaal) onderhoudswerkzaamheden aan andere banen uitgevoerd. Dit informatiedocument gaat in op de onderhoudswerkzaamheden met effect op het baangebruik.

De werkzaamheden zijn zo gepland dat de hinder voor omwonenden en de vliegoperatie op Schiphol zoveel mogelijk beperkt blijft. Helaas hebben deze werkzaamheden desalniettemin aanzienlijke gevolgen voor het baangebruik en de geluidbelasting rond Schiphol. Met name de Aalsmeer- en Buitenveldertbaan zullen in deze periode meer ingezet worden dan normaal.

In Hoofdstuk 2 wordt een overzicht gegeven van de geplande onderhoudswerkzaamheden met effect op het baangebruik in 2023, waarvoor in bepaalde periodes een vrijstelling van de regels voor nachtelijk baangebruik en vervangende preferentietabellen noodzakelijk zijn. Het betreft groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan en de werkzaamheden aan de landingssystemen. Tevens beschrijft Hoofdstuk 2 hoe de overlast op de omgeving zo veel mogelijk wordt beperkt.

In Hoofdstuk 3 wordt aangegeven welke type werkzaamheden in 2023 wordt uitgevoerd, wat de doorlooptijd is en wat de noodzaak van het betreffende onderhoud is.

In Hoofdstuk 4 zijn de vrijstellingen voor nachtelijk baangebruik aangegeven die benodigd zijn om het vliegverkeer te kunnen afhandelen gedurende de geplande werkzaamheden.

In Hoofdstuk 5 wordt de modellering beschreven ten behoeve van de bepaling van het baangebruik.

In Hoofdstuk 6 worden de resultaten van de baangebruikssimulatie gepresenteerd. Zowel het baangebruik in het etmaal als in de nacht worden gepresenteerd.

2 Geplande werkzaamheden in gebruiksjaar 2023 met effect op het baangebruik

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de geplande werkzaamheden in 2023, waarvoor vrijstelling voor de regels van nachtelijk baan- en routegebruik wordt aangevraagd. Het betreft groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan (baan 18C-36C).

2.1 Totstandkoming planning onderhoud

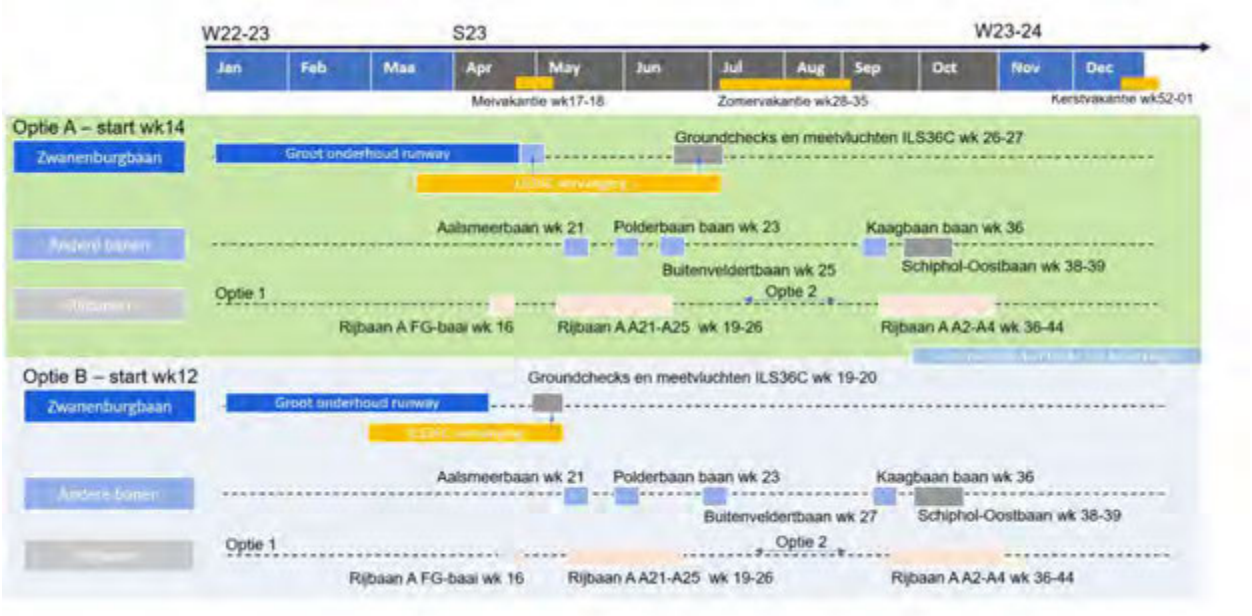
Het onderhoud aan banen wordt ingepland conform de baanonderhoudsstrategie (BOS). Zie hiervoor het rapport BOS met betrekking tot het inplannen van Groot onderhoud en de Normaal onderhoudsweken. Concreet houdt dit in dat het Groot onderhoud wordt ingepland in het vroege voorjaar, met als doel om het werk gereed te hebben voor de mei-vakantie, wanneer de volumes in vluchten toenemen en het belang van preferentieel baangebruik nog urgenter wordt ten bate van capaciteit en omgeving. Het Normaal onderhoud wordt zoveel mogelijk in een jaarlijks ritme gepland om te kunnen blijven voldoen aan compliancy en safety-eisen. Aan het onderhoud wordt toegevoegd de uitvoering van projecten die ook consequenties voor betreffende baan hebben en passen binnen de duur van het onderhoud. Bij het plannen van baanonderhoud wordt ook rekening gehouden met onderhoud aan rijbanen. Onderhoud aan rijbanen kan gevolgen hebben voor baangebruik. Daardoor kan de noodzaak ontstaan om dat onderhoud te clusteren, of juist apart te plannen van baanonderhoud. De zomervakantie wordt vrijgehouden van Normaal onderhoud banen.

Toelichting proces
In het Operationeel Schiphol Overleg (OSO) van 30 juni is de timing van het GOH 18C-36C in combinatie met de ILS 36C vervanging geaccordeerd. De opties die de werkgroep Total Impact on Capacity And Runway use (TICAR) had voorbereid waren starten in week 12 (minimalisatie voorbereidingstijd) of week 14 (optimalisatie projectvoorbereidingstijd). Gekozen is voor start in week 12 aangezien deze optie voor minder afwijkend baangebruik zorgt dan de andere optie. Verder is het van belang de groundchecks en meetvluchten die nodig zijn voor een veilige ingebruikname van de vernieuwde landingssystemen voor de zomervakantie 2023 afgerond te hebben.

Daarnaast is het voorstel van het TICAR overgenomen om de werkzaamheden aan rijbaan A3 (groot onderhoud in combinatie met gereedmaken van de rijbaan voor gebruik van de A-pier) in het najaar uit te voeren en het groot onderhoud aan rijbaan A tussen A21 en A25 in het voorjaar.

Toelichting planningsopties

Onderstaande afbeelding geeft de twee planningsopties weer. Planningsuitgangspunt TICAR/COBRA is onderhoud gereed voor de meivakantie. De meivakantie start in week 16, met een doorlooptijd van het werk van 15 weken moet dus in week 1 of 2 gestart worden. Gezien de hinderbeperking en de benodigde capaciteit is dit een bovenliggende voorwaarde ten opzichte van BOS starten in week 5. Voor beide planningsopties zijn verschillende scenario's uitgewerkt. De overige activiteiten met impact op banen, rijbanen en VOP's zijn in de scenario's opgenomen. Deze scenario's zijn beoordeeld op kans op 1+1 baangebruik, impact op taxitijden, maakbaarheid kritieke resources, risico op uitloop en impact op omwonenden.



Figuur 1: Schematische weergave van de twee planningsopties die zijn overwogen voor gebruiksjaar 2023.

Advies TICAR

Scenario B1 is geadviseerd om de volgende redenen:

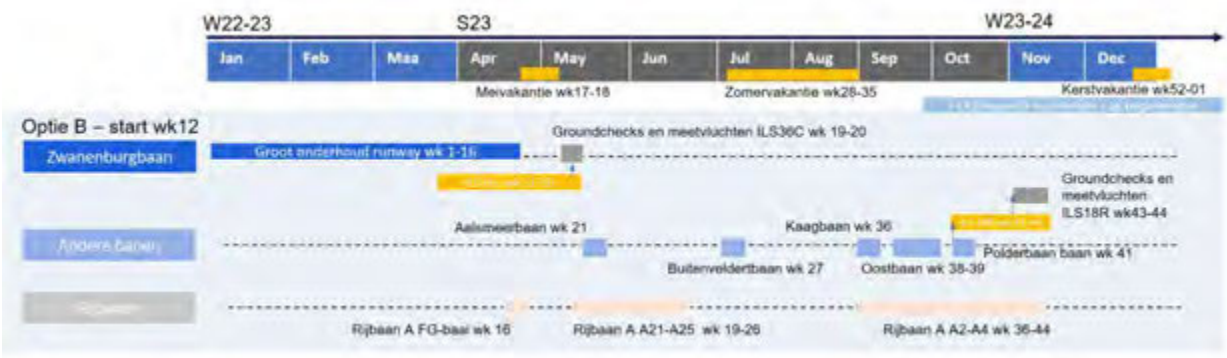
- De groundchecks en meetvluchten vinden niet plaats in de zomervakantie (in tegenstelling tot scenario A).
- De overlap van ILS vervanging 36C met het groot onderhoud baan 18C/36C is het grootst waardoor er minder aanvullende consequenties voor de baan zijn.
- Door de rijbaanwerkzaamheden rijbaan A A21-A25 in het voorjaar uit te voeren is de kans dat bij uitloop de P-holding / de-icing spots in het de-icing seizoen niet beschikbaar zijn gereduceerd tot nul.

Vervolg

Het gekozen scenario wordt overgedragen aan de werkgroep COBRA om de werkvoorbereiding verder te detailleren met als doel een stabiele uitvoering binnen dit kader. In het COBRA is in overleg een aanpassing goedgekeurd met betrekking tot de timing van het NOH baan 18R/36L (Polderbaan). Dit onderhoud duurt 9 dagen en stond gepland in week 23 en 24. Vanwege de keuze voor ILS36C vervanging vanaf week 12 waren er meetvluchten en baanmetingen aan baan 18C/36C in week 24 en 25. Daarmee ontstond een ongewenste overlap van buiten gebruik zijn van baan 18C/36C en baan 18R/36L. Het NOH van baan 18R/36L is daarom verschoven naar week 41/42. Nadien is het werk met betrekking tot de ILS-vervanging geoptimaliseerd, waardoor reeds begonnen kan worden in week 11. De meetperiode is ook vervroegd naar week 19 en 20.

Planning onderhoud

Week 1-16	Groot onderhoud baan 18C/36C
Week 11-20	Vervangen ILS baan 36C (LVNL), consequentie ILS36C niet beschikbaar, ILS18C cat. I
Week 17	Invliegen PAPI's 18C/36C, tot dan alleen starten 18C/36C mogelijk
Week 19/20	Ground- en flightchecks ILS 36C, beperkingen in baangebruik baan 18C/36C
Week 21/22	9 dagen in deze periode Normaal onderhoud baan 18L/36R (incl. Project hernoemen baantoegangen)
Week 27/28	9 dagen in deze periode Normaal onderhoud baan 09/27 (incl project hernoemen baantoegangen)
Week 36/37	9 dagen in deze periode Normaal onderhoud baan 06/24 (incl project VDR fase 1b start-up consequenties)
Week 38/39	14 dagen Normaal onderhoud baan 04/22 (incl. Project plaatsen PAPI baan 04)
Week 41/42	9 dagen in deze periode Normaal onderhoud baan 18R/36L (incl LVNL project ILS18R vervanging fase 2)



Figuur 2: Schematische weergave van de vastgestelde planning van werkzaamheden met effect op het baangebruik in gebruiksjaar 2023. Deze planning is onder voorbehoud van wijzigingen als gevolg van onvoorziene omstandigheden.

2.1.1 Vervanging ILS 18C en ILS 36C

Een ILS vervanging vraagt een gedegen voorbereiding voordat de fysieke werkzaamheden in het veld beginnen. Voor het vervangen van een ILS moet nieuwe apparatuur geplaatst worden, software (o.a. voor monitoring en control) geïnstalleerd, netwerkaanpassingen en er moet tijd ingepland worden om de zenders (localizer en glijpad) te kalibreren en betrouwbaarheidsuren te laten opbouwen. Deze tijd is nodig om na de daadwerkelijke vervanging en ingebruikname van het ILS na 30 dagen stabiel en betrouwbaar functioneren het systeem weer tot CAT III te mogen classificeren. Dat betekent dat de nieuwe zenders grofweg een jaar voor de daadwerkelijke vervanging al worden aangesloten en meedraaien in het veld. Uitval van een nieuwe zender zorgt voor verlenging van de periode waarbinnen de betrouwbaarheidsuren worden opgebouwd. Het is dus essentieel dat er voldoende ruimte is voor voorbereiding om zo snel mogelijk weer een volledig functionerend ILS te hebben, zodat de periode met afwijkend baangebruik minimaal is.

In de zomer 2022 is ILS 36R vernieuwd. De vervanging van ILS 36R stond eerst gepland in het najaar van 2022. Eind 2021 was deze planning gefinaliseerd en is ervoor gekozen om het groot baanonderhoud aan de 18L/36R van het najaar naar het voorjaar te verplaatsen. Om zoveel mogelijk werkzaamheden te clusteren ter beperking van hinder is vervanging van ILS 36R destijds ook herpland naar het voorjaar. Om dat te kunnen realiseren is er binnen LVNL een aantal projecten 'on hold' gezet en is het reguliere onderhoud op sommige momenten uitgesteld. Nu ILS 36R is opgeleverd moeten deze projecten en onderhoudswerkzaamheden alsnog worden uitgevoerd en is een 'inhaalslag' noodzakelijk. LVNL bereidt de vernieuwing van ILS 36C nu voor om uit te voeren in 2023. Het groot baanonderhoud start in nu week 2. Deze planning is echter voor LVNL en subcontractors niet haalbaar. Samen met AAS is er daarom een planning gemaakt waarin het baanonderhoud en de ILS vervanging

waar mogelijk overlappen en daardoor zo min mogelijk hinder veroorzaken. Het baanonderhoud start in week 2 en de ILS vervanging start in week 11. Deze planning is door het TICAR als werkbaar beoordeeld.
Ook het ILS aan de noordzijde van de baan (18C) zal binnen afzienbare tijd vervangen moeten worden. Deze vervanging was oorspronkelijk gelijktijdig met het groot onderhoud aan baan 18C/36C gepland. Echter, vanwege de bovengenoemde omstandigheden is het niet haalbaar om de voorbereiding van de vervanging van ILS 18C te doen voor oplevering in 2023. De vervanging zal het ILS 18C zal daarom later gepland en uitgevoerd worden.

2.2 Beperking overlast omgeving

Het groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan is onderdeel van de baanonderhoudsstrategie (BOS) 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.

Met de baanonderhoudsstrategie en het daarmee samenhangende onderhoud van de infrastructuur van de luchthaven Schiphol is het gebruik van de luchthaven met minimale operationele verstoringen geborgd. Er is bewust gekozen om 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.

Er is tijdens de planning van deze onderhoudswerkzaamheden op de volgende punten rekening gehouden 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 werkzaamheden (behalve jaarlijks regulier onderhoud), en 15 jaar zonder onderhoud aan de fundering.
- Door de werkzaamheden zo veel mogelijk te clusteren. De taxibanen Charlie, Delta en Yankee en de ILS-vervanging worden waar mogelijk 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, conform de baanonderhoudsstrategie.
- Door, tijdens groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan, zo veel mogelijk de standaard preferentietabellen te volgen.
- Door overige werkzaamheden aan rijbanen zo veel mogelijk te spreiden. Bij de planning van deze werkzaamheden waren er twee opties. Er is voor gekozen om de optie te kiezen waarbij deze werkzaamheden buiten de zomervakantie uitgevoerd kunnen worden om de impact op de omgeving en operatie te minimaliseren.

Deze planning ‘onder voorbehoud’ en de verwachte impact van de werkzaamheden op het baangebruik is gepresenteerd en toegelicht aan omwonenden tijdens een informatiesessie voor leden van de Omgevingsraad Schiphol (en hun achterban) in de 3e week van september 2022. Meer informatie over deze werkzaamheden kan worden gevonden op de websites van Schiphol en het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS). Communicatie naar stakeholders in de omgeving vindt plaats via verschillende communicatiekanalen van Schiphol en BAS. Op de website van Schiphol is een overzicht te vinden van alle werkzaamheden gedurende het jaar die impact hebben op het baangebruik. Tussentijds, bij aanvang of afronding van een nieuwe fase werkzaamheden of bij wijzigingen in de planning, worden omgevingspartijen geïnformeerd via o.a. een e-mail burennieuwsbrief, via meldingen op de websites, persberichten en/of advertenties in lokale of sociale media. Ook worden bestuurders van betreffende gemeenten op de hoogte gehouden.

3 Beschrijving werkzaamheden

3.1 Groot onderhoud Zwanenburgbaan

In dit hoofdstuk wordt aangegeven welke werkzaamheden tijdens het groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan worden uitgevoerd in de periode van 02/01/2023 t/m 19/04/2023. Daarnaast worden ook de overige werkzaamheden beschreven.

3.1.1 Noodzaak groot onderhoud Zwanenburgbaan

Het groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan 18C-36C staat gepland van 02/01/2023 t/m 19/04/2023 en maakt onderdeel uit van de baanonderhoudstrategie van Schiphol. Met deze strategie wordt de beschikbaarheid gemaximaliseerd en de betrouwbaarheid van de start- en landingsbanen geoptimaliseerd. De omvang van het groot onderhoud van de Zwanenburgbaan volgt uit de inspectieresultaten en geconstateerde verstoringen aan de baan. Deze bevindingen worden jaarlijks afgezet tegen de eisen die aan de baan worden gesteld vanuit wet- en regelgeving.

De baan moet daarnaast voldoen aan de prestatienormen die vanuit de sector aan de baan worden gesteld om deze veilig en betrouwbaar in te kunnen zetten. Schiphol is gecertificeerd op grond van Europese regelgeving (EASA) en is verplicht om aan alle in de EASA-regelgeving opgenomen certificeringseisen te voldoen. De geplande werkzaamheden zijn noodzakelijk om te blijven voldoen aan deze gestelde eisen en prestatienormen.

Met de baanonderhoudsstrategie en het daarmee samenhangende onderhoud van de infrastructuur is het gebruik van de luchthaven met minimale operationele verstoringen geborgd. Er is bewust voor gekozen om het onderhoud van aangrenzende rijbanen, welke binnen de invloedssfeer van de baan vallen, geclusterd met het onderhoud aan de baan uit te voeren.

Achtergrond GOH Zwanenburgbaan

De Zwanenburgbaan (18C-36C) heeft in 2019 levensduurverlengend onderhoud ondergaan met een doorlooptijd van 6 weken. Dit onderhoudsmoment was onderdeel van de transitie naar de nieuwe Baanonderhoudsstrategie. Initieel was o.b.v. einde levensduur van onderdelen van de baan een groot onderhoud in 2019 gepland dat niet in lijn was de Baanonderhoudsstrategie. In 2019 zou dan een aanzienlijke scope voor een deel van de baan uitgevoerd moeten worden, waarna we rond 2023 weer terug zouden komen voor wederom een grote scope voor het andere deel. Deze opsplitsing zou leiden tot:

- een langere doorlooptijd van het totale werk in de 2 jaren i.v.m. levensduur verlengend onderhoud in 2019 en Heavy in 2023 en daardoor meer afwijkend baangebruik over de jaren en meer hinder voor de omgeving.
- blijvende versnippering van levensduren en daarmee onderhoudsmomenten van de baan met een cyclus van ca. 4 jaar. Hierdoor lukt het niet om in de 7-15 jaars cyclus van de BOS te komen.
- niet mogelijk zijn om op efficiënte wijze naar een duurzaam (LED) verlichtingssysteem over te schakelen.

Aangezien delen van de baan in 2019 einde levensduur waren en verstoringen op gingen leveren, was het wel noodzakelijk om in 2019 onderhoud te plegen. Er is toen gekozen voor levensduurverlengend onderhoud, waarbij het minimale is gedaan om grote verstoringen aan verlichting en verharding tot aan het eerst volgende Heavy Maintenance in 2023 te voorkomen. Kans op storingen en daarmee noodzaak voor ongepland afwijkend baangebruik en hinder voor de omgeving in de periode 2019-2023 is hiermee verkleind.

Uitgangspunten voor het onderhoud waren:

- Scope die veilig en betrouwbaar baangebruik tot 2023 mogelijk maakt

- Zo kort mogelijke doorlooptijd om hinder voor de omgeving en operatie te beperken
- Zo min mogelijk desinvestering bij het Heavy Maintenance in 2023 (bijv. door hergebruik mogelijk te maken)

Een belangrijk onderdeel van de scope in 2019 dat relatie heeft met de scope in 2023 is het kabelwerk (primaire circuit) voor de vliegveldlichtinstallatie (VVLI). Vanwege de kwaliteit hiervan is in 2019 het noordelijke deel van primaire circuit vernieuwd. Dit stuk was er het slechtste aan toe en leidde tot verstoringen en ongeplande onbeschikbaarheid van de baan met negatieve gevolgen voor de omgeving en de airlines. Er is toen ook overwogen om het gehele primaire circuit (ook het zuidelijk deel) te vervangen. Echter vervanging van het gehele circuit in 2019 zou er niet toe leiden dat dit in 2023 ongemoeid gelaten kon worden. Bij vervanging van het gehele VVLI systeem (dat in 2019 nog niet einde levensduur was) voor een duurzame LED-variant moet het primaire circuit namelijk aangepast en wederom opgegraven worden. Om de doorlooptijd in 2019 te beperken en betrouwbaarheid van de baan tot aan 2023 te verbeteren is ervoor gekozen om alleen het noordelijke circuit te vervangen met als uitgangspunt dat delen (na open graven) hergebruikt kunnen worden.

Na het transitiejaar in 2019 wordt er in 2023 een Heavy Maintenance uitgevoerd. Het betreft een zeer uitgebreide scope met o.a. activiteiten die eens in 40 tot 60 jaar worden uitgevoerd zoals de vervanging van primaire bekabeling en goten. Onderdeel van de scope is o.a. het vervanging van het gehele primaire kabel tracé, incl. de kabels die in 2019 aangelegd zijn. Hiermee wordt helaas afgeweken van het uitgangspunt m.b.t. hergebruik van de kabels uit 2019. Dit wordt gedaan omdat hergebruik en verleggen van kabels een langere doorlooptijd vraagt dan aanleg van nieuwe kabels en daardoor leidt tot langere hinder voor de omgeving en airlines. Er is hiermee een keuze gemaakt waarbij de impact op stakeholders prevaleert boven kosten en duurzaamheid.

3.1.2 Omschrijving van de werkzaamheden

Overeenkomstig de baanonderhoudsstrategie betreft het GOH baan 18C/36C in 2023 een heavy onderhoudsscope. Het betreft een zeer uitgebreide scope met o.a. activiteiten die eens in 40 tot 60 jaar worden uitgevoerd. Aanleiding hiervoor zijn onder andere de einde levensduur van (1) de goten langs de baan, (2) de zuidelijke exits en (3) de primaire bekabeling langs de zuidzijde van de baan. Met deze heavy onderhoudsscope komt de baan in het 15-jaarlijkse heavy onderhoud stramien met daar tussenin na 7 à 8 jaar medium onderhoud.

Gezien het heavy karakter en de einde levensduur van veel van de vliegveldlichtinstallatie (VVLI) componenten, zal tevens een volwaardige transitie doorgevoerd worden van de het huidige halogeen verlichtingssysteem naar een duurzaam LED systeem.

Omschrijving van de geplande werkzaamheden:

- Vervangen 2 lagen asfalt en scheurherstel in de 3e laag.
- Vervangen totale asfaltconstructie van de baanshoulders
- Vervangen goten langs de baan en Exits
- Aanbrengen van nieuw asfalt op de omliggende dienstwegen
- Aanpassingen centrelineverlichting
- Het opnieuw aanbrengen van nieuwe markeringen
- Vervangen van primaire verlichtingsbekabeling en lusindeling
- Vervangen trafoputten
- Vervangen van alle vakwerkmasten van de naderingsverlichting
- Vervangen regelaars, lastscheiders, brandmeldinstallatie en noodstroomaggregaat baanstation
- Bouwkundige herstelwerkzaamheden van baanstation
- Realisatie van een nieuw substation
- Hemelwaterafvoer realiseren, saneren, vervangen en renoveren
- Velden frezen bestaande grasmatten, aanbrengen drainage en cultiveren/inzaaien grasmengsels
- Testen systemen en overdracht naar Operatie.

3.1.3 Doorlooptijd werkzaamheden Zwanenburgbaan

De doorlooptijd van het project wordt voor een groot deel bepaald door de omvang van de werkzaamheden. Op basis van de hoeveelheden van de uit te voeren activiteit wordt bepaald wat de maximale werktijden zijn, de maximale productie per uur is en wat de maximale capaciteitsinzet is. Een aantal van de project kenmerken in feiten en cijfers uitgedrukt:

- Neerzetten van ruim 8 km aan hekwerken om de baan volledig landzijdig te kunnen maken
- Frezen van 536.000 m2 asfalt van de bestaande baan- en rijbanen. Dit betreft een oppervlakte van 86 voetbalvelden waarvoor 5.600 vrachtwagen bewegingen noodzakelijk zijn voor de afvoer.
- Aanbrengen van 536.000 m2 aan nieuwe asfaltverharding op de baan en rijbanen. Dit is de omvang van 86 voetbalvelden waarvoor 5.400 vrachtwagenbewegingen noodzakelijk zijn voor de aanvoer.
- Het verwijderen en opnieuw aanbrengen van 4.056 armaturen voor de nieuwe verlichting in de baan en 2.340 stuks in de rijbanen.
- Het inzagen, leggen en afgieten van 50 kilometer aan bekabeling in de baan en 19 kilometer in de rijbanen.
- Het in een sleuf over een lengte van 24 kilometer langs de baan verwijden van 200 kilometer aan bestaande kabels en het terugbrengen van 450 kilometer aan nieuwe kabels in de grond welke aangevoerd worden op 250 haspels waar 25 vrachtwagen trailer transporten voor nodig zijn.
- Verwijderen en opnieuw realiseren van 1.575 stuks goten langs de baan over een lengte van ruim 6 kilometer.
- Aanbrengen van 8.500 m2 aan nieuwe markering op de baan en 3.500 m2 op de rijbanen.
- Het renoveren van de velden, drainage en het opnieuw inzaaien daarvan over een oppervlakte van 4.300 are wat een oppervlakte van 72 voetbalvelden betreft.
- Ruim 3 kilometer aan hemelwaterafvoer saneren, realiseren en op 20 locaties vervangen.

De verwachting is dat ruim 200.000 uur aan manuren benodigd is om het project uit te voeren. Dit komt neer op een totaal van 25.000 mandagen wat inhoud dat gemiddeld per dag meer dan 250 mensen werkzaam zijn. Het totaal aantal transportbewegingen van en naar het project wordt geschat op ruim 25.000.

De beschreven werkzaamheden zijn uitgezet in een tijdsplanning. Naast de hoeveelheden is de tijdsplanning tot stand gekomen op basis van de volgende kenmerken, te weten:

- Volgordelijkheid: Gedurende het project wordt een groot scala van verschillende werkzaamheden uitgevoerd. Sommige van deze werkzaamheden kunnen onafhankelijk van elkaar worden uitgevoerd maar een groot deel van de werkzaamheden hebben een onderlinge afhankelijkheid met elkaar. De benodigde doorlooptijd is bepaald door de keten van activiteiten die direct van invloed zijn op de einddatum van het project, ook wel het kritieke pad genoemd.
- Periode: De doorlooptijd van activiteiten wordt bepaald door het moment in het jaar waarop je bepaalde activiteiten kan laten plaatsvinden. Werkzaamheden worden ingedeeld in de beste periode om de kwaliteit te kunnen garanderen. Voorbeelden van weersgevoelige activiteiten zijn veldwerkzaamheden, markeringswerkzaamheden en het aanbrengen van de deklaag en kabels.
- Mensen: Het aan te brengen asfalt is een specifiek Schiphol mengsel. Een beperkt aantal asfaltcentrales kan het asfalt dat gebruikt wordt leveren. Alle drie de ploegen die huisaannemer Heijmans heeft die de kennis en ervaring hebben worden op het werk ingezet. Waarbij de in te zetten ploegen afgestemd zijn op de productie uit de asfaltcentrale en het uitvoeren van dit werk op veilig en beheersbare manier.
- Materieel: Inzet van vijf machines waarmee de toplaag en het asfalt verwijderd wordt, Inzet van meer machines leidt tot door het aantal gerelateerde verkeersbewegingen tot niet beheerste situaties met onveiligheid op het werk als risico.
- Project kaders. Voor het project Zwanenburgbaan wordt ingezet op het maximaliseren van de project kader door het werkgebied landzijdig te maken. Door de Zwanenburgbaan landzijdig uit te voeren wordt de verweving van de werkzaamheden met het operationele zo veel mogelijk geminimaliseerd. Hierdoor kan een betere uitvoering van het gehele bouwlogistiek proces plaatsvinden.
- Operationele kaders: faseringen binnen het werk zijn noodzakelijk om de verdere operatie op Schiphol geen overlast te laten ondervinden van de werkzaamheden. Een voorbeeld hiervan is het altijd

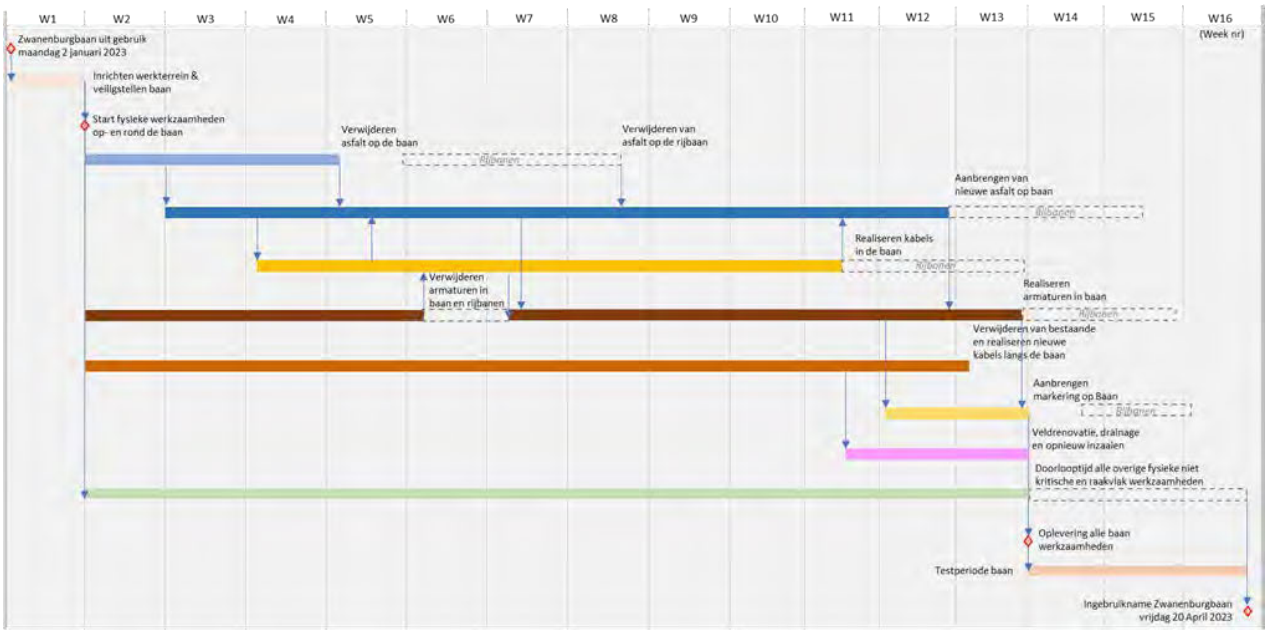
beschikbaar moeten houden van de Polderbaan waarbij het vliegverkeer onder de Zwanenburgbaan door via rijbaan Zulu moet taxiën.

- Risico's: In de planning is ruimte opgenomen om kleine kortdurende verstoringen of op basis van een normaal seizoen verloop, dagen met onwerkbaar (vorst/neerslag) weer, op te vangen. Langdurige onwerkbaar weer situaties en/of grote verstoringen leiden tot verschuiving van de overdrachtsdatum. De opgenomen risicomarge is risico gestuurd tot stand gekomen waarbij de kans van optreden en het gevolg hiervan verdisconteerd zijn in een tijdsreservering.

3.1.4 Planning van de werkzaamheden

Op basis van de BOS wordt het GOH in de winterperiode uitgevoerd. Vanwege de gigantische omvang van de scope bleek aanvankelijk een doorlooptijd van 19 weken noodzakelijk. Dit is door maximale inspanning vanuit het project, de maximale inzet resources en het oprekken van alle operationele kaders teruggebracht tot 16 weken. Dit heeft geleidt tot onderstaande doorlooptijden, namelijk:

- Week 1: inrichten werkgebied, landzijdig maken en veiligstellen baan
- Week 2-13: uitvoeren van alle fysieke werkzaamheden op en rond de baan
- Week 14-16: testen en veilig in bedrijf stellen van de baan



Concept uitvoeringsplaninning op Hoofdlijnen GOH 18C/36C

Nadat de baan veilig is gesteld wordt in de eerste week het werkterrein ingericht en de baan landzijdig gemaakt. Zodra het terrein door security is vrijgegeven wordt gestart met de werkzaamheden. Gelijk wordt gestart met een groot scala aan kritische activiteiten waaronder het verwijderen van het asfalt op de baan en armaturen/bekabeling in en langs de baan. Zodra het eerste werkvak asfaltvrij is wordt direct gestart met asfalteren wat vervolgens wordt opgevolgd door het realiseren van de nieuwe bekabeling in de baan en het wederom asfalteren tot een taal van 3 lagen. Hierbij moet rekening gehouden worden met droogtijden en alle veiligheidsvoorschriften. Nadat de laatste laag asfalt op het laatste werkvak van de baan zit kan ook daar de markering worden aangebracht. Tevens moeten dan ook parallel alle andere werkzaamheden aan de bekabeling en het verlichtingssysteem gereed zijn zodat in de laatste drie weken de baan getest en veilig in gebruik kan worden genomen.

De planning wordt gekenmerkt door verschillende kritische activiteiten welke hieronder worden toegelicht:

- Asfaltering. Zodra van het eerste werkvak op de baan het asfalt is verwijderd wordt gedurende 11 weken, 7 dagen, 24 uur per dag geasfalteerd. Dit wordt gedaan door de inzet van 16 ploegen. Dit is het absolute maximum wat mogelijk is binnen de volgordelijkheid van de werkzaamheden en wet- en regelgeving.

- Bekabeling. Gedurende 6 dagen in de week wordt continue gewerkt aan het realiseren van de bekabeling in en naast de baan. De dag speling is de buffer als de tempratuur onder de <5 graden komt. In dat geval kunnen deze werkzaamheden niet uitgevoerd worden en vormt die dag de enige mogelijkheid om opgelopen vertraging in te lopen.

Met het in ogenschouw nemen van deze factoren is de meest optimale projectplanning tot stand gekomen waarbij op een verantwoorde en een efficiënt en effectieve manier het project wordt uitgevoerd. Het aantal mensen en machines dat ingezet wordt is zo bepaald dat er een beheersbaar en veilig projectproces is. De afwegingen zijn risico gestuurd gemaakt en gebaseerd op expert judgement. Op basis hiervan blijft de (bouw) veiligheid gewaarborgd, worden de wettelijke kaders vanuit (arbo) wet- en regelgeving gerespecteerd en kan het project met vertrouwen worden uitgevoerd.

3.1.5 Combinatie van werkzaamheden

Om overlast op de omwonenden en het vliegverkeer zoveel mogelijk te beperken worden raakvlakprojecten welke binnen de invloedssfeer van de baan vallen geclusterd uitgevoerd. De werkzaamheden komen niet altijd voort vanuit het Groot Onderhoud en hier zijn mogelijk andere uitvoerende partijen bij betrokken. In het kader van efficiëntie en het minimaliseren van het niet gebruiken van de banen worden deze werkzaamheden geclusterd opgepakt. Hierbij is het uitgangspunt dat de werkzaamheden gecoördineerd worden vanuit het Groot Onderhoud project en dit zodanig dat dit geen extra buitengebruikstelling van de baan oplevert.

Voor baan 18C/36C worden de volgende project geclusterd uitgevoerd:

- Groot onderhoud Rijbaan C/D/Y. Door het uitvoeren van GOH aan deze rijbanen in 2023 wordt synergie bereikt met GOH 18C/36C met als doel om verdere operationele verstoring 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.
- Ondergrondse infrastructuur. De ondergrondse infrastructuur die binnen de invloedssfeer van de baan ligt wordt onderhouden. Zo worden er 20Kv gerealiseerd voor het uitbreiden van de gridcapaciteit.
- Periferie hekken. Aan de hekwerken rond de baan worden onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd.
- Landingssystemen. LVNL gaat tijdens de werkzaamheden onderhoud uitvoeren aan communicatie-, navigatie en landingssystemen om een veilige operatie te garanderen. Schiphol voert onderhoud uit aan de Precision Approach Path Indicator (PAPI).
- Normaal onderhoud: dit betreft onderhoudswerkzaamheden aan assets die geen onderdeel uitmaken van de GOH werkzaamheden. Voorbeelden om de bestaande assets op orde te houden zijn het reinigen van goten en leidingen, onderhoud aan bebording, schoonmaken van hemelwaterafvoer etc.

3.2 Beschrijving overige werkzaamheden

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 vindt een aantal werkzaamheden plaats.

- Het onderhoud betreft onder meer de verharding van de banen, de verlichting, de besturingssystemen en kabels en leidingen van de verlichting en andere systemen, de bebording en de markeringen, de (gras)velden en hemelwaterafvoerbuizen, (periferie) hekwerken en kruisingen met infrastructuur zoals tunnels (NS, RWS).
- Daarnaast moet onderhoud worden uitgevoerd aan verkeersleidingssystemen (communicatie-, navigatie- en surveillanceapparatuur, waaronder Instrument Landingssystemen). Er moet minimaal worden voldaan aan de van toepassing zijnde internationale wetgeving zodat veiligheid en standaardisatie zijn zeker gesteld. Schiphol houdt regelmatig inspecties om de staat van banen, rijbanen en de daarbij behorende installaties te controleren.
- Naast onderhoud aan de start- en landingsbanen kunnen ook onderhoud of projecten aan rijbanen van invloed zijn op de inzetbaarheid van start- of landingsbanen. Een start- of landingsbaan kan bijvoorbeeld niet of beperkt inzetbaar zijn doordat werkzaamheden moeten worden uitgevoerd binnen het

invloedsgebied van de baan (zoals veiligheidsvlakken, beïnvloedingsgebieden van instrumenten, kabels- en leidingentracees), of doordat bepaalde taxiroutes niet kunnen worden gebruikt of moeten worden aangepast.

4 Wettelijk kader

4.1 Vigerende wetgeving

In sectie 6.2 van dit informatiedocument worden de resultaten gepresenteerd van een analyse die is uitgevoerd naar de te verwachtte geluidbelasting met het Nederlandse Rekenmodel (NRM) in de onverstoorde en verstoorde situatie in gebruiksjaar 2023. Op basis hiervan zijn de verschillen en de bijbehorende vervangende grenswaarden bepaalt. De conclusie die hieruit volgt is dat er zowel voor L_{DEN} als L_{NIGHT} vervangende grenswaarden aangevraagd zullen worden.

Daarnaast wordt voor de onderstaande onderhoudsperiodes vrijstelling gevraagd:

- Voor de periode met het grote onderhoud aan de Zwanenburgbaan (2 januari tot en met 19 april) vrijstelling gevraagd voor de beperking die stelt dat starten vanaf de Aalsmeerbaan richting het zuiden (baanrichting 18L) en landingen op de Aalsmeerbaan richting het noorden (baanrichting 36R) niet is toegestaan tussen 23:00 en 06:00.
- Voor de periode met het normale onderhoud aan de Buitenveldertbaan (30 juni tot en met 11 juli) vrijstelling gevraagd voor de beperking die stelt dat landen op de Oostbaan richting het zuidenwesten (baanrichting 22) niet is toegestaan tussen 23:00 en 06:00.
- Voor de periode met het normale onderhoud aan de Kaagbaan (4 september tot en met 12 september) vrijstelling gevraagd voor de beperking van het banenstelsel die stelt dat :
    - landen op de Oostbaan richting het zuidenwesten (baanrichting 22) niet is toegestaan tussen 23:00 en 06:00.
    - starten vanaf de Buitenveldertbaan richting het oosten (baanrichting 09) niet is toegestaan tussen 23:00 en 6:00 uur.
    - starten vanaf de Buitenveldertbaan richting het westen (baanrichting 27) niet is toegestaan tussen 23:00 en 6:00 uur.
- Voor de periode met het normale onderhoud aan de Polderbaan (10 oktober tot en met 17 oktober) vrijstelling gevraagd voor de beperking van het banenstelsel die stelt dat starten vanaf de Zwanenburgbaan richting het noorden (baanrichting 36C) niet is toegestaan tussen 23:00 en 6:00 uur.

4.2 Concept wetgeving (NNHS)

4.2.1 Effect groot onderhoud

Hoewel het vigerende Luchthavenverkeerbesluit (LVB) nog de officiële wetgeving is, opereert de luchtvaartsector al conform het beoogde Nieuwe Normen- en Handhavingsstelsel Schiphol (NNHS). In het NNHS zijn nog steeds de regels voor route- en baangebruik (zie vorige paragraaf) van kracht, maar is het stelsel van grenswaarden in handhavingspunten vervangen door vier regels voor strikt geluidpreferentieel baangebruik.

- Regel 1, legitimiteit van ingezette baancombinaties, op basis van preferentietabellen. Vanwege het groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan kunnen de standaard preferentietabellen (zie Lid 2 van Regel 1 in het Ontwerpwijziging-Luchthavenverkeerbesluit van januari-februari 2021) niet worden gebruik. Immers, de Zwanenburgbaan is onderdeel van de meeste van genoemde baancombinaties.
- Regel 2, inzet van tweede start- of landingsbaan. Er is over het algemeen geen effect te verwachten van het geplande groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan is. Immers, er worden naar verwachting voornamelijk andere baancombinaties ingezet. De werkwijze voor het inzetten van secundaire banen verandert in de basis niet. Daarom is geen voorziening voor regel 2 nodig in een ministeriële regeling.
- Regel 3, verdeling van startend en landend verkeer. De werkwijze voor de verdeling van verkeer over de primaire en secundaire baan verandert in de basis niet. Daarom is geen voorziening voor regel 3 nodig in een ministeriële regeling.
- Regel 4, inzet vierde baan. Het aantal mogelijk te voeren baancombinaties waarin zowel twee start- als landingsbanen gelijktijdig in gebruik zijn wordt zeer beperkt door het niet beschikbaar zijn van de Zwanenburgbaan. Daarom is geen voorziening voor regel 4 nodig in een ministeriële regeling.

4.2.2 Invulling en onderbouwing van aanpassing NNHS-regels

4.2.2.1 Regel 1

Groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan

Ten aanzien van regel 1 wordt voor het groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan gevraagd om in een ministeriële regeling de onderstaande preferentietabellen vast te stellen:

Tabel 1: Vervangende preferentietabel tijdens groot onderhoud Zwanenburgbaan van kracht van 6.00 uur tot 23.00 uur indien deze baan niet beschikbaar is.

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

**Enkel mogelijk als 2+1 of 1+2 baancombinatie*

Tabel 2: Vervangende preferentietabel tijdens groot onderhoud Zwanenburgbaan van kracht van 23.00 uur tot 6.00 uur indien deze baan niet beschikbaar is.

Vereiste condities	Preferentie	Baancombinatie			
		Landingsbaan 1 (L1)	Landingsbaan 2 (L2)	Startbaan 1 (S1)	Startbaan 2 (S2)
Goed zicht én binnen UDP	1	06	-	36L	-
	2	18R	-	24	-

De preferentietabel voor de dagperiode (6:00-23:00 uur) indien de Zwanenburgbaan niet beschikbaar is (Tabel 1) is gelijk aan Tabel 7 in Lid 3 van Regel 1 in het Ontwerpwijziging-Luchthavenverkeerbesluit van januari-februari 2021. Gegeven dat de Zwanenburgbaan niet beschikbaar is, is deze preferentietabel de meest optimale voor de omgeving omdat:

- De Kaagbaan en de Polderbaan in beide baancombinaties nog steeds de primaire start- of landingsbaan zijn.
- De Aalsmeerbaan in alle baancombinaties de secundaire start- of landingsbaan is, net als in de standaard preferentietabel voor goed zicht en binnen UDP.
- De Buitenveldertbaan als vervanging van de Zwanenburgbaan minder hinder oplevert dan de Oostbaan.

De preferentietabel voor de nachtperiode (23:00-6:00 uur) indien de Zwanenburgbaan niet beschikbaar is (Tabel 2), is de meest optimale voor de omgeving omdat de Kaagbaan en de Polderbaan in beide baancombinaties nog steeds de primaire start- of landingsbaan zijn.

ILS vervanging 36C

Ten aanzien van regel 1 wordt voor de periode van vervanging van de ILS 36C Zwanenburgbaan gevraagd om in een ministeriële regeling de onderstaande preferentietabellen vast te stellen:

Vereiste condities	Preferentie	Baancombinatie			
		Landingsbaan 1 (L1)	Landingsbaan 2 (L2)	Startbaan 1 (S1)	Startbaan 2 (S2)
Goed zicht én binnen UDP	1	06	36R	36L	36C
	2	18R	18C	24	18L
	3	06	36R	09	36L
	4	27	18R	24	18L

Goed zicht	5	18R	18C	18L	18C
Marginaal zicht	6	18R	18C	18L	24

Voor gelijktijdig landen op de Aalsmeerbaan (36R) en de Zwanenburgbaan (36C) is een vereiste dat op beide banen een ILS beschikbaar is. Ten tijde van de vervanging van de ILS 36C is dit niet mogelijk. Gegeven dat parallel naderen naar het noorden niet mogelijk is, is deze preferentietabel de meest optimale voor de omgeving omdat:

- De Kaagbaan en de Polderbaan nog steeds de primaire start- of landingsbaan zijn.
- De Aalsmeerbaan en Zwanenburgbaan de secundaire start- of landingsbanen zijn.

Normaal onderhoud overige banen

In de concept NNHS-wetgeving is de definitie van het onderhoud waarvoor een voorziening getroffen kan worden gesteld op werkzaamheden die langer duren dan 72 uur. Om die reden worden ook voor de normale onderhoudsperiodes ontheffingen en vervangende preferentietabellen aangevraagd.

Voor de normale onderhoudsperiodes van de overige banen wordt gevraagd om de vrijstellingen in de nacht aan te vragen zoals samengevat in Tabel 3.

Tabel 3: Benodigde ontheffingen in de nachtperiodes tijdens de normale onderhoudsperiodes.

Normaal onderhoud	Start	Einde	Benodigde ontheffingen nacht	Beroep op tenzij-regeling
Aalsmeerbaan	2023-05-22	2023-05-30	Niet van toepassing	Niet van toepassing
Buitenveldertbaan	2023-07-03	2023-07-11	Landingen 22	Niet van toepassing
Kaagbaan	2023-09-04	2023-09-12	Landingen 22, starts 09, starts 27	Landingen 27, landingen 09
Oostbaan	2023-09-18	2023-10-01	Niet van toepassing	Niet van toepassing
Polderbaan	2023-10-09	2023-10-17	Starts 36C	Landingen 18C

Voor de normale onderhoudsperiodes van deze overige banen wordt gevraagd om de vervangende baanonderhoud preferentietabellen uit het concept-LVB1 vast te stellen.

Aanvullend hierop wordt ten aanzien van regel 1 voor de periodes van normaal onderhoud vervangende preferentietabellen aangevraagd voor de nachtperiode. Gedurende de periode dat de Polderbaan niet beschikbaar is vanwege normaal onderhoud, wordt gevraagd om de vervangende preferentietabel vast te stellen zoals beschreven in Tabel 4 gedurende de nacht (23:00 tot 6:00).

Tabel 4: Vervangende preferentietabel tijdens normaal onderhoud Polderbaan 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)	Startbaan 1 (S1)	Startbaan 2 (S2)
Goed of marginaal zicht	1	06	-	36C	-
	2	18C	-	24	-

Gedurende de periode dat de Kaagbaan niet beschikbaar is vanwege normaal onderhoud, wordt gevraagd om de vervangende preferentietabel vast te stellen zoals beschreven in Tabel 5 gedurende de nacht (23:00 tot 6:00).

Tabel 5: Vervangende preferentietabel tijdens normaal onderhoud Kaagbaan 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	-	36L	-
	2	18R	-	18C	-

4.2.2.2 Regel 2

Gegeven dat de verwachting is dat het onderhoud geen significante impact heeft op de score van regel 2 is geen ministeriële regeling voor deze regel nodig.

4.2.2.3 Regel 3

Gegeven dat de verwachting is dat het onderhoud geen significante impact heeft op de score van regel 3 is geen ministeriële regeling voor deze regel nodig.

4.2.2.4 Regel 4

Gegeven dat de verwachting is dat het onderhoud geen significante impact heeft op de score van regel 4 is geen ministeriële regeling voor deze regel nodig.

4.2.3 Impact Doc.29 geluidbelasting

Voor een inschatting van de gelijkwaardigheidscriteria op basis van de Doc.29 geluidbelasting voor de situatie met groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan wordt verwezen naar de Gebruiksprognose 2023[1]. Hier is kaartmateriaal te vinden en wordt bovendien een inschatting gemaakt van de ernstige hinder en slaapverstoring.

[1] https://www.schiphol.nl/nl/jij-en-schiphol/pagina/gebruiksprognose-alles-wat-je-maar-wilt-weten/

5 Modellering

In dit hoofdstuk wordt de modellering van het groot onderhoud beschreven ten behoeve van de bepaling van het afwijkende baangebruik. Uitgangspunt van de berekeningen is de onverstoorde (zonder groot onderhoud aan het banenstelsel) Ontheffingsmodellering. Hieronder worden alleen de verschillen ten opzichte van dat scenario genoemd.

5.1 Daisy model

Voor de berekeningen wordt gebruik gemaakt van het Daisy model in de SCM-tool (Strategic Capacity Management). Hieronder staat aangegeven welke omgeving is gebruikt:

- URL: https://scm.casper.aero/index.php
- Studie: GP2023, Ontheffing 2023

5.2 Scenario's

Voor deze studie wordt de onverstoorde situatie (GP2023) vergeleken met de situatie met groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan. In het Daisy model worden de volgende scenario's met user GP2023 gebruikt. Het gaat om het hoge scenario met op basis van de te verwachtte slotuitgifte welke gebruikt is voor de bepaling van de criteria voor gelijkwaardigheid:

- Folder: Ontheffing 2023
- Scenario onverstoord: GP2023 hoog excl onderhoud

Daarnaast zijn de volgende scenario's gebruikt specifiek voor de onderhavige ontheffingsaanvraag. Het gaat om het scenario waarbij er voor de betreffende onderhoudsperiodes vervangende preferentietabellen zijn gehanteerd. Daarnaast is in dit scenario in overleg met het ministerie ook het effect van de sluiting van het Russische luchtruim meegenomen, gezien het hier volgens Artikel 8.23 om een bijzonder voorval gaat. Het betreft scenario:

- Folder: Ontheffing 2023
- Scenario verstoord: GP2023 hoog incl onderhoud en sluiting Rusland luchtruim

5.3 Fasering van de scenario's

Voor deze studie worden twee scenario's met elkaar vergeleken. Het gaat hierbij om een onverstoorde situatie en een verstoorde situatie. De onverstoorde situatie is gelijk aan de studie die de basis is voor de GP2022 op basis van het Nederlandse Rekenmodel (Tabel 10). De onverstoorde situatie is aangepast door de fase met groot onderhoud toe te voegen, voor de baan waar een ontheffing wordt gevraagd wat betreft de regels voor nachtelijk baangebruik (Tabel 11). Hieronder is een overzicht gegeven van de fasering van beide situaties.

Tabel 10: Fasering onverstoorde situatie

Fase	Start	Einde
winter 22/23	2022-10-28	2023-03-25

zomer 2022 GP2022	2023-03-26	2023-10-28

Tabel 11: Fasering verstoorde situatie

Fase	Start	Einde
winter 22/23	2022-10-28	2023-01-01
winter 23 GOH 18C36C	2023-01-02	2023-03-25
zomer 23 GOH 18C36C	2023-03-26	2023-04-19
zomer 23 ILS 36C I	2023-04-20	2023-05-21
zomer 23 NOH 18L36R	2023-05-22	2023-05-30
zomer 23 ILS 36C II[2]	2023-05-31	2023-06-25
zomer 23 I	2023-06-26	2023-06-29
zomer 23 NOH 0927	2023-06-30	2023-07-11
zomer 23 II	2023-07-12	2023-09-03
zomer 23 NOH 0624	2023-09-04	2023-09-12
zomer 23 III	2023-09-13	2023-10-08
zomer 23 NOH 18R36L	2023-10-09	2023-10-17
zomer 23 IV	2023-10-18	2023-10-28

In de praktijk beginnen de groot onderhoudsperioden op de dag voorafgaand aan bovengenoemde start data om 23:00LT en eindigen deze perioden de dag na de genoemde einddatum om 06:00 LT

Aangezien de modellering in SCM-tool is toegespitst is op volledige dagen is ervoor gekozen om de planning aan te houden zoals weergegeven in bovenstaande de tabel.

Voor de onderhoudsperiodes zijn wijzigingen doorgevoerd in de onderstaande invoertabellen:

- Runway Use Preferences
- Route Assignment

Deze wijzigingen worden in de volgende paragraaf beschreven.

5.4 Preferentievolgorden groot onderhoud Zwanenburgbaan

5.4.1 Preferentievolgorde gedurende de nacht

Tijdens het groot onderhoud aan een baan is deze niet beschikbaar voor de afhandeling van vluchten gedurende overdag en in de nacht.

In Tabel 12 staat de gehanteerde preferentievolgorde in geval de Zwanenburgbaan in de nacht niet beschikbaar zijn voor landend verkeer. In de nacht wordt er uitsluitend 1+1 baangebruik toegepast. De berekeningen zijn gebaseerd op de zogenaamde theoretische kompasroos techniek.

[2] Ten tijde van het opstellen van de effecten van de voorgenomen werkzaamheden stonden de werkzaamheden aan de ILS voor de Zwanenburgbaan 5 weken later gepland. In de definitieve planning is het gelukt deze werkzaamheden met 5 weken in te korten. De baangebruikscijfers zijn echter gebaseerd op een planning van de ILS-werkzaamheden die 5 weken langer is dan daadwerkelijk zal plaatsvinden.

Tabel 12: Overzicht van preferentievolgorde bij buiten gebruik zijn Zwanenburgbaan (18C/36C) gedurende de nacht.

Nr	Groot onderhoud	Referentie
1	06 ↓ / 36L ↑	06↓ / 36L↑
2	18R ↓ / 24 ↑	18R↓ / 24↑
3	06 ↓ / 06 ↑	36C↓ / 36L↑
4	36R ↓ / 36L ↑	18R↓ /18C↑
5	27 ↓ / 24 ↑	06↓ / 36C↑
6	27 ↓ / 36L ↑	18C↓ / 24↑
7	22 ↓ / 24 ↑	27↓ / 24↑
8	18R ↓ / 18L ↑	27↓ / 36L↑
9		36R↓ / 36L↑
10		18C↓ / 18C↑

5.4.2 Preferentievolgorden gedurende buiten de nacht

In onderstaande Tabel 14 staan de indicatieve preferentievolgordes van de startpiek, landingspiek en offpiek weergegeven, zoals gebruikt als input voor het Daisy-model. Deze preferentievolgordes zijn passend bij de preferentietabellen in Paragraaf 4.2, de preferenties die volgens de ministeriële regeling toegepast moeten worden. Voor de beschikbare 2+2 combinaties worden de normale volgordes aangehouden. De daadwerkelijke baancombinaties kunnen tijdens de operatie afwijkend zijn, bijvoorbeeld het weer en de beschikbaarheid andere banen en rijbanen.

Tabel 14: Indicatieve preferentievolgordes bij buiten gebruik zijn Zwanenburgbaan (18C/36C) buiten de nachtperiode.

Pref	inbound peak mode	outbound peak mode	off-peak mode
1	06+36R↓ / 36L↑	06↓ / 36L+09↑	06↓ / 36L↑
2	18R+27↓ / 24 ↑	18R↓ / 24+18L↑	18R↓ / 24↑
3	06+18R↓ / 09 ↑	27↓ / 24+36L↑	36R↓ / 36L↑
4	06+18R↓ / 18L ↑	18R↓ / 24+09↑	18R↓ / 18L↑
5	06+27 ↓ / 36L ↑	36R↓ / 36L+24↑	18R↓ / 09↑
6	18R+36R↓ / 24↑	22↓ / 24+27↑	06↓ / 09↑
7	18R+36R ↓ / 09↑	27↓ / 24+27↑	27↓ / 24↑
8	06+09↓ / 09↑	18R↓ / 09+18L↑	27↓ / 36L↑
9	27+36R↓ / 36L↑	06↓ / 36L+18L↑	24↓ / 24↑
10	18R+27↓ / 18L↑	27↓ / 24+18L↑	27↓ / 27↑

Voor de normaal onderhoudsmomenten aan de overige banen worden de vervangende baanonderhoud preferentietabellen uit het concept-LVB1 gehanteerd, welke geraadpleegd kunnen worden in de betreffende Daisy-studies.

6 Resultaten verwacht baangebruik en geluidbelasting

In dit hoofdstuk worden de effecten op baangebruik in Sectie 6.1 gepresenteerd en de impact op de geluidbelasting in de handhavingspunten in Sectie 6.2 gepresenteerd.

6.1 Baangebruik

6.1.1 Baangebruikspercentages etmaalperiode

Tabel 17: Verschil in baangebruikspercentages voor landingen in het etmaal voor de onverstoorde en verstoorde situatie.

Landingen etmaal			
Baan	**Onverstoord**	**Verstoord**	**Verschil**
04	0%	0%	0%
06	18%	24%	+5%
09	0%	1%	+1%
22	1%	3%	+2%
24	0%	0%	0%
27	9%	11%	+2%
18C	16%	11%	-5%
18R	38%	35%	-3%
36C	6%	4%	-1%
36R	12%	11%	0%

Tabel 18: Verschil in baangebruikspercentages voor starts in het etmaal voor de onverstoorde en verstoorde situatie.

Starts etmaal			
Baan	**Onverstoord**	**Verstoord**	**Verschil**
04	0%	0%	0%
06	0%	0%	0%
09	4%	8%	+4%
22	0%	0%	0%
24	34%	32%	-2%
27	0%	1%	+1%
18C	1%	1%	0%
18L	25%	22%	-3%
36C	9%	7%	-2%
36L	26%	29%	+3%

6.1.2 Baangebruikspercentages nachtperiode

Tabel 19: Verschil in baangebruikspercentages voor landingen in de nacht voor de onverstoorde en verstoorde situatie.

Landingen nachtperiode			
Baan	**Onverstoord**	**Verstoord**	**Verschil**
04	0%	0%	0%
06	34%	40%	+6%

09	0%	0%	0%
22	0%	1%	0%
24	0%	0%	0%
27	6%	8%	+1%
18C	4%	3%	-1%
18R	50%	41%	-8%
36C	5%	6%	+1%
36R	1%	1%	0%

Tabel 20: Verschil in baangebruikspercentages voor starts in het nacht voor de onverstoorde en verstoorde situatie.

Starts nachtperiode			
Baan	**Onverstoord**	**Verstoord**	**Verschil**
04	0%	0%	0
06	0%	2%	+2%
09	2%	3%	+1%
22	0%	0%	0%
24	48%	43%	-5%
27	0%	1%	0%
18C	2%	3%	+1%
18L	9%	5%	-4%
36C	2%	2%	-1%
36L	37%	42%	+5%

6.2 Geluidbelasting

Voor een inschatting van de Doc.29 geluidbelasting voor de situatie met groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan wordt verwezen naar de Gebruiksprognose 2023[3]. Hier is kaartmateriaal te vinden en wordt bovendien een inschatting gemaakt van de ernstige hinder en slaapverstoring.

In onderstaande secties zijn de te verwachtte geluidsbelasting volgens het Nederlandse Rekenmodel (NRM) voor het etmaal en de nachtperiode op jaarbasis gepresenteerd. Op basis van deze berekeningen zijn de vervangende grenswaarden bepaald.

Conform de bestaande procedure worden vervangend grenswaarden in geval van een groot onderhoud situatie aan het banen (en rij) banen stelsel als volgt bepaald.

1. Beschouw de vigerende grenswaarden uit het Luchthavenverkeerbesluit.
2. Reken voor de onverstoorde situatie gebruiksjaar 2023 de geluidsbelasting in de handhavingspunten door. Bereken tevens de geluidsbelasting in handhavingspunten door waarbij wel groot onderhoud is meegenomen.
3. Trek getalsmatig de onverstoorde situatie af van de verstoorde situatie. Zodoende verkrijgt men dan een delta voor alle L_{DEN} handhavingspunten.
4. Tel de delta van vorig punt op bij de vigerende grenswaarden, om tot de vervangende grenswaarden van gebruiksjaar 2023 te komen.

De resultaten van deze berekening zijn weergegeven in 21 en 22.

[3] https://www.schiphol.nl/nl/jij-en-schiphol/pagina/gebruiksprognose-alles-wat-je-maar-wilt-weten/

6.2.1 Verwachte geluidsbelasting etmaalperiode

Tabel 21: Vervangende L_{DEN} grenswaarden handhavingspunten etmaal.

Handhavingspunt	Grenswaarde	GP2023 incl. onderhoud	GP2023 excl. onderhoud	delta dB	Vervangende grenswaarde
1	55.98				
2	57.70				
3	58.75				
4	58.26				
5	57.91				
6	57.40				
7	57.59				
8	58.57				
9	57.02				
10	59.22				
11	58.76				
12	58.45				
13	57.48				
14	56.81				
15	57.94				
16	56.94				
17	57.15				
18	61.25	PM	PM	PM	PM
19	53.90				
20	57.73				
21	57.47				
22	57.53				
23	56.71				
24	57.56				
25	57.91				
26	55.43				
27	56.19				
28	55.51				
29	57.04				
30	57.46				
31	58.78				
32	56.96				
33	56.77				
34	57.32				
35	57.17				

6.2.2 Verwachte geluidsbelasting nachtperiode

Tabel 22: Vervangende L_{NIGHT} grenswaarden handhavingspunten nachtperiode.

Handhavings-punt	Grenswaarde	GP2023 incl. onderhoud	GP2023 excl. onderhoud	delta dB	Vervangende grenswaarde
1	52.99				
2	50.42				
3	47.89				
4	47.72				
5	52.18				
6	51.90				
7	49.96				
8	48.51				
9	46.83				
10	47.44				
11	48.54				
12	49.87				
13	50.53	PM	PM	PM	PM
14	52.44				
15	52.41				
16	51.32				
17	52.38				
18	47.51				
19	46.02				
20	46.15				
21	43.75				
22	44.17				
23	45.79				
24	46.15				
25	48.84				

Colofon
23-09-2022
0.3



Welcome to Amsterdam Airport

LVNL Schiphol

[redacted]

Van: [redacted]@schiphol.nl>
Verzonden: vrijdag 30 september 2022 10:45
Aan: Secretariaat Wethouder van Buren
CC: [redacted]
Onderwerp: Afschrift brief aan de minister over grote onderhoudswerkzaamheden Zwanenburgbaan Schiphol 2023
Bijlagen: HB-2022.019 - Verzoek ministeriële regeling baanonderhoud.pdf; Informatiedocument werkzaamheden Schiphol 2023 definitief.pdf

Geachte wethouder Van Buren,

Bij deze ontvangt u een afschrift van ons schrijven naar de minister van infrastructuur en waterstaat over grote onderhoudswerkzaamheden die Schiphol begin 2023 zal uitvoeren aan de Zwanenburgbaan. Schiphol doet er alles aan om overlast voor omwonenden tot een minimum te beperken, maar kan niet voorkomen dat er door deze werkzaamheden mogelijk extra vliegverkeer over omwonenden in uw gemeente zal vliegen. Daarom vindt Schiphol het belangrijk dat u op de hoogte bent van de werkzaamheden en de impact hiervan.

In bijlage ontvangt u daarom een brief met verzoek tot ontheffing voor deze werkzaamheden en een bijbehorend informatiedocument. In dit document vindt u welke werkzaamheden er volgend jaar gepland staan en welke impact deze hebben op het vliegverkeer. Ook vindt u in dit document wat Schiphol eraan doet om overlast zo veel mogelijk te beperken. Wellicht dat u naar aanleiding van deze brief vragen heeft. Neem dan gerust contact met mij op.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Corporate Affairs

Evert van de Beekstraat 202, 1118 CP Schiphol, The Netherlands
P.O. Box 7501, 1118 ZG Schiphol, The Netherlands, schiphol nl



Follow us on: Facebook Twitter Linkedin Youtube Instagram

[redacted]

Van: Schiphol <buren@email.schiphol.nl>
Verzonden: donderdag 13 oktober 2022 15:01
Aan: [redacted]
Onderwerp: Burennieuwsbrief: Kaagbaan eind van de maand in onderhoud

Schiphol

Bekijk in browser



Kaagbaan eind van de maand in onderhoud

Op dit moment is de Polderbaan in onderhoud en aan het eind van de maand krijgt de Kaagbaan een doordeweekse onderhoudsbeurt. Hierdoor is deze baan van maandag 31 oktober tot en met vrijdag 4 november en op maandag 7 en dinsdag 8 november niet inzetbaar voor het vliegverkeer. Vliegtuigen zullen dan meer gebruik maken van Zwanenburgbaan, de Aalsmeerbaan en de Buitenveldertbaan.

Lees meer over het baanonderhoud aan de Kaagbaan →



Vooruitblik vliegverkeer 17-23 oktober

Komende week verwachten we gemiddeld 1.182 vluchten per dag op Schiphol. Het aantal vluchten per dag gaat iets afnemen tegen het eind van de maand. Welke banen we inzetten, hangt onder andere af van de beschikbaarheid van de banen, de wind- en weersomstandigheden en de milieuregels voor baangebruik.

Check de vooruitblik voor de komende week



Is de Zwanenburgbaan 3 maanden dicht in 2023?

In september heeft Schiphol de voorlopige planning baanonderhoud voor 2023 bekend gemaakt. Dit heeft wat vragen opgeroepen, met name over het groot onderhoud en de werkzaamheden aan het landingssysteem van de Zwanenburgbaan. In dit artikel geven we meer toelichting op wat het baanonderhoud komend jaar betekent voor het baangebruik.

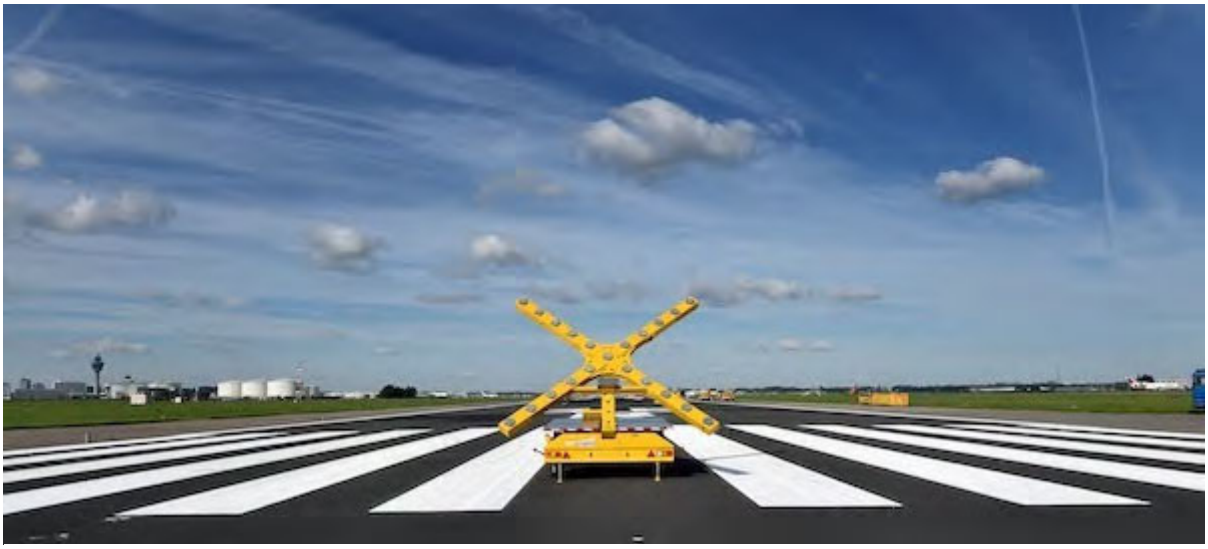
Lees meer over het baanonderhoud in 2023 ➔



Heb jij goede ideeën voor Notifly?

En wil je die bespreken met het team van de Notifly app? Dan ben je van harte welkom aanstaande woensdag 19 oktober op Schiphol. Van 17:00 uur tot 19:00 uur gaan we met geïnteresseerde buren alle suggesties doornemen, onder het genot van een hapje en een drankje.

Meld je nu aan via notifly@schiphol.nl ➔



Baanonderhoud inplannen met oog voor de omgeving

Als een startbaan in onderhoud is, dan heeft dat gevolgen voor het vliegverkeer. Zeker op Schiphol, waar zes start- en landingsbanen in verschillende windrichtingen liggen. De planning van baanonderhoud is erg belangrijk. We doen dit zorgvuldig en samen met sectorpartijen, zodat de kans op uitloop klein is en de overlast in de omgeving beperkt blijft.

Lees dit blog over onze baanonderhoudstrategie →



Burendagen verplaatst naar 2023

Tot onze grote spijt konden de Schiphol Burendagen 2022 op 17 en 18 september niet doorgaan. Vanwege de drukte op Schiphol waren al onze collega's hard nodig in de vertrekhallen. We hebben daarom de burendagen verplaatst naar volgend jaar.

Lees meer over de Schiphol Burendagen →

Wat vind je van deze e-mail?



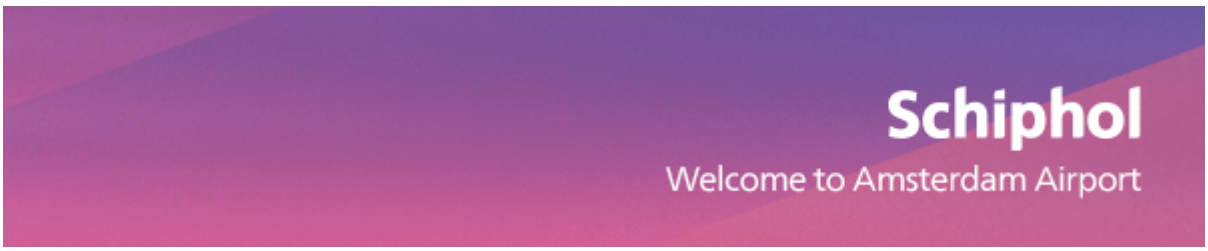
Je ontvangt deze burennieuwsbrief omdat je hebt aangegeven op de hoogte te willen blijven van voor jou als buur relevante ontwikkelingen rondom Schiphol. Meld je af om geen burennieuwsbrief meer van ons te ontvangen.

Voor vragen kun je altijd contact met ons opnemen.

Schiphol.nl/contact ccc@schiphol.nl

0900-0141





© Schiphol Privacy statement

Schiphol

Welcome to Amsterdam Airport

Extra informatie naar aanleiding van vragen over baanonderhoud

Tijdens en na afloop van de informatiesessie over de planning van het baanonderhoud in 2023 zijn een aantal vragen gesteld. We hebben deze geclusterd in een aantal onderwerpen en geven daar per onderwerp meer informatie over:

- Doorlooptijden van diverse soorten onderhoud
- Groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan (in 2019 en 2023)
- Baanonderhoudsstrategie
- Proces en planning

Doorlooptijden van diverse soorten onderhoud

Op Schiphol kennen we 3 soorten baanonderhoud met verschillende doorlooptijden en werkzaamheden:

- Kort baanonderhoud duurt een nacht of een dagdeel en vindt iedere 8 weken plaats en gebeurt zo'n 6-7 keer per jaar per baan. We inspecteren de baan, doen kleinere reparaties aan onder andere het asfalt, vervangen de verlichting, verwijderen van rubber van vliegtuigbanden, maaien het gras en verwijderen onkruid bij de baan. Dit heeft nauwelijks impact op het baangebruik.
- Normaal onderhoud duurt één tot anderhalve week en vindt ieder jaar plaats voor iedere baan. De baan is dan een week of langer niet beschikbaar voor vliegverkeer. Tijdens dit onderhoud werken we aan de nodige reparaties van het asfalt, verlichting, kabels, leidingen, stroomvoorziening, afvoeren, markeringen en regelsystemen van de baan. Ook staat grasmaaien en rubber verwijderen op de klussenlijst. Het normaal onderhoud heeft impact op het baangebruik.
- Groot onderhoud duurt 6-7 weken óf zelfs 10-16 weken en vindt eens in de 7-8 jaar plaats per baan. Tijdens het 6-7 weken groot onderhoud vervangen we gedeeltes van de baan die intens gebruikt worden en dus sneller slijten. Denk bijvoorbeeld aan de plek waar de vliegtuigen altijd landen. Dit doen we om de baan in goede conditie te houden tot het volgende groot onderhoud. Want wanneer er 10-16 weken groot onderhoud is, wordt de volledige baan vernieuwd. Een periode van 6-7 weken groot onderhoud wordt dus 7-8 jaar later gevolgd door een periode van 10-16 weken groot onderhoud. Het groot onderhoud heeft impact op het baangebruik.

Meer informatie over het inplannen van baanonderhoud vindt u hier: Baanonderhoud inplannen met oog voor de omgeving

Groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan (in 2019 en 2023)

Het geplande onderhoud aan de Zwanenburgbaan in 2019 was onderdeel van de transitie naar de nieuwe Baanonderhoudsstrategie. Bepaalde delen van de Zwanenburgbaan hadden

het einde van hun levensduur bereikt en zouden tot verstoringen gaan leiden. Onderhoud kon niet langer worden uitgesteld. Er is toen gekozen voor levensduurverlengend onderhoud van 6 weken, waarbij het minimale is gedaan om grote verstoringen (aan bijv. verlichting en verharding) te voorkomen. De kans op verstoringen en daarmee gepaarde ongeplande werkzaamheden en afwijkend baangebruik is daarmee verkleind. We hebben gekozen voor dit onderhoud zodat:

- Het gebruik van de Zwanenburgbaan tot het volgende onderhoudsmoment in 2023 veilig en betrouwbaar blijft.
- De doorlooptijd van alle onderhoudswerkzaamheden zo kort mogelijk blijft om hinder voor de omgeving en operatie te beperken.
- We zo min mogelijk 'desinvestering' doen richting het onderhoud in 2023.

Het groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan in 2023 betreft een zeer uitgebreid werkpakket met onder andere werkzaamheden die eens in de 40 tot 60 jaar worden uitgevoerd, zoals de vervanging van primaire bekabeling en goten. De planning voor het groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan is als volgt:

- Het groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan start op maandag 2 januari 2023 en duurt tot medio april. Hierdoor is deze baan ruim drie maanden niet beschikbaar voor vliegverkeer.
- De Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) werkt vanaf half maart tot half mei aan de vernieuwing van het automatische landingssysteem (ILS) van de (kop van de) Zwanenburgbaan (36C). Het ILS van 18C wordt in 2023 niet vernieuwd. Nadat de werkzaamheden voltooid zijn, worden meetvluchten uitgevoerd. Dit staat gepland voor half mei 2023. De Zwanenburgbaan kan na het afronden van het groot onderhoud half april weer in gebruik genomen worden, alleen is het ILS aan de 36C dan nog niet gereed en beschikbaar voor operationeel gebruik. Vliegtuigen kunnen bij voldoende zicht wel landen met behulp van satellietnavigatie. Nadat het nieuwe ILS aan de 36C minimaal dertig dagen betrouwbaar en stabiel conform internationale eisen heeft gewerkt, kan de Zwanenburgbaan weer in alle zichtomstandigheden worden ingezet.
- De meetvluchten in mei zijn op enkele momenten op de dag en kondigen we van tevoren aan. Deze momenten vinden naar verwachting plaats tussen 6 en 20 mei 2023.

Meer informatie over het groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan vindt u hier

ILS-werkzaamheden aan Polderbaan

In het voorjaar van 2021 heeft Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) het Instrument Landing Systeem (ILS) aan de Polderbaan vernieuwd. Hierbij zijn bestaande hardwarecomponenten afgebroken en vervangen door nieuwe (zoals fundering, antennes van de localizer en glijpadmast, bekabeling, etc.). De vervanging van de technische systemen (onder andere de computers en software) kon destijds niet uitgevoerd worden vanwege de gewijzigde baanonderhoudsplanning. Deze systeemvervanging is daarom gepland om tijdens de reguliere onderhoudsperiode aan de Polderbaan uitgevoerd te worden.

Baanonderhoudsstrategie

- Start werkzaamheden in de winterperiode
  Er worden afspraken gemaakt over het startmoment en de doorlooptijd van het onderhoud met alle betrokkenen van het project. We plannen

onderhoudswerkzaamheden zo efficiënt mogelijk, omdat we de baan zo kort mogelijk buiten gebruik willen stellen en overlast zo klein mogelijk willen houden. Ook proberen we de werkzaamheden zoveel mogelijk te plannen in de 'rustigere' periodes. Het weer heeft ook een rol in de planning: kou en sneeuwval hebben invloed op de doorlooptijd van de werkzaamheden. Het gebruik van nieuwe technieken is minder weersafhankelijk, daar kan mee gewerkt worden bij lagere temperaturen.

- Nauwelijks werkzaamheden in de nacht en/of het weekend
  Er zijn een aantal factoren waarom werkzaamheden juist wel of niet in de nacht of in het weekend worden uitgevoerd:
  - Bepaalde onderhoudswerkzaamheden aan de start- en landingsbanen kunnen alleen bij daglicht uitgevoerd worden. In het donker, ook wanneer kunstverlichting is, kun je bijvoorbeeld door schaduwvorming niet goed zien of het nieuwe gelegde asfalt goed aansluit. Het komt dus de kwaliteit van het onderhoud niet ten goede.
  - In de nacht is het kouder dan overdag en daarmee neemt het risico toe dat sommige werkzaamheden niet uitgevoerd kunnen worden, zoals het aanbrengen van asfalt en beton en kunnen we geen bedradingsgleuven afgieten. Voor deze werkzaamheden dient de temperatuur namelijk boven de 5 graden te zijn.
  - Tijdens het onderhoud werken we samen met veel verschillende partijen, binnen en buiten Schiphol. We zijn daarin afhankelijk van de te leveren diensten en producten van die partijen. In de huidige tijden zien we bijvoorbeeld een beperkte personeelscapaciteit voor essentiële processen, bijvoorbeeld bij beveiliging (begeleiding op airside) en bedrijfsvoering (in- en uitschakelen van systemen). In nachten en weekenden is die personeelscapaciteit nog minder.
  - We dienen daarnaast rekening te houden met de arbeidstijdenwet. Bepaalde werkzaamheden vragen om specialisten, bijvoorbeeld voor het aanbrengen van het specifieke 'Schiphol-asfalt' (Flightflex®). Daar zijn niet voldoende mensen voor om die werkzaamheden 24/7 uit te voeren.
  - Tot slot houden we in de planning rekening met eventuele tegenslagen of vertragingen. Hiervoor plannen we voor de zekerheid weekenden vrij om eventuele uitloop op te vangen. Ervaring leert dat deze buffers noodzakelijk zijn en ook gebruikt worden.
- Wel/niet gewijzigde capaciteit na onderhoud
  Na de onderhoudswerkzaamheden aan een start- en landingsbaan blijft de capaciteit hetzelfde.
- Wel/niet gewijzigde veiligheid na onderhoud
  De onderhoudswerkzaamheden doen we om het starten en landen op de baan veilig te houden. Daarom houden we een bepaalde frequentie aan, zodat de veiligheid gewaarborgd blijft.
- Betrokken gemeenten
  Bij het maken van de jaarlijkse onderhoudsplanning worden gemeenten niet betrokken. Zij zijn echter wel in ORS-verband meegenomen in het opstellen van de Baanonderhoudsstrategie. Deze strategie is het uitgangspunt voor het maken van de jaarlijkse planning. De planning wordt door Royal Schiphol Group,

Luchtverkeersleiding Nederland, de luchtvaartmaatschappijen en het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat gemaakt. Het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat laat een contra-expertise uitvoeren door een derde partij om het belang van omwonenden te behartigen.

- Annuleren van vluchten tijdens onderhoud
  Het annuleren van vluchten tijdens onderhoudswerkzaamheden is geen optie. Luchtvaartmaatschappijen vliegen volgens slots die uitgegeven worden door de slotcoördinator. De slotcoördinator is een onafhankelijk orgaan en verdeelt de slots onder de luchtvaartmaatschappijen en is aan regels gebonden die wereldwijd zijn afgesproken. Er wordt gewaarborgd dat hetzelfde proces en dezelfde regels wereldwijd worden gevolgd waardoor de capaciteit op een non-discriminatoire wijze kan worden verdeeld. De luchtvaartmaatschappijen behouden hun recht om te vliegen, ongeacht of er wel of geen onderhoud plaatsvindt.
- Afwegingen tijdens maken van planning
  Zowel vanuit het perspectief van de omgeving als vanuit de operatie en airlines is het efficiënt uitvoeren van de werkzaamheden de belangrijkste afweging, zonder inbreuk te doen op de veiligheid. Een langdurige verstoorde operatie is onwenselijk voor alle betrokken partijen en daarom wordt alles op alles gezet om de doorlooptijd te minimaliseren. Meer informatie over het inplannen van baanonderhoud vindt u hier: Baanonderhoud inplannen met oog voor de omgeving.

Proces en planning

- Second opinion
  Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft het adviesbureau Witteveen + Bos gevraagd om mee te kijken op de voorgestelde baanonderhoudsplanning 2023. Zij kijken vanuit het perspectief van omwonenden of de doorlooptijd van de planning verder geoptimaliseerd kan worden.
- Status van planning 2023
  De planning is middels de ontheffingsaanvraag voorgelegd aan het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Binnenkort informeren we u over de definitieve baanonderhoudsplanning 2023. De planning is te allen tijde onder voorbehoud van wijzigingen als gevolg van onvoorziene omstandigheden.
- Communicatie
  Tijdens de bijeenkomst hebben we bruikbare tips ontvangen om omwonenden beter te informeren over het baanonderhoud. Deze tips gaan we in de toekomst meenemen. Mocht u nog bepaalde wensen of behoeftes hebben, dan kunt u die altijd delen via buren@schiphol.nl