[redacted]

Van: [redacted]@schiphol.nl>
Verzonden: donderdag 23 september 2021 19:52
Aan: [redacted]
Onderwerp: Onderhoud Aalsmeerbaan start as maandag

Beste [redacted]

Ter informatie: aanstaande maandag gaat de Aalsmeerbaan in onderhoud, tot en met woensdagmiddag 13 oktober. Dat betekent dat onder andere de Buitenveldertbaan vaker zal worden ingezet. Op onze website kunnen jullie meer informatie vinden over het onderhoud en de impact op het baangebruik, zie Schiphol | Onderhoud Aalsmeerbaan start op 27 september.

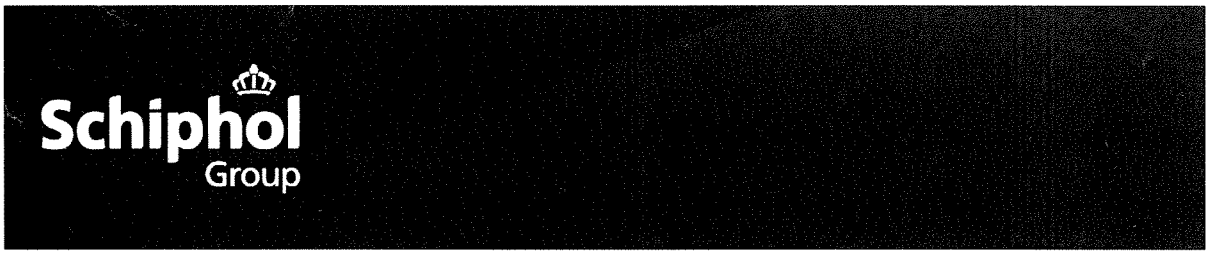
Groet,

[redacted]

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

Please consider the environment before printing this e-mail

This email contains privileged information. It is intended only for the above-named recipient(s). You are requested not to disclose, copy or distribute the information contained within. If you have received this email in error, please notify the sender and delete it immediately. We assume no liability for damages related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Van: [redacted]
Verzonden: maandag 25 oktober 2021 13:22
Aan: [redacted]
Onderwerp: RE: Langdurig onderhoud Buitenveldertbaan

Hoi,

Deze roep om efficientie kunnen we zeker op deze wijze meenemen.
Wellicht niet in allerlei brieven, maar wel in de lopende contacten.
Ik zal het allereerst eens aan [redacted] melden; altijd een goed begin.

Groeten, [redacted]

Van: [redacted]@amsterdam.nl>
Verzonden: maandag 25 oktober 2021 13:15
Aan: [redacted]@amsterdam.nl>
Onderwerp: RE: Langdurig onderhoud Buitenveldertbaan

Hoi!

Ik heb [redacted] vanochtend hier over aan de lijn gehad. Hij had op zich geen slecht verhaal. Kern is dat het baanonderhoud wellicht best efficiënter aangepakt kan worden. Per slot wordt aan de weg ook in de nacht doorgewerkt.

Tegen [redacted] gezegd dat wij niet op de stoel van de Schipholdirectie gaan zitten, zij zijn verantwoordelijk voor het baanonderhoud. Zolang Schiphol binnen de gelijkwaardigheid blijft is er in wezen weinig aan de hand.

Ik kan mij wel voorstellen dat we dit punt inbrengen in de discussie over het hinderreductieplan. Per slot is iedere dag dat er onderhoud is, een dag dat er minder optimaal geluidpreferent gevlogen wordt. Vanuit die optiek is het een punt dat aandacht verdient. Ik weet dat Schiphol in de praktijk het altijd gooit op leveringsproblemen (staal, beton) en afspraken met aannemers, maar het onderhoud loopt wel op en is echt toegenomen t.o.v. een aantal jaar geleden.

Ergo, het is wellicht een punt waar Victor, als hij weer eens met Dick om tafel zit, eens aandacht aan kan besteden. Een second opinion lijkt mij wat overdreven.

Ik heb [redacted] tot slot laten weten dat ondanks dat de bestuurders uit de ORS gaan, de deur voor hem altijd bij ons open staat en dat wij hem dankbaar zijn voor al zijn scherpe inzichten enz. etc.

Groet,

[redacted]

Van: [redacted]@amsterdam.nl>
Verzonden: donderdag 14 oktober 2021 13:19
Aan: [redacted]@amsterdam.nl>
Onderwerp: RE: Langdurig onderhoud Buitenveldertbaan

Zoiets?
"In de BRS hebben we meermaals gepleit voor vermindering van hinder, het vermijden van het waterbedeffect en, ook als Amsterdam specifiek, zoveel mogelijk vermijden van vliegen over dichtbevolkt gebied. Dat zullen we in de toekomst zeker blijven doen.
Daarom spreken we regelmatig met partijen, zoals het ministerie, de LVNL en Schiphol hierover. En dat zullen we blijven doen."

Groeten, [redacted]

Van: [redacted]@amsterdam.nl>
Verzonden: donderdag 14 oktober 2021 13:13
Aan: [redacted]@amsterdam.nl>
Onderwerp: FW: Langdurig onderhoud Buitenveldertbaan

Tja... dat kan altijd, maar dan zou de hele BRS zo'n signaal af moeten geven en het antwoord kennen we al...
Denk je mee over een mooie reactie aan [redacted]?

Tot zo!

[redacted]

Van: [redacted]@gmail.com>
Verzonden: donderdag 14 oktober 2021 11:09
Aan: [redacted]@amsterdam.nl>
CC: [redacted]@gmail.com>
Onderwerp: Langdurig onderhoud Buitenveldertbaan

Beste [redacted],

De afgelopen 2,5 week waren er veel klachten vanwege onderhoud aan de Aalsmeerbaan. De Buitenveldertbaan wordt dan niet alleen ingezet voor vluchten die anders over de Aalsmeerbaan zouden zijn gegaan maar ook regelmatig als primaire landings- of startbaan gedurende lange perioden.

Volgend jaar heeft Schiphol 3 maanden onderhoud gepland aan de Aalsmeerbaan in de periode April t/m Juni. Een periode waarin we ook nog eens meer verkeer kunnen verwachten. Ik heb daarom aan het ministerie verzocht om te kijken naar maatregelen om het onderhoud te verkorten (zie bijgaand bericht). Mijn verzoek is aan de wethouder om dit ook bij het ministerie aan te kaarten. .

met vriendelijke groet,

[redacted]

==========

In de gebruiksprognose van Schiphol lees ik dat volgend jaar 3 maanden groot onderhoud is gepland aan de Aalsmeerbaan. Zoals ik al vreesde na de Polderbaan wordt het nu een gewoonte om excessief lang onderhoud te plannen. Bij Heathrow is echter een volledige baanrenovatie inclusief vervanging van het fundament uitgevoerd in de nachturen. Aangezien de Aalsmeerbaan niet wordt gebruikt in de nacht is dit voor Schiphol mogelijk ook een optie. Een andere optie om de impact op de omgeving te beperken is om voor activiteiten op het kritieke pad nu wel door te werken in de weekeinden en nacht waardoor de doorlooptijd aanzienlijk omlaag kan. De ervaring bij discussies over het onderhoud bij de Polderbaan leert dat Schiphol altijd wel technische redenenen aangeeft waarom zaken niet zouden kunnen maar die zijn voor ons en het ministerie niet controleerbaar. Om toch op goede gronden toestemming door het ministerie te kunnen verlenen is mijn verzoek om een second opinion te laten uitvoeren. Nu hebben wij nog de tijd en worden dan niet zoals bij de Polderbaan voor voldongen feiten gesteld. Dit door een bureau dat geen banden heeft met de Nederlandse luchtvaartsector (bijvoorbeeld Helios in combinatie met de firma die het onderhoud uitvoert bij Heathrow). Graag verneem ik of hiervoor mogelijkheden zijn.

==========

[redacted]

Van: [redacted]
Verzonden: woensdag 27 oktober 2021 12:53
Aan: [redacted]
Onderwerp: FW: Vragen dhr [redacted] baanonderhoud

Kleine lobby actie. Kunnen we weer aan Victor meegeven als puntje in het bewonersgesprek.
Groet,
[redacted]

Van [redacted]
Verzonden: woensdag 27 oktober 2021 12:51
Aan: [redacted]@minienw.nl' [redacted]@minienw.nl>
Onderwerp: Vragen dhr [redacted] baanonderhoud
Beste [redacted]
Onlangs ben ik benaderd door de in Amsterdam woonachtige ORS- bewonersvertegenwoordiger cluster Buitenveldertbaan [redacted]. Hij wil een 'second opinion' i.v.m. het baanonderhoudschema van Schiphol voor 2022 of in ieder geval t.a.v. het groot onderhoud Aalsmeerbaan. Ik begrijp dat jullie een vergelijkbaar verzoek van hem hebben gehad. Achterliggend idee is dat door het - inderdaad - oplopend aantal weken baanonderhoud de afgelopen jaren steeds vaker afgeweken moet worden van het zogenoemde preferent baangebruik. Overigens wil dat niet zeggen dat Schiphol zich niet aan de regels houdt, maar dat alle (noodzakelijke!) werkzaamheden die van invloed zijn op het baangebruik langzaam maar zeker verstorend werken i.r.t. een belangrijke grondslag van het nieuwe geluidsstelsel.
Zijn oproep om een second opinion moet in dat licht bezien worden. Hij ziet dat bijvoorbeeld op andere luchthavens in de nacht en of het weekend wordt doorgewerkt en wijst ook op de werkzaamheden aan de snelwegen die vaak ook in de nacht doorgaan. De uitleg van de luchthaven zelf ervaart hij als onvoldoende. Het gaat dan meestal om een verhaal over leveringen van materiaal of het kunnen opvangen van tegenvallers in de planning. Dat kunnen overigens valide argumenten zijn om niet in de weekenden of de nacht door te werken.
Ik mail je hierover omdat ik het in wezen met [redacted] wel eens ben. Alle werkzaamheden die van invloed zijn op het baangebruik nemen nu een fors deel (40-50%) van het gebruiksjaar in beslag. Dat ondergraaft het beginsel van geluidpreferent vliegen. Een second opinion ervaar ik te veel als het op de stoel van de Schipholdirectie gaan zitten, maar vanuit optiek van minder hinder - en het bijbehorende plan - zou een kritische reflectie op het baanonderhoud ook vanuit de exploitant zelf geen kwaad kunnen. Het punt staat nota bene ook in het hinderreductieplan van de sector zelf.
Ik begreep van [redacted] dat I&W hem van een reactie op zijn verzoek gaat voorzien. Deze heeft ook mijn interesse. Onderwijl kaart ik e.e.a. aan bij de luchthaven zelf.
Dank alvast voor je aandacht en vriendelijke groet,

[redacted]
Economische Zaken Amsterdam
Jodenbreestraat 25, 5e etage
Postbus 2133, 1000 CC Amsterdam
[redacted]
E-mail [redacted]@amsterdam.nl
Internet www.amsterdam.nl
Internet voor ondernemers www.amsterdam.nl/ondernemen

[redacted]

Van: [redacted] DGLM [redacted]@minienw.nl>
Verzonden: woensdag 27 oktober 2021 23:43
Aan: [redacted]
Onderwerp: RE: Vragen dhr. [redacted] baanonderhoud

Beste [redacted]

Ik stuur je zo een mail die ik vanavond aan [redacted] heb gestuurd naar aanleiding van zijn vragen aan ons en een gesprek dat we vorige week met Schiphol en Ivnl hebben gestuurd.

Laten we elkaar op de hoogte houden.

Groet,
[redacted]

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: [redacted]@amsterdam.nl<mailto:[redacted]@amsterdam.nl>>
Datum: woensdag 27 okt. 2021 12:52 PM
Aan: [redacted] DGLM [redacted]@minienw.nl<mailto:[redacted]@minienw.nl>>
Onderwerp: Vragen dhr [redacted] baanonderhoud

Beste [redacted]

Onlangs ben ik benaderd door de in Amsterdam woonachtige ORS- bewonersvertegenwoordiger cluster Buitenveldertbaan [redacted] Hij wil een 'second opinion' i.v.m. het baanonderhoudschema van Schiphol voor 2022 of in ieder geval t.a.v. het groot onderhoud Aalsmeerbaan. Ik begrijp dat jullie een vergelijkbaar verzoek van hem hebben gehad.

Achterliggend idee is dat door het - inderdaad - oplopend aantal weken baanonderhoud de afgelopen jaren steeds vaker afgeweken moet worden van het zogenoemde preferent baangebruik. Overigens wil dat niet zeggen dat Schiphol zich niet aan de regels houdt, maar dat alle (noodzakelijke!) werkzaamheden die van invloed zijn op het baangebruik langzaam maar zeker verstorend werken i.r.t. een belangrijke grondslag van het nieuwe geluidsstelsel.

Zijn oproep om een second opinion moet in dat licht bezien worden. Hij ziet dat bijvoorbeeld op andere luchthavens in de nacht en of het weekend wordt doorgewerkt en wijst ook op de werkzaamheden aan de snelwegen die vaak ook in de nacht doorgaan. De uitleg van de luchthaven zelf ervaart hij als onvoldoende. Het gaat dan meestal om een verhaal over leveringen van materiaal of het kunnen opvangen van tegenvallers in de planning. Dat kunnen overigens valide argumenten zijn om niet in de weekenden of de nacht door te werken.

Ik mail je hierover omdat ik het in wezen met [redacted] wel eens ben. Alle werkzaamheden die van invloed zijn op het baangebruik nemen nu een fors deel (40-50%) van het gebruiksjaar in beslag. Dat ondergraaft het beginsel van geluidpreferent vliegen. Een second opinion ervaar ik te veel als het op de stoel van de Schipholdirectie gaan zitten, maar vanuit optiek van minder hinder - en het bijbehorende plan - zou een kritische reflectie op het baanonderhoud ook vanuit de exploitant zelf geen kwaad kunnen. Het punt staat nota bene ook in het hinderreductieplan van de sector zelf.

Ik begreep van [redacted] dat I&W hem van een reactie op zijn verzoek gaat voorzien. Deze heeft ook mijn interesse. Onderwijl kaart ik e.e.a. aan bij de luchthaven zelf.

Dank alvast voor je aandacht en vriendelijke groet,

[redacted]
Economische Zaken Amsterdam
Jodenbreestraat 25, 5e etage
Postbus 2133, 1000 CC Amsterdam
Telefoon [redacted]
E-mail [redacted]@amsterdam.nl
Internet www.amsterdam.nl
Internet voor ondernemers www.amsterdam.nl/ondernemen

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.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: [redacted] DGLM
[redacted]@minienw.nl>
Verzonden: woensdag 27 oktober 2021 23:44
Aan: [redacted]
Onderwerp: FW: Onderhoud Aalsmeerbaan

Ter informatie, naar aanleiding van mijn reactie op je mail.

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: [redacted] DGLM
[redacted]@minienw.nl<mailto:[redacted]@minienw.nl>>
Datum: woensdag 27 okt. 2021 11:37 PM
Aan: [redacted]@gmail.com<mailto:[redacted]@gmail.com>>
Kopie: [redacted]@vangeelconsultancy.eu
[redacted]@vangeelconsultancy.eu<mailto:[redacted]@vangeelconsultancy.eu>>, [redacted]
DGLM [redacted]@minienw.nl<mailto:[redacted]@minienw.nl>>, [redacted]
DGLM [redacted]@minienw.nl<mailto:[redacted]@minienw.nl>>, [redacted]
[redacted]@omgevingsraadschiphol.nl<mailto:[redacted]@omgevingsraadschiphol.nl>>
Onderwerp: RE: Onderhoud Aalsmeerbaan

Beste [redacted]

In reactie op jouw vraag het volgende.

Dank voor je mail met kritische noten over uitvoering en planning van het grootschalig onderhoud aan de Aalsmeerbaan volgende gebruiksjaar. Ik ben ook benieuwd hoe de sector omgaat met de punten die je noemt en heb daar zeker nog geen voldragen beeld van. In het overleg dat ik afgelopen week had met Schiphol en LVNL over baanonderhoud heb ik dan ook gevraagd naar de onderbouwing van hun plannen voor volgend jaar. Ze hebben dat op hoofdlijn uitgelegd, maar tijd ontbrak om op alle keuzes nader in te gaan. Daarom is afgesproken dat zij nadere informatie gaan aanleveren die gebruikt is om tot het voorstel voor groot baanonderhoud van de Aalsmeerbaan in 2022 met bijbehorende planning te komen. Daarnaast is de afspraak gemaakt dat zij snel (in november) contact gaan leggen om ORS partijen te informeren. Ik stel mij voor dat jij daar dan ook bij bent. Op basis van alle informatie die dan beschikbaar is wil ik eind van het jaar beslissen of het dan nog nodig is om een second opinion uit te laten uitvoeren op de plannen zoals jij dat voorstelt. In de planning zou dat moeten passen.

Hoop dat je hier voor nu voldoende aan hebt.

Met vriendelijke groet,
[redacted]

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: [redacted]@gmail.com<mailto:[redacted]@gmail.com>>
Datum: dinsdag 05 okt. 2021 12:28 AM
Aan: [redacted] DGLM
[redacted]@minienw.nl<mailto:[redacted]@minienw.nl>>
Kopie: [redacted]@vangeelconsultancy.eu
[redacted]@vangeelconsultancy.eu<mailto:[redacted]@vangeelconsultancy.eu>>
Onderwerp: Onderhoud Aalsmeerbaan

Beste [redacted],

In de gebruiksprognose van Schiphol lees ik dat volgend jaar 3 maanden groot onderhoud is gepland aan de Aalsmeerbaan. Zoals ik al vreesde na de Polderbaan wordt het nu een gewoonte om excessief lang onderhoud te plannen. Bij Heathrow is echter een volledige baanrenovatie inclusief vervanging van het fundament uitgevoerd in de nachturen. Aangezien de Aalsmeerbaan niet wordt gebruikt in de nacht is dit voor Schiphol mogelijk ook een optie. Een andere optie om de impact op de omgeving te beperken is om voor activiteiten op het kritieke pad nu wel door te werken in de weekeinden en nacht waardoor de doorlooptijd aanzienlijk omlaag kan. De ervaring bij discussies over het onderhoud bij de Polderbaan leert dat Schiphol altijd wel technische redenenen aangeeft waarom zaken niet zouden kunnen maar die zijn voor ons en het ministerie niet controleerbaar. Om toch op goede gronden toestemming door het ministerie te kunnen verlenen is mijn verzoek om een second opinion te laten uitvoeren. Nu hebben wij nog de tijd en worden dan niet zoals bij de Polderbaan voor voldongen feiten gesteld. Dit door een bureau dat geen banden heeft met de Nederlandse luchtvaartsector (bijvoorbeeld Helios in combinatie met de firma die het onderhoud uitvoert bij Heathrow). Graag verneem ik of hiervoor mogelijkheden zijn.

met vriendelijke groet,

[redacted]

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

[redacted]

Van: [redacted]@omgevingsraadschiphol.nl>
Verzonden: donderdag 4 november 2021 12:18
Aan: [redacted]
CC: [redacted]@schiphol.nl); [redacted]@lvnl.nl; [redacted] - DGLM
Onderwerp: UITNODIGING Informatiesessie baanonderhoud 2022 - 25 november a.s. 15.30 - 17.00 uur

UITNODIGING Informatiesessie Baanonderhoud 2022

Geachte leden van het Regioforum, ondersteuners en kiesmannen/vrouwen,

Op donderdag 25 november a.s. van 15.30 - 17.00 uur organiseert Schiphol in samenwerking met LVNL een **online Informatiesessie over het baanonderhoudsprogramma voor 2022 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 resultaat daarvan een andere verdeling van de geluidsbelasting over de omgeving.

Tijdens deze informatiesessie geeft Schiphol informatie over de baanonderhoudsstrategie en het programma van geplande (onderhouds)werkzaamheden voor 2022. Er wordt een toelichting gegeven op het meest omvangrijke project in 2022, het groot onderhoud aan de Aalsmeerbaan. Ook wordt door LVNL ingegaan op de verwachte impact van de verschillende werkzaamheden op het baangebruik.
Tot slot is er ruimte voor vragen.

Aanmelden voor deze sessie kan alleen op persoonlijke titel met uw emailadres in reply op deze mail aan [redacted]@omgevingsraadschiphol.nl.
Deadline is maandag 22 november a.s. tot 12.00 uur.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Omgevingsraad Schiphol
www.omgevingsraadschiphol.nl
[redacted]

Please consider the environment before printing e-mail

[redacted]

Van: [redacted]
Verzonden: maandag 8 november 2021 14:56
Aan: [redacted]
Onderwerp: RE: UITNODIGING Informatiesessie baanonderhoud 2022 - 25 november a.s. 15.30 - 17.00 uur

Hallo,

Namens de gemeente Amsterdam sluit ik graag aan bij deze sessie.

Vriendelijke groeten,
[redacted]

[redacted]
Economische Zaken en Cultuur

Gemeente Amsterdam

M[redacted]
[redacted]amsterdam.nl

Van: [redacted]@omgevingsraadschiphol.nl>
Verzonden: donderdag 4 november 2021 12:18
Aan: [redacted]@omgevingsraadschiphol.nl>
CC: [redacted]@omgevingsraadschiphol.nl>; [redacted]@schiphol.nl) [redacted]@schiphol.nl>; [redacted]@schiphol.nl>; [redacted]@lvnl.nl; [redacted]@omgevingsraadschiphol.nl>; [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>
Onderwerp: UITNODIGING Informatiesessie baanonderhoud 2022 - 25 november a.s. 15.30 - 17.00 uur

UITNODIGING Informatiesessie Baanonderhoud 2022

Geachte leden van het Regioforum, ondersteuners en kiesmannen/vrouwen,

Op donderdag 25 november a.s. van 15.30 - 17.00 uur organiseert Schiphol in samenwerking met LVNL een **online Informatiesessie over het baanonderhoudsprogramma voor 2022 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 resultaat daarvan een andere verdeling van de geluidsbelasting over de omgeving.

Tijdens deze informatiesessie geeft Schiphol informatie over de baanonderhoudsstrategie en het programma van geplande (onderhouds)werkzaamheden voor 2022. Er wordt een toelichting gegeven op het meest omvangrijke project in 2022, het groot onderhoud aan de Aalsmeerbaan. Ook wordt door LVNL ingegaan op de verwachte impact van de verschillende werkzaamheden op het baangebruik.
Tot slot is er ruimte voor vragen.

Aanmelden voor deze sessie kan alleen op persoonlijke titel met uw emailadres in reply op deze mail aan [redacted]@omgevingsraadschiphol.nl.
Deadline is maandag 22 november a.s. tot 12.00 uur.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Omgevingsraad Schiphol
[redacted]

Please consider the environment before printing e-mail

[redacted]

Van: [redacted]@omgevingsraadschiphol.nl>
Verzonden: dinsdag 23 november 2021 11:38
Aan: [redacted]
Onderwerp: BEVESTIGING Informatiesessie baanonderhoud 2022 - 25 november a.s. 15.30 - 17.00 uur + LINK

Goedemorgen dames en heren,

Aanstaande **donderdag 25 november is de Informatiesessie Baanonderhoud 2022 van 15.30 tot 17.00 uur**. Schiphol en LVNL zullen aan de hand van een 3-tal presentaties informatie geven hierover.

U heeft zich voor deze sessie aangemeld bij het secretariaat. Na deze bevestiging sturen wij u een uitnodiging via Outlook met een vergaderlink.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Omgevingsraad Schiphol

[redacted]

Please consider the environment before printing e-mail

Van: [redacted]@omgevingsraadschiphol.nl>
Verzonden: donderdag 4 november 2021 12:18
Aan: [redacted]@omgevingsraadschiphol.nl>
CC: [redacted]@omgevingsraadschiphol.nl>; [redacted]@schiphol.nl) <[redacted]@schiphol.nl>; [redacted]@schiphol.nl>; [redacted]@lvnl.nl; [redacted]@omgevingsraadschiphol.nl>; [redacted]- DGLM <[redacted]@minienw.nl>
Onderwerp: UITNODIGING Informatiesessie baanonderhoud 2022 - 25 november a.s. 15.30 - 17.00 uur

UITNODIGING Informatiesessie Baanonderhoud 2022

Geachte leden van het Regioforum, ondersteuners en kiesmannen/vrouwen,

Op donderdag 25 november a.s. van 15.30 - 17.00 uur organiseert Schiphol in samenwerking met LVNL een **online Informatiesessie over het baanonderhoudsprogramma voor 2022 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 resultaat daarvan een andere verdeling van de geluidsbelasting over de omgeving.

Tijdens deze informatiesessie geeft Schiphol informatie over de baanonderhoudsstrategie en het programma van geplande (onderhouds)werkzaamheden voor 2022. Er wordt een toelichting gegeven op het meest omvangrijke project in 2022, het groot onderhoud aan de Aalsmeerbaan. Ook wordt door LVNL ingegaan op de verwachte impact van de verschillende werkzaamheden op het baangebruik.
Tot slot is er ruimte voor vragen.

Aanmelden voor deze sessie kan alleen op persoonlijke titel met uw emailadres in reply op deze mail aan [redacted]@omgevingsraadschiphol.nl.
Deadline is maandag 22 november a.s. tot 12.00 uur.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Omgevingsraad Schiphol
[redacted]

Please consider the environment before printing e-mail

[redacted]

Van: [redacted]gmail.com>
Verzonden: donderdag 25 november 2021 17:20
Aan: [redacted]
Onderwerp: Fwd: Onderhoud Aalsmeerbaan

FYI.

---------- Forwarded message ---------
From: [redacted]@gmail.com>
Date: Thu, 25 Nov 2021 at 17:16
Subject: Re: Onderhoud Aalsmeerbaan
To: [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>
Cc: <[redacted]@vangeelconsultancy.eu>, [redacted]
<[redacted]@omgevingsraadschiphol.nl>

Beste [redacted]

De informatiesessie van Schiphol is zojuist afgelopen. Ik ben zwaar teleurgesteld om een aantal redenen:

- Naar aanleiding van het onderhoud aan de Polderbaan is bij het plan Minder Hinder opgenomen dat er ruimte zou zijn voor inbreng van de omgeving alvorens de plannen vast te stellen. Deze ruimte blijkt Schiphol nu niet gepland te hebben. Schiphol gaf aan dat wijzigingen niet meer mogelijk zijn en de voorbereidingen zoals het bestellen van materialen zijn gestart. Schiphol stelt ons dus voor een voldongen feit.
- De door Schiphol gemaakte keuzes zonder de omgeving daarbij te betrekken zijn erg ongelukkig. Zo was er een afweging tussen onderhoud in het voor- of najaar. Ondanks dat de kans op uitloop in het najaar groter is heeft dit tijdvak vanuit omwonenden veruit de voorkeur. In het najaar wordt de Buitenveldertbaan sowieso vanwege de weersomstandigheden vaker ingezet en het voorjaar is juist een rustige periode die nu zwaar verstoord wordt
- Schiphol heeft wederom gekozen om activiteiten op het kritieke pad niet in het weekeinde en in de nacht in te plannen. Het argument dat dit nodig is om verstoringen op te vangen en de einddatum te halen is niet steekhoudend
    - Bij het onderhoud aan de Polderbaan was er ondanks deze speling sprake van meermaals uitloop , en er waren aanvullende/herstelwerkzaamheden na het eigenlijke onderhoud
    - Bij het volledig inplannen van het kritieke pad wordt de planning aanzienlijk korter waardoor er ook ruimte is voor uitloop (Het is 'best practice' om het kritieke pad volledig in te plannen en niet open te laten voor speling zoals Schiphol doet)
- Bij het onderhoud aan de Buitenveldertbaan is de baan eerder in gebruik genomen (op verzoek van de LVNL) waarbij de baan overdag in gebruik was en in de nacht beschikbaar voor onderhoud. Er is niet gekeken of dit ook mogelijk is voor delen van het onderhoud aan de Aalsmeerbaan

Mijn verzoek is daarom het volgende:

- Zo spoedig mogelijk een second opinion te laten uitvoeren door een partij met afstand tot de Nederlandse luchtvaartsector. (dus bijvoorbeeld Helios en een Engels ingenieursburo , niet de gebruikelijke Nederlandse bureaus zoals To70). Omwonenden betrekken bij de vraagstelling aan dit bureau.

- Hangende dit onderzoek nog geen ontheffing aan Schiphol te verlenen (zij gaan ontheffing aanvragen voor het gebruiken van de onderhouds preferenties en mogelijk ook voor verhoging van handhavingspunten)

met vriendelijke groet,

[redacted]

On Thu, 28 Oct 2021 at 09:22, [redacted]@gmail.com> wrote:
Beste [redacted]

Bedankt voor de update. Indien er mogelijk eind dit jaar besloten wordt tot een second opinion dan is het belangrijk dat indien de resultaten daartoe aanleiding zouden geven het mogelijk is om het onderhoud uit te stellen. Bij de discussies over het onderhoud aan de Polderbaan werd namelijk de beschikbaarheid van materialen als argument door Schiphol aangevoerd waardoor het niet anders zou kunnen. Afspraken met leveranciers en aannemers die tijdig gemaakt te worden, en de huidige concept planning van Schiphol mag daarbij niet leidend zijn. Daarom mijn verzoek om zeker te stellen dat het geplande groot onderhoud eventueel ook later uitgevoerd kan worden. Daarbij is in het verleden het groot onderhoud aan de Aalsmeerbaan al eens een jaar uitgesteld.

met vriendelijke groet,

[redacted]

On Wed, 27 Oct 2021 at 23:37, [redacted]- DGLM
<[redacted]@minienw.nl> wrote:
Beste [redacted]

In reactie op jouw vraag het volgende.

Dank voor je mail met kritische noten over uitvoering en planning van het grootschalig onderhoud aan de Aalsmeerbaan volgende gebruiksjaar. Ik ben ook benieuwd hoe de sector omgaat met de punten die je noemt en heb daar zeker nog geen voldragen beeld van. In het overleg dat ik afgelopen week had met Schiphol en LVNL over baanonderhoud heb ik dan ook gevraagd naar de onderbouwing van hun plannen voor volgend jaar. Ze hebben dat op hoofdlijn uitgelegd, maar tijd ontbrak om op alle keuzes nader in te gaan. Daarom is afgesproken dat zij nadere informatie gaan aanleveren die gebruikt is om tot het voorstel voor groot baanonderhoud van de Aalsmeerbaan in 2022 met bijbehorende planning te komen. Daarnaast is de afspraak gemaakt dat zij snel (in november) contact gaan leggen om ORS partijen te informeren. Ik stel mij voor dat jij daar dan ook bij bent. Op basis van alle informatie die dan beschikbaar is wil ik eind van het jaar beslissen of het dan nog nodig is om een second opinion uit te laten uitvoeren op de plannen zoals jij dat voorstelt. In de planning zou dat moeten passen.

Hoop dat je hier voor nu voldoende aan hebt.

Met vriendelijke groet,
[redacted]

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: [redacted]@gmail.com<mailto[redacted]@gmail.com>>

Datum: dinsdag 05 okt. 2021 12:28 AM
Aan: [redacted] - DGLM
<[redacted]@minienw.nl<mailto:[redacted]@minienw.nl>>
Kopie [redacted]@vangeelconsultancy.eu
[redacted]@vangeelconsultancy.eu<mailt[redacted]@vangeelconsultancy.eu>>
Onderwerp: Onderhoud Aalsmeerbaan

Beste [redacted]

In de gebruiksprognose van Schiphol lees ik dat volgend jaar 3 maanden groot onderhoud is gepland aan de Aalsmeerbaan. Zoals ik al vreesde na de Polderbaan wordt het nu een gewoonte om excessief lang onderhoud te plannen. Bij Heathrow is echter een volledige baanrenovatie inclusief vervanging van het fundament uitgevoerd in de nachturen. Aangezien de Aalsmeerbaan niet wordt gebruikt in de nacht is dit voor Schiphol mogelijk ook een optie. Een andere optie om de impact op de omgeving te beperken is om voor activiteiten op het kritieke pad nu wel door te werken in de weekeinden en nacht waardoor de doorlooptijd aanzienlijk omlaag kan. De ervaring bij discussies over het onderhoud bij de Polderbaan leert dat Schiphol altijd wel technische redenenen aangeeft waarom zaken niet zouden kunnen maar die zijn voor ons en het ministerie niet controleerbaar. Om toch op goede gronden toestemming door het ministerie te kunnen verlenen is mijn verzoek om een second opinion te laten uitvoeren. Nu hebben wij nog de tijd en worden dan niet zoals bij de Polderbaan voor voldongen feiten gesteld. Dit door een bureau dat geen banden heeft met de Nederlandse luchtvaartsector (bijvoorbeeld Helios in combinatie met de firma die het onderhoud uitvoert bij Heathrow). Graag verneem ik of hiervoor mogelijkheden zijn.

met vriendelijke groet,

[redacted]

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

[redacted]

Van: [redacted]schiphol.nl>
Verzonden: vrijdag 26 november 2021 11:59
Aan: [redacted]@bodegraven-reeuwijk.nl; [redacted]@gmail.com; [redacted]@aalsmeer.nl; [redacted]bodegraven-reeuwijk.nl; [redacted]@ziggo.nl; [redacted]@gmail.com; [redacted]@hetnet.nl; [redacted]@mv-imc.com; [redacted]@kpnmail.nl; [redacted]@gmail.com; [redacted]@stichtsevecht.nl; [redacted]@hetnet.nl; [redacted]@odwh.nl; [redacted]@ziggo.nl; [redacted]@gmail.com; [redacted]@hotmail.com; [redacted]@uithoorn.nl; [redacted]@gmail.com; [redacted] DGLM; [redacted]
CC: [redacted]@lvnl.nl; [redacted]t@lvnl.nl; [redacted]@lvnl.nl; [redacted]@lvnl.nl; [redacted]
Onderwerp: Slides Informatiebijeenkomst (onderhouds)werkzaamheden 2022
Bijlagen: Informatiebijeenkomst Werkzaamheden 2022_25nov2021.pdf

Beste dames en heren,

Dank voor uw deelname gistermiddag aan de informatiebijeenkomst van Schiphol en LVNL over het baanonderhoudsprogramma voor 2022. In de bijlage vindt u de slides die tijdens deze bijeenkomst zijn getoond.

Het actuele overzicht van geplande onderhoudswerkzaamheden kunt u tevens altijd raadplegen op de websites van Schiphol (Schiphol | Baanonderhoud en werkzaamheden) en BAS (2022 | Planning Baanonderhoud - BAS (bezoekbas.nl)).

Vriendelijke groet,

[redacted]
[redacted]
[redacted]Omgevingsmanagement
Corporate Affairs

Monday out of office

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

[redacted]
Schiphol Group

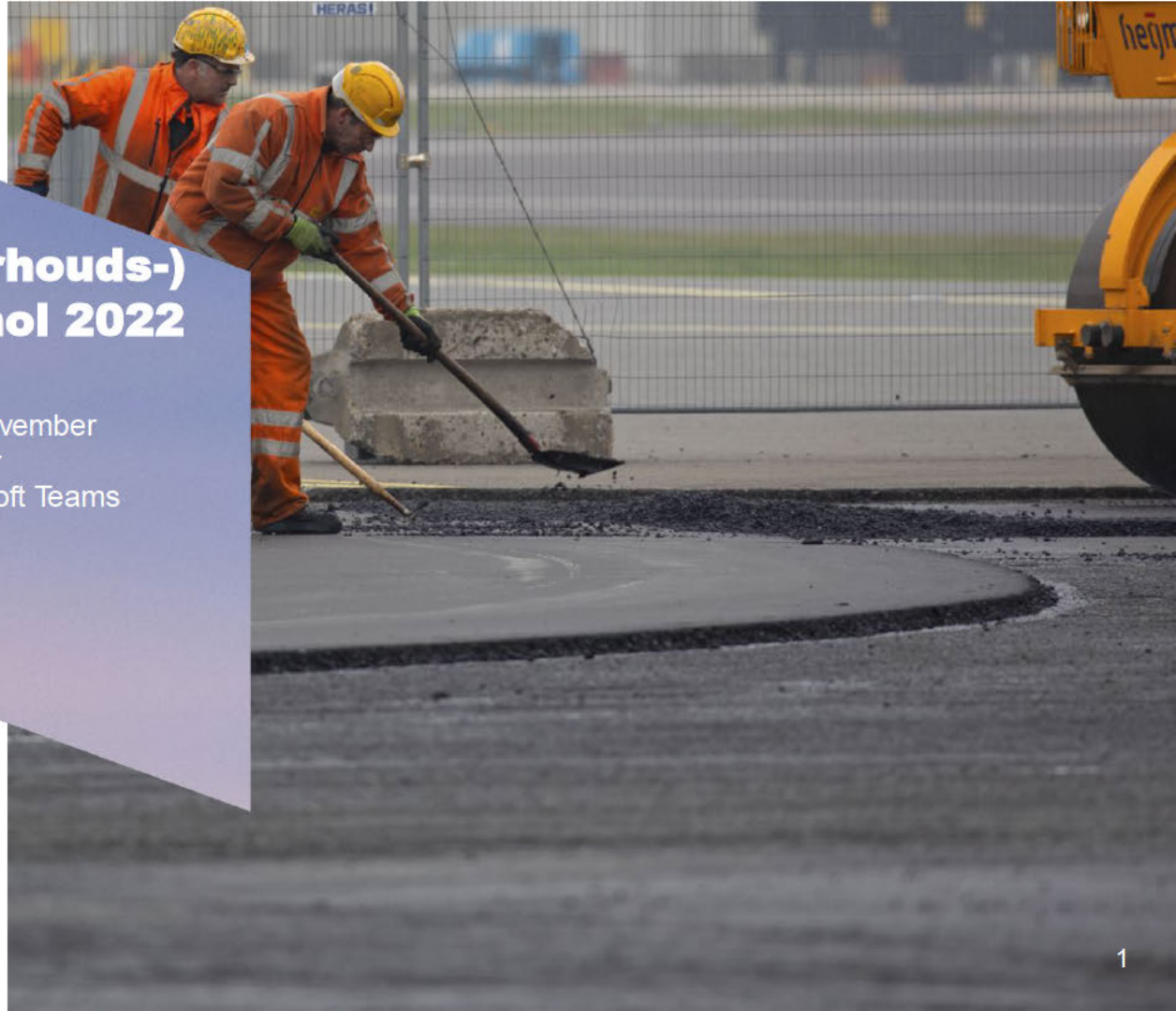
Follow us on: Facebook Twitter Linkedin Youtube Instagram

Please consider the environment before printing this e-mail

This email contains privileged information. It is intended only for the above-named recipient(s). You are requested not to disclose, copy or distribute the information contained within. If you have received this email in error, please notify the sender and delete it immediately. We assume no liability for damages related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Informatiesessie (onderhouds-) werkzaamheden Schiphol 2022

Datum: Donderdag 25 november
Tijd: 15.30 – 17.00 uur
Locatie: online via Microsoft Teams



Agenda

Terugblik 2021 en planning 2022

[redacted]
Schiphol Group

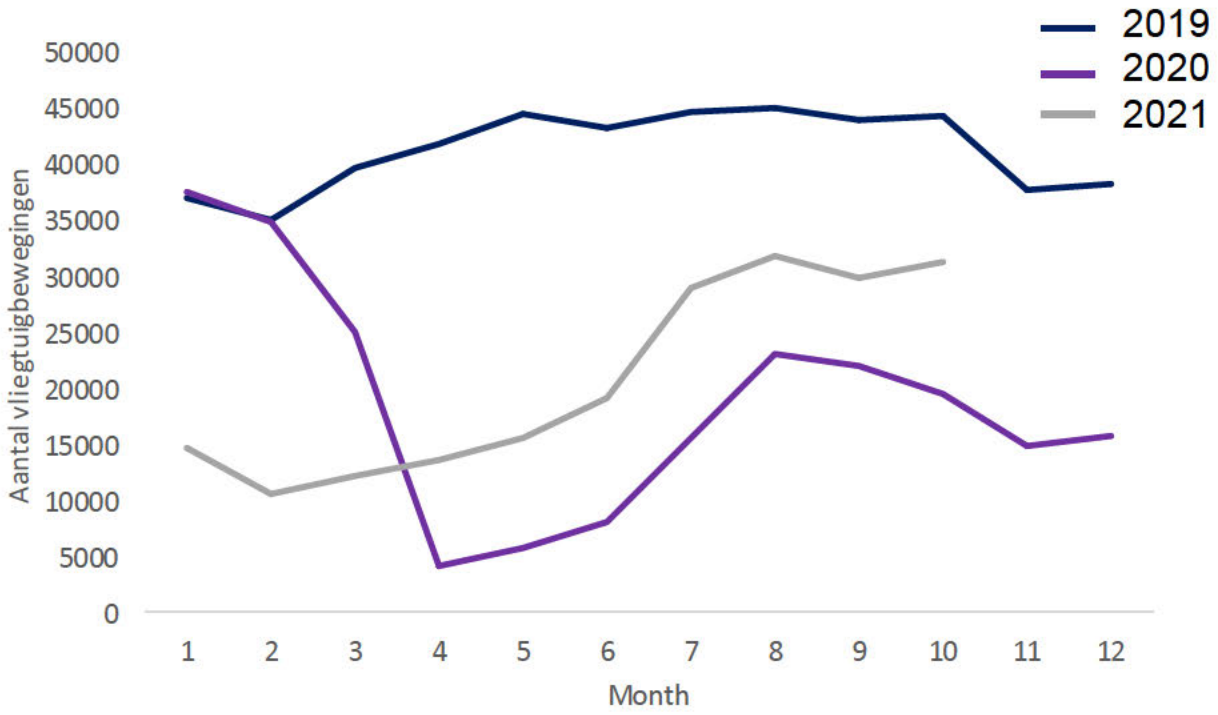
Groot onderhoud Aalsmeerbaan

[redacted]
Schiphol Group

Baangebruik en effecten voor omgeving

[redacted]
LVNL

COVID-crisis heeft grote impact op de luchtvaart



Schiphol streeft ernaar om de totale bedrijfslasten met ongeveer 20-25 procent te verlagen in 2021 en 2022. Enkele honderden banen zijn geschrapt.

Toch blijft er de noodzaak voor (onderhouds-) werkzaamheden

Schiphol en LVNL voeren (onderhouds-)werkzaamheden uit om:

- te zorgen dat de veiligheid van het vliegverkeer ook in de toekomst gewaarborgd blijft.
- onverwachte storingen te voorkomen, waardoor er niet volgens de vaste preferentie gevlogen kan worden.
- kosten te besparen en verstoringen voor de vliegoperatie op Schiphol te beperken.

Strategie en planning baanonderhoud

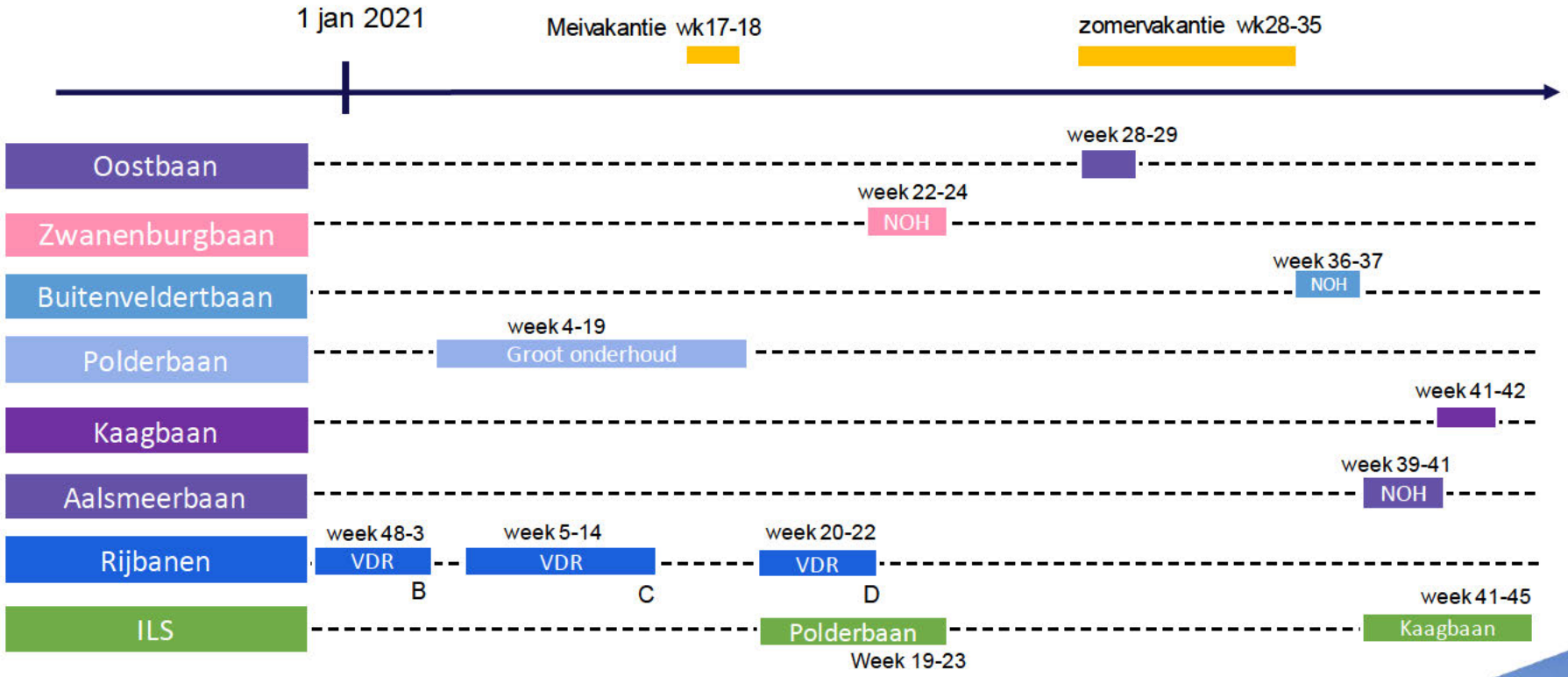
- Uitgangspunten
  - Planstabiel
  - Clusteren, clusteren, clusteren

- Groot onderhoud:
  - Gericht op behoud van de baanstroefheid, met een duur van 5-6 weken elke 7-8 jaar
  - Gericht op de onderlaag, met een duur van 10 tot 16 weken elke 15 jaar

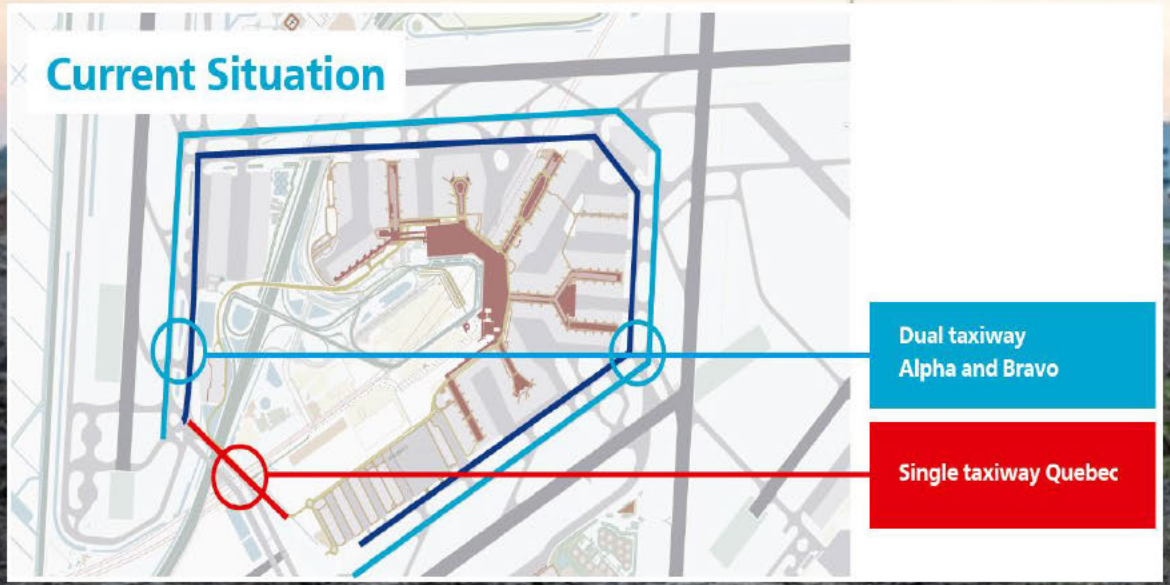
- Jaarlijkse 24/7 sluiting van een of twee weken met compleet geïntegreerd werk
  - Alles binnen de operationele invloedsfeer tegelijkertijd plannen met het baanonderhoud.

- Alle overige werkzaamheden zoveel mogelijk clusteren met deze onderhoudsperiodes

Terugblik werkzaamheden 2021



Werkzaamheden taxibanen (Project: Voltooiing dubbele rijbaanstelsel)



- Schiphol is omringd met een dubbele taxibaan genaamd Alpha en Bravo
- Taxibaan Quebec is een uitzondering en is enkelbaans
- Oplevering eerste fase 1A op 16 december!

Bouwfoto’s in vogelvlucht



Status maart 2020



Status Sept 2020



Status Jan 2021

Bouwfoto’s in vogelvlucht



Status maart 2021



Status Juni 2021

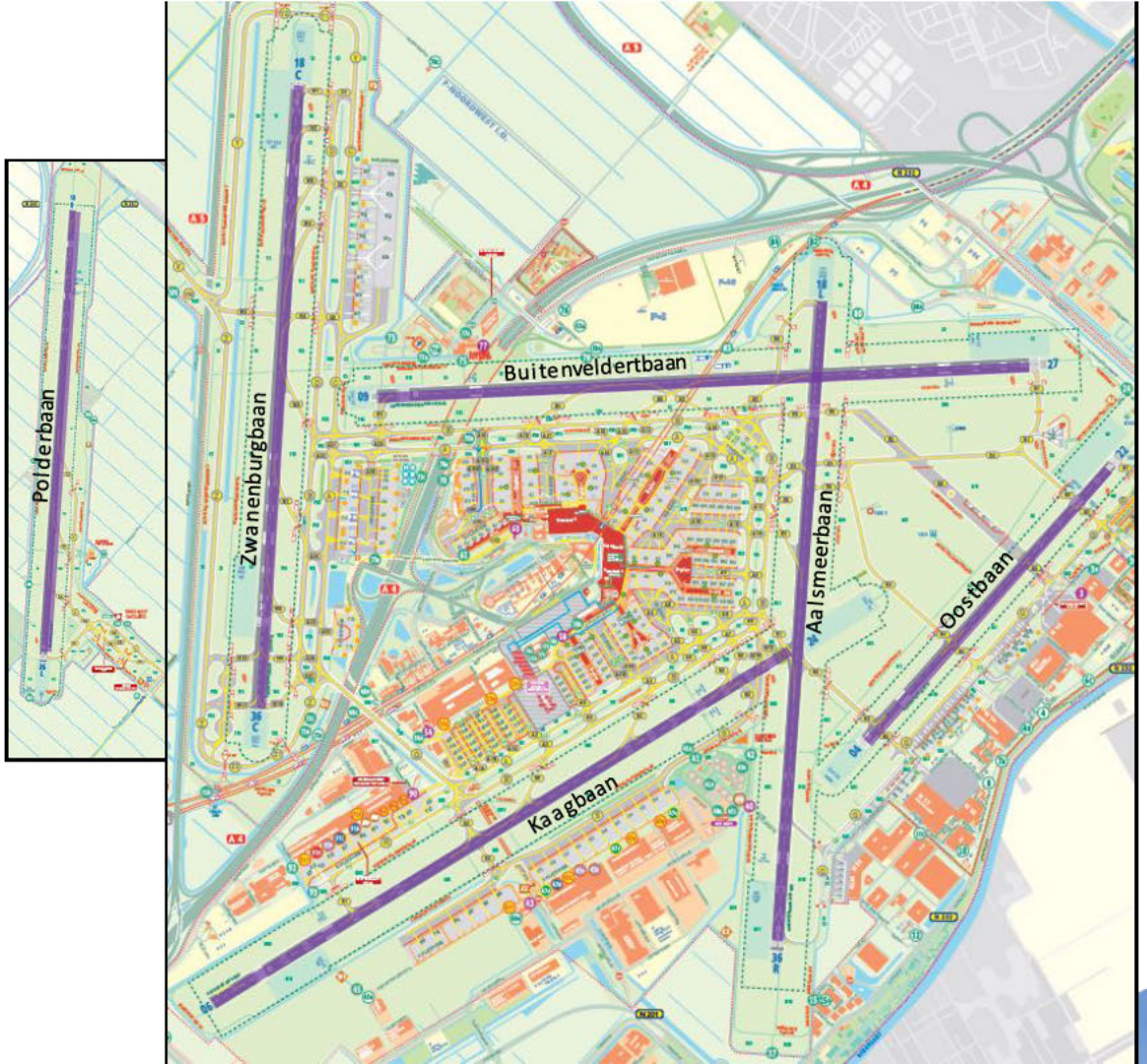


Status heden

Werkzaamheden in 2022

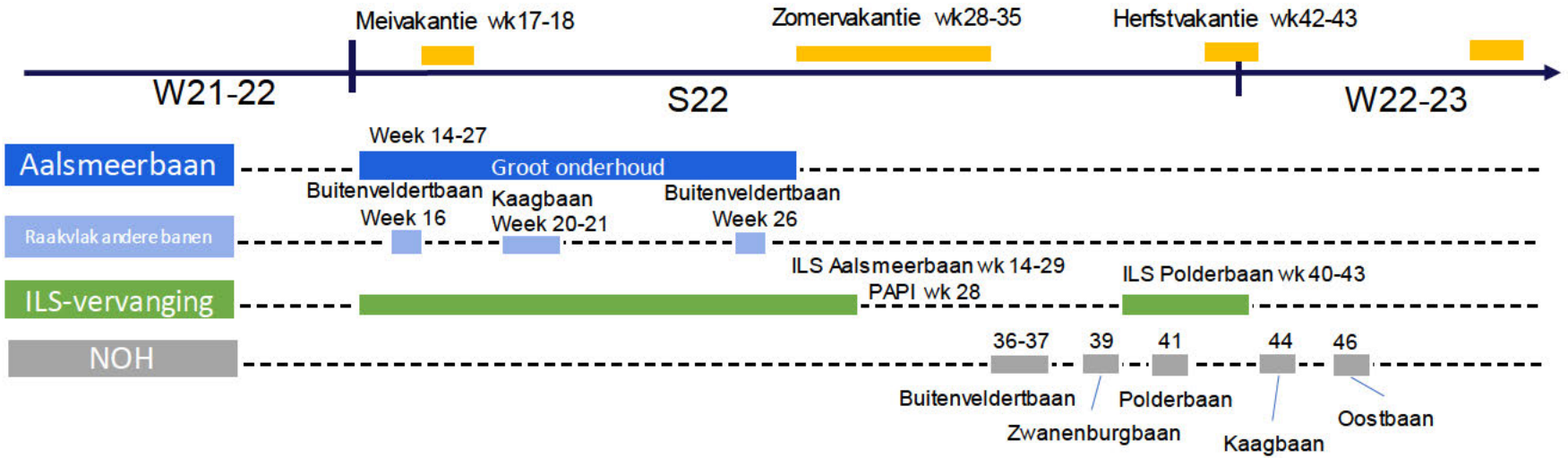
In 2022 staan de volgende projecten gepland met effecten op het baangebruik:

- Volgens de meerjarenplanning van onderhoud aan het banenstelsel wordt de Aalsmeerbaan aangepakt voor groot onderhoud, voor een periode van 14 weken.
- Ook worden jaarlijkse werkzaamheden uitgevoerd aan alle banen.
- Vervangingen van landingshulpmiddelen (Instrument Landing System) door LVNL.
- Daarnaast worden grote onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd aan taxibanen Alfa, Bravo, Charlie en Delta. Deze werkzaamheden hebben geen effect op het baangebruik.


Polderbaan
Zwanenburgbaan
Buitenveldertbaan
Aalsmeerbaan
Oostbaan
Kaagbaan

Planning werkzaamheden in 2022

Versie d.d. 25-11-2021



N.B.: planning onder voorbehoud van wijzigingen als gevolg van onvoorziene omstandigheden

Hoe is in deze onderhoudsplanning rekening gehouden met omwonenden? (1-2)

1. Door de doorlooptijd van de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken.
   - Door nu 14 weken onderhoud te plegen is de Aalsmeerbaan minimaal 7 jaar inzetbaar zonder werkzaamheden (behalve jaarlijks regulier onderhoud), en 15 jaar zonder onderhoud aan de fundering.

2. Door de werkzaamheden zo veel mogelijk te clusteren.
   - De taxibanen aan de kop van de Kaagbaan en de ILS-vervanging worden tegelijkertijd met de Aalsmeerbaan aangepakt.
   - Daardoor hoeft geen extra onderhoudsmoment te worden gepland met impact op gebruik van de Kaagbaan en/of Aalsmeerbaan.

3. Door de werkzaamheden zo vroeg mogelijk in het jaar te plannen.
   - Door niet voldoende beschikbaar budget is later begonnen met het plannen en voorbereiden van de werkzaamheden.
   - Hierdoor werd het gewenste startmoment in week 4 niet gehaald.
   - Vervolgens zijn 3 alternatieven onderzocht, en het alternatief met het minste overlast voor omwonenden is gekozen.

Hoe is in deze onderhoudsplanning rekening gehouden met omwonenden? (2-2)

4. Door, tijdens groot onderhoud aan de Aalsmeerbaan zo veel mogelijk de preferentievolgorde te volgen.

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



LVNL

Groot onderhoud Aalsmeerbaan

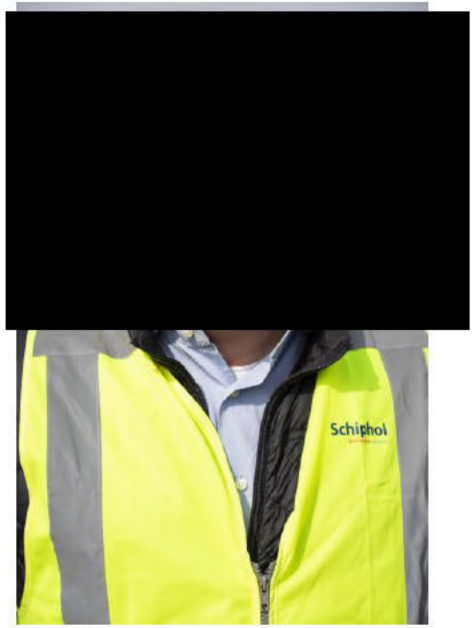
Schiphol Group

Introductie

Naam: [redacted]

Functie: Projectmanager

Afdeling: Schiphol Projects

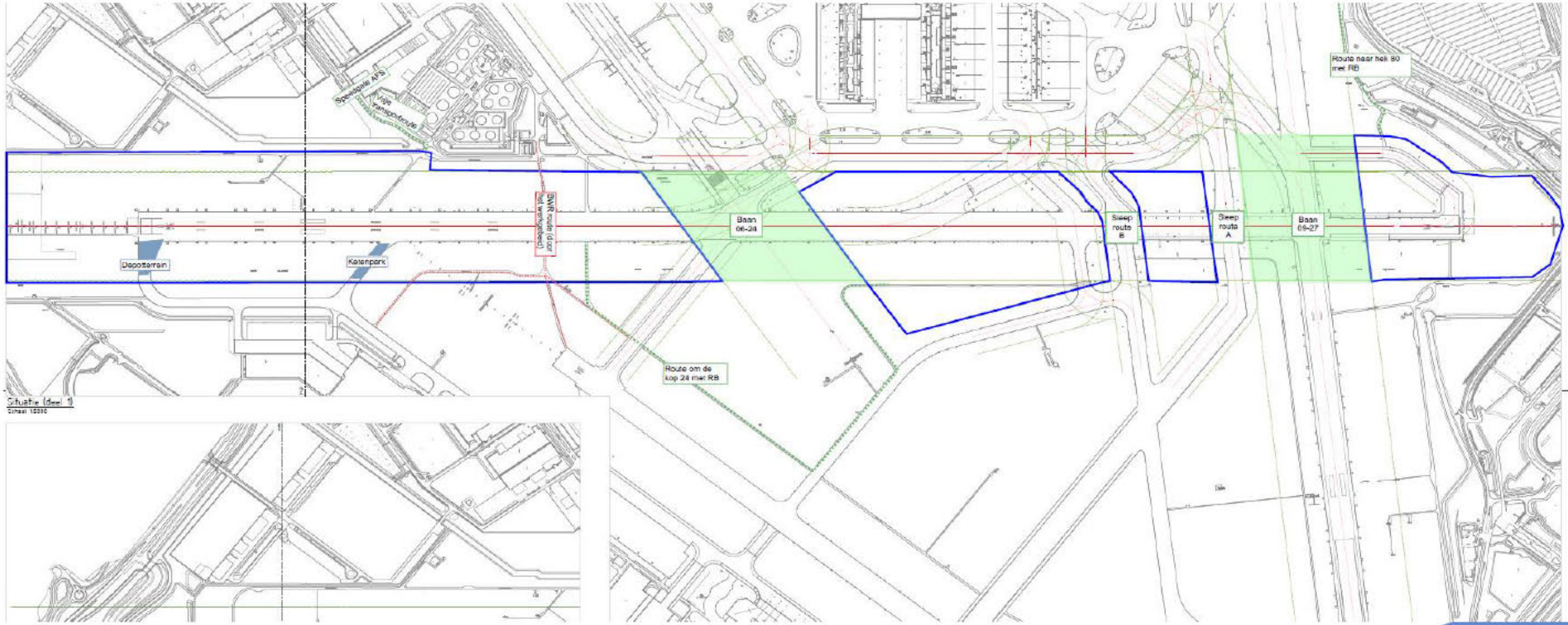


Scope
Groot Onderhoud
Aalsmeerbaan



- Frezen asfalt verharding
- Aanbrengen nieuw asfalt
- Aanbrengen nieuwe lampen
- Aanbrengen nieuwe kabels
- Aanbrengen nieuwe markering
- Vernieuwen aanvliegverlichting

Faseringsplan



Frezen asfalt
155.000 m2
10 cm1





3000 m2 per uur

Aanbrengen asfalt
65.000 Tn
2 lagen





2000 tn per dag

Aanbrengen
44.000 meter kabels
923 Led-Lampen





50 lampen per dag
3500 m1 kabel per dag

Aanbrengen
17 km markeringen





10 dagen werk

Vervangen aanvliegverlichting







LVNL

Aangepast baangebruik tijdens werkzaamheden 2022

Schiphol Group

Baangebruik op Schiphol

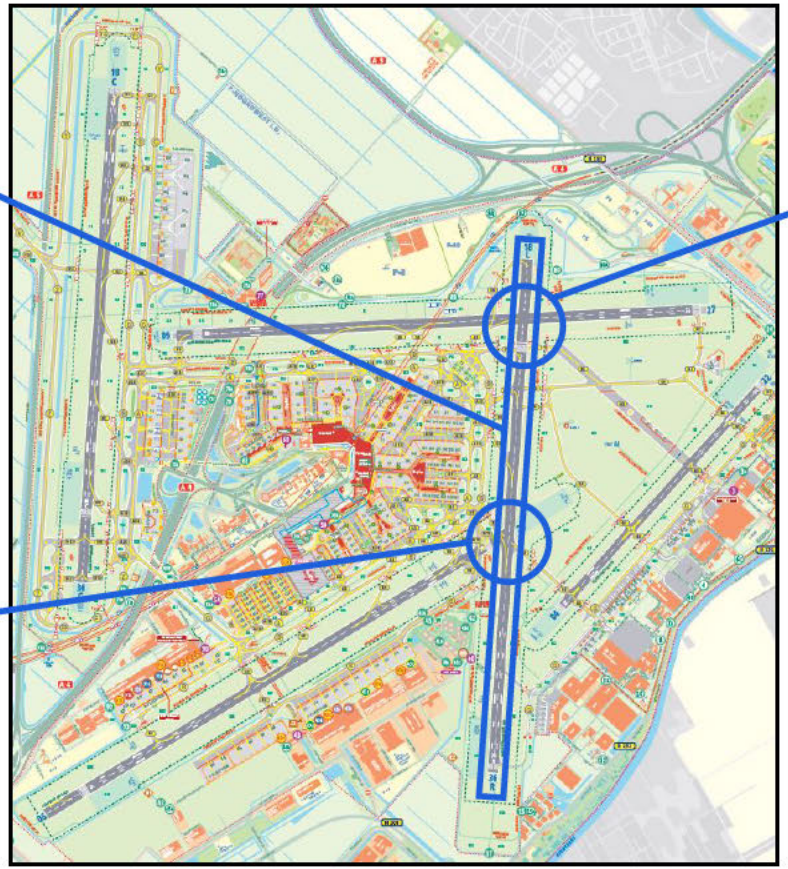
Welke banen op Schiphol in gebruik zijn hangt onder andere af van:

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

Effecten groot onderhoud op baangebruik

Alleen Aalsmeerbaan niet beschikbaar. Verkeer met name verplaatst naar de Buitenveldertbaan.

Werkzaamheden achter de Kaagbaan. Aalsmeerbaan geheel en Kaagbaan deels niet beschikbaar. Starten baan 24 wel mogelijk, op verkorte baan. Verkeer met name verplaatst naar de Zwanenburgbaan en Buitenveldertbaan, de Oostbaan.



Werkzaamheden aan kruising met Buitenveldertbaan. Aalsmeerbaan en Buitenveldertbaan beide niet beschikbaar. Verkeer met name verplaatst naar de Oostbaan.

Effecten ILS-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.

→ De betreffende baan is niet beschikbaar, noch het ILS zelf.
- ILS 36R: valt samen met groot onderhoud Aalsmeerbaan.
- ILS 18R: valt deels samen met normaal onderhoud Polderbaan.
  Tijdens deel niet samenvallend is baan overdag wel beschikbaar, ILS niet. 's Nachts wordt wel een andere baan ingezet.

2. Inregelen en meten van de nieuwe apparatuur.

→ Voor deze metingen is circa tien dagen doorlooptijd gepland, na afronding van het baanonderhoud. 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 overdag uitgevoerd met behulp van satellietnavigatie; minimum zicht 550 m en minimum wolkenbasis 200 voet (ca. 60 m). 's Nachts wordt een andere baan ingezet. 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). Deze fase duurt naar verwachting 30 dagen.

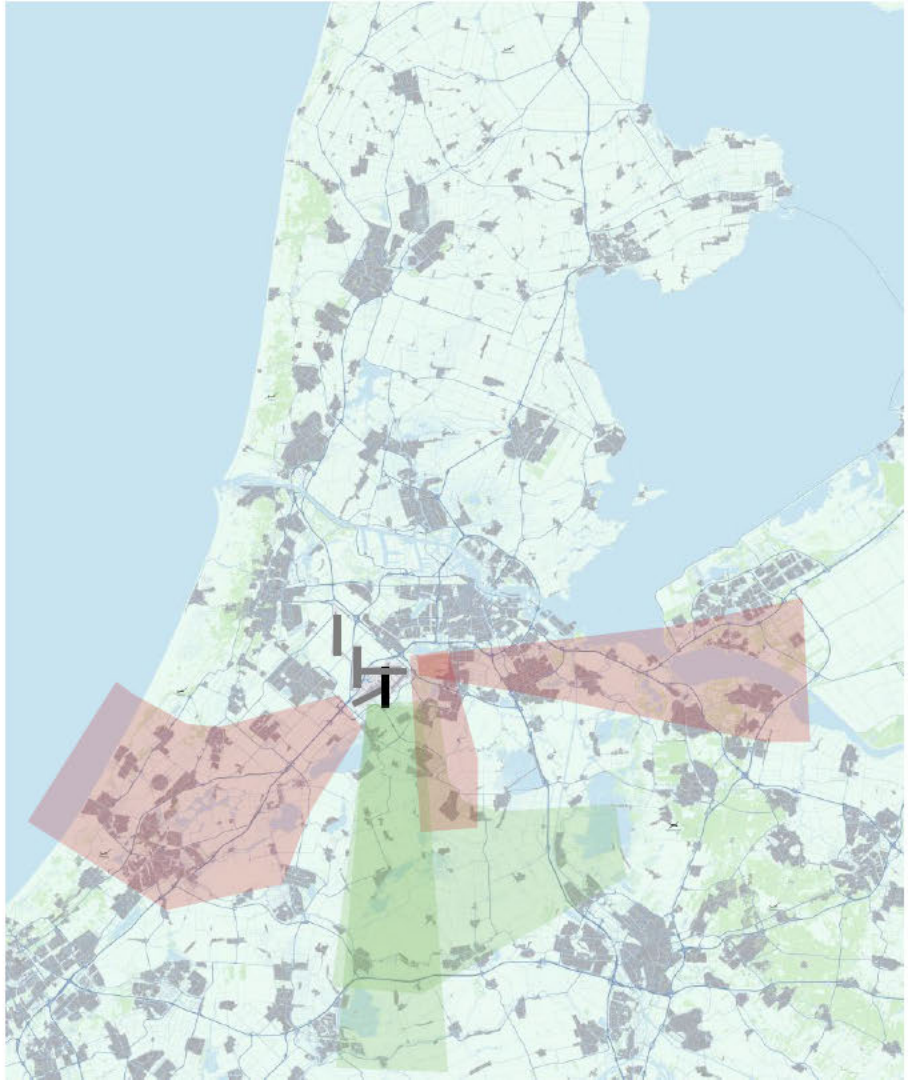
Na afronding van de derde fase is de baan weer inzetbaar onder alle zichtomstandigheden.



LVNL

Effecten voor de omgeving (bij huidige planning)

Schiphol Group



Groot onderhoud Aalsmeer-baan – Aalsmeerbaan niet beschikbaar

- 14 weken, van 4 april t/m 10 juli.
- Landend en startend verkeer verplaatst naar
  - de Buitenveldertbaan
  - de Kaagbaan
- ‘s Nachts geen merkbaar verschil. Aalsmeerbaan is normaal alleen inzetbaar overdag.

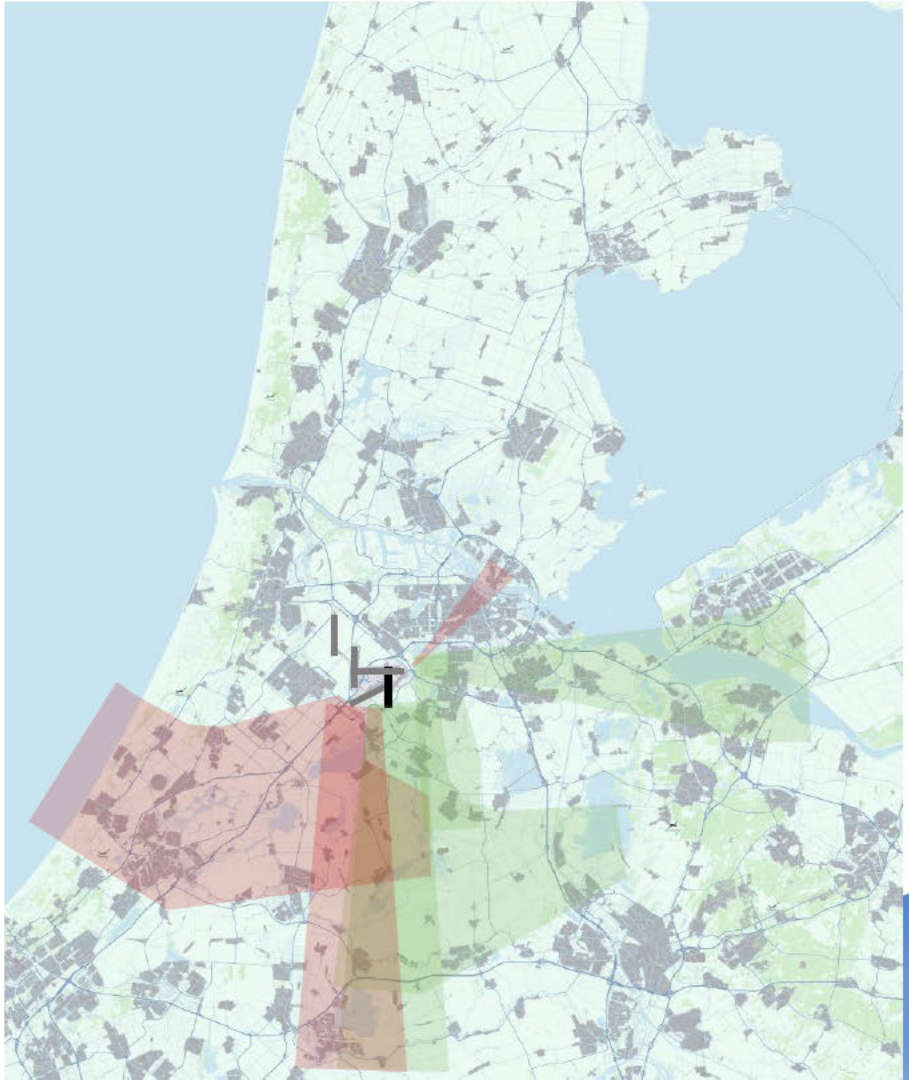
Groot onderhoud Aalsmeer-baan – Aalsmeerbaan en Buitenveldertbaan niet beschikbaar

- 2 weken, van 18 april t/m 24 april en van 27 juni t/m 3 juli.

- Landend verkeer verplaatst naar
  - de Oostbaan
  - de Zwanenburgbaan

- Startend verkeer verplaatst naar
  - de Zwanenburgbaan
  - de Kaagbaan

- ‘s Nachts geen merkbaar verschil, behalve bij harde zuidwesten wind (landen Oostbaan).





Groot onderhoud Aalsmeer-baan – Aalsmeerbaan en Kaagbaan (deels) niet beschikbaar

- Twee weken, van 16 mei t/m 29 mei.
- Landend verkeer verplaatst naar
  - de Buitenveldertbaan
  - de Zwanenburgbaan
  - de Oostbaan
- Startend verkeer verplaatst naar
  - de Buitenveldertbaan

Groot onderhoud Aalsmeer-baan – ILS-meetperiode

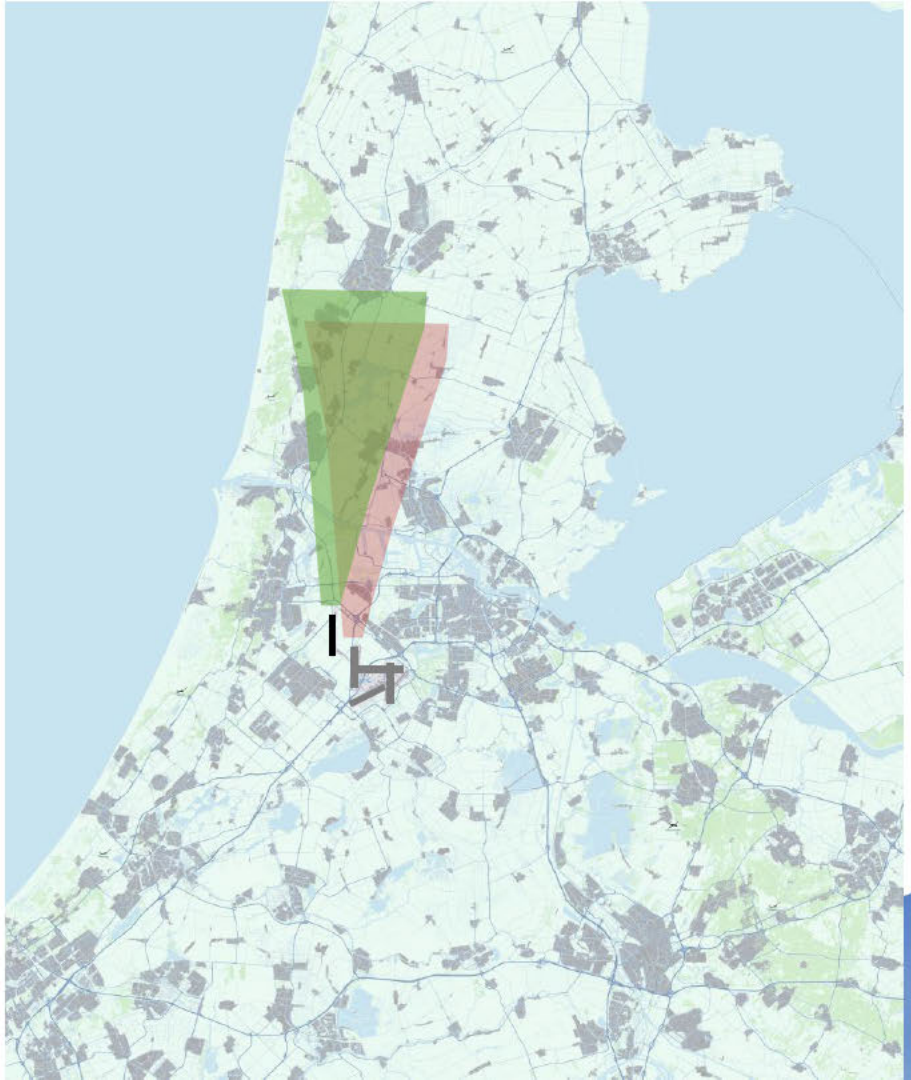
- Circa 2 weken, van 11 juli t/m 22 juli
- Landend verkeer verplaatst naar
  - de Zwanenburgbaan



ILS-vervanging Polderbaan

- Van 3 oktober t/m 16 oktober. 17 okt t/m 28 okt meetperiode. Daarna van 29 okt t/m 27 nov ILS Cat I

- Landend verkeer verplaatst naar de Zwanenburgbaan
  - in de nacht
  - overdag als zicht <550 m en/of wolkenbasis <200 voet





Normaal onderhoud Buitenveldertbaan

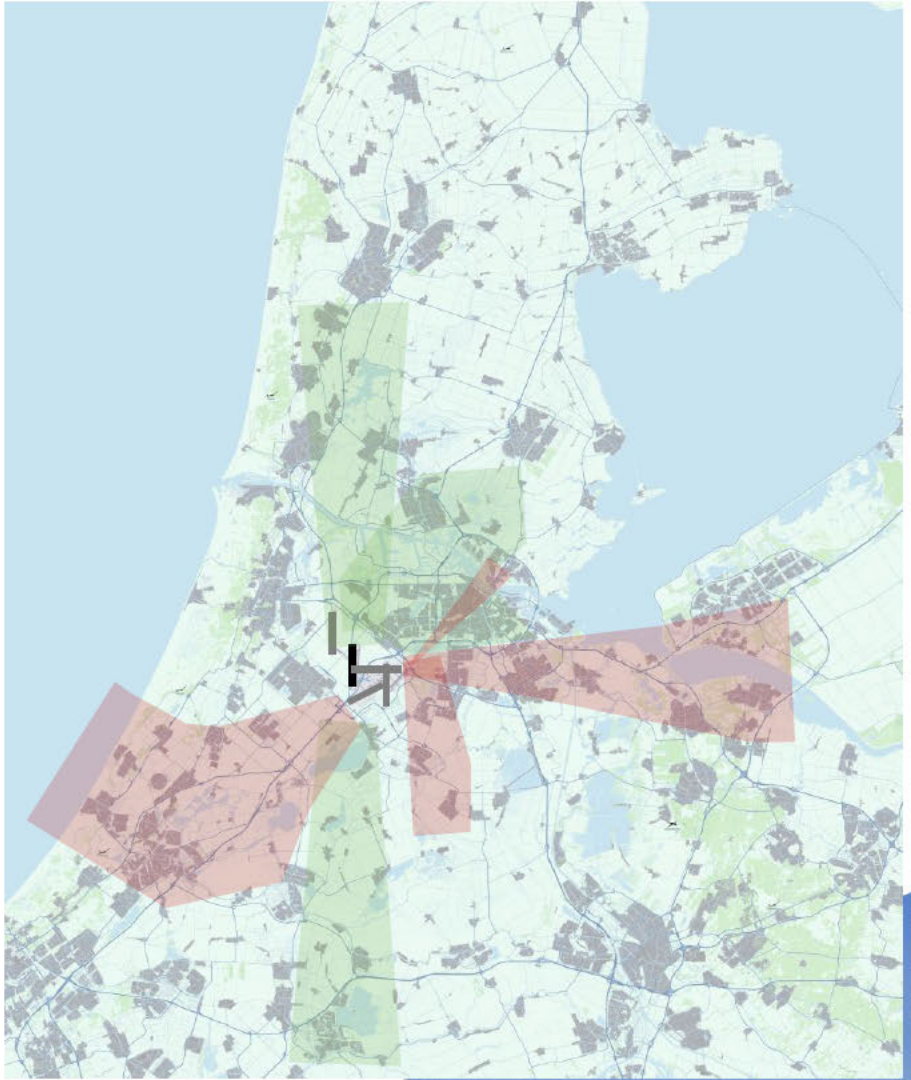
- 2 weken, van 5 september t/m 18 september

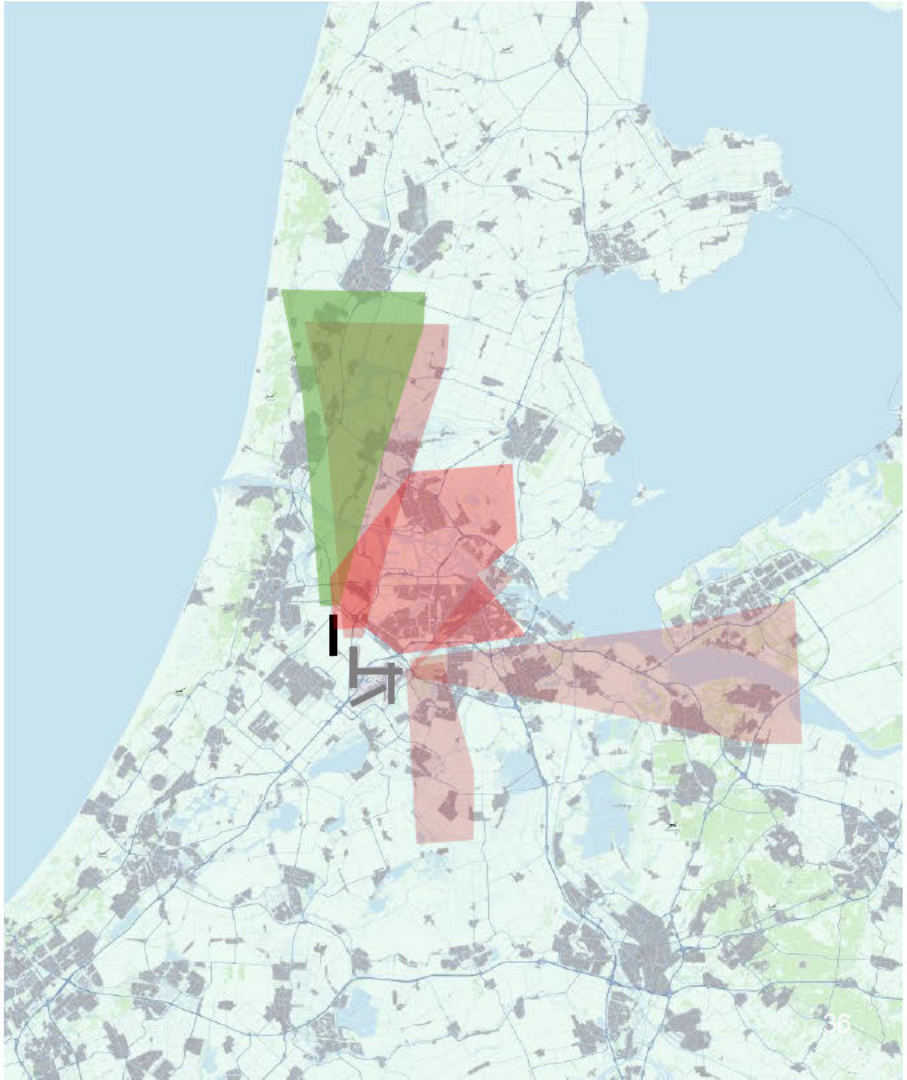
- Landend verkeer verplaatst naar
  - de Oostbaan
  - de Aalsmeerbaan
  - de Zwanenburgbaan

- Startend verkeer verplaatst naar
  - de Aalsmeerbaan
  - de Zwanenburgbaan

Normaal onderhoud Zwanenburgbaan

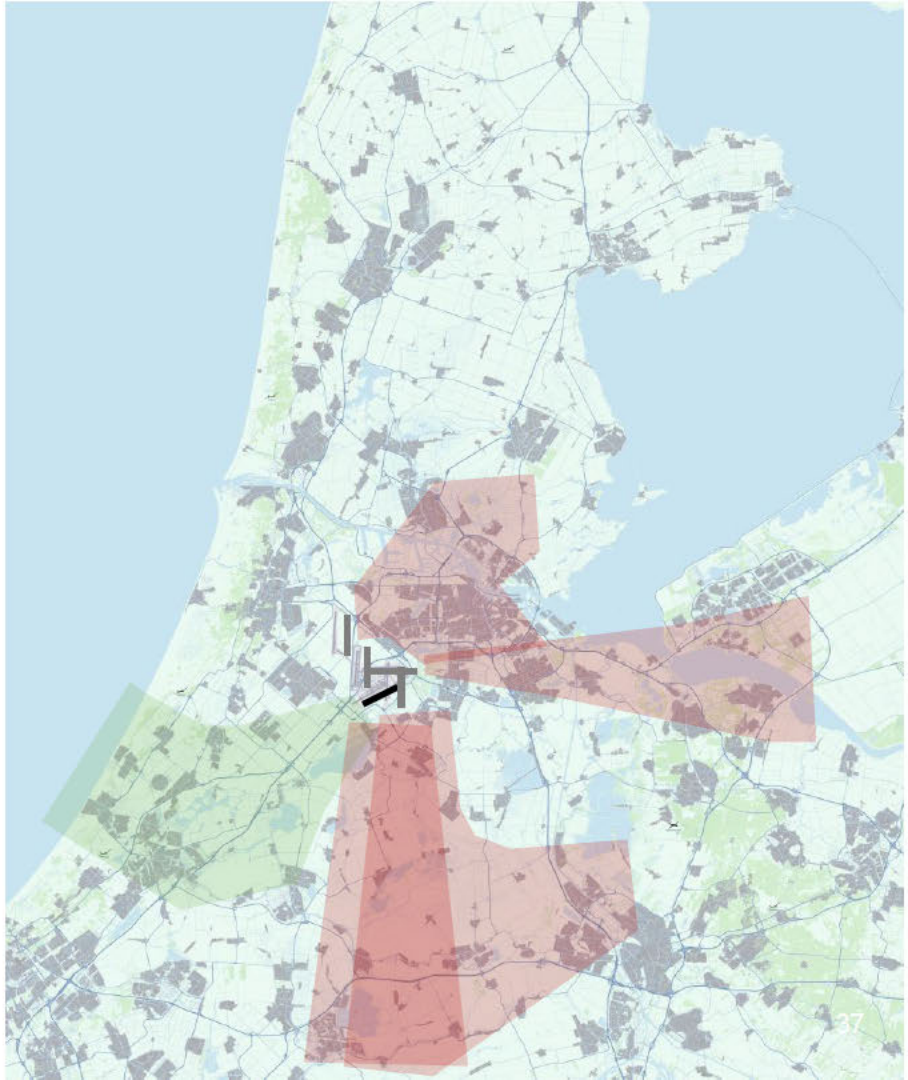
- 1 week, van 26 september t/m 2 oktober
- Landend verkeer verplaatst naar
  - de Buitenveldertbaan
  - de Oostbaan
  - de Kaagbaan (klein deel)
- Startend verkeer verplaatst naar
  - de Buitenveldertbaan
  - de Kaagbaan (klein deel)





Normaal onderhoud Polderbaan

- 1 week, van 10 oktober t/m 16 oktober
- Landend verkeer verplaatst naar
  - de Zwanenburgbaan
  - de Oostbaan of Buitenveldertbaan
- Startend verkeer verplaatst naar
  - de Zwanenburgbaan
  - de Buitenveldertbaan



Normaal onderhoud Kaagbaan

- 1 week, van 31 oktober t/m 6 november
- Landend verkeer verplaatst naar
  - de Zwanenburgbaan
  - de Aalsmeerbaan
- Startend verkeer verplaatst naar
  - de Zwanenburgbaan
  - de Aalsmeerbaan
  - de Buitenveldertbaan

Normaal onderhoud Oostbaan

- 1 week, van 14 november t/m 20 november

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



Meer informatie?

- **Bezoekersaanspreekpunt Schiphol (BAS)**
  www.bezoekbas.nl
- **Burennieuwsbrief Schiphol**
- **Website Schiphol**
  Schiphol | Baanonderhoud en werkzaamheden

Schiphol Group

Van:
Verzonden: maandag 17 januari 2022 14:06
Aan:
Onderwerp: RE: Agenda gesprek wethouder Everhardt vrijdag a.s.
Bijlagen: 20220117 Brief Afdoening Toezeggingen Schiphol v4.docx

Natuurvergunning zit ook donderdag in de commissie als brief (Zie bijlage)
Van baanonderhoud weet ik het niet zo goed; in principe heb ik de vorige keer al opgeroepen om 24 uur door te werken om de overlast zo klein mogelik te maken. Kan ik verder toelichten; suggestie?

Van: @amsterdam.nl>
Verzonden: maandag 17 januari 2022 14:01
Aan: @amsterdam.nl>; @amsterdam.nl>
Onderwerp: FW: Agenda gesprek wethouder Everhardt vrijdag a.s.
Zin in? goed om voor de zekerheid het verslag van de vorige keer na te lopen op de voortgang van specifieke punten (natuurvergunning, baanonderhoud etc.)
Tot vrijdag!

Van:
Verzonden: maandag 17 januari 2022 14:00
Aan: xs4all.nl) xs4all.nl>; @xs4all.nl>; @gmail.com>; @xs4all.nl>; @gmail.com>; @gmail.com>; @hetnet.nl' @hetnet.nl>; @kpnmail.nl>; @icloud.com' @icloud.com>
Onderwerp: Agenda gesprek wethouder Everhardt vrijdag a.s.
Geachte mevrouw, heer,
Bijgevoegd treft u de agenda aan voor het gesprek met wethouder Everhardt van vrijdag 21 januari a.s. Ook voeg ik het verslag bij van het besprokene in maart jl. Helaas is het zo dat deze vergadering toch weer digitaal plaats moet vinden. U krijgt daarom in deze e-mail ook een link naar het programma Teams, waar de meesten van u naar ik veronderstel ervaring mee hebben:
[Link naar de virtuele MS Teams ruimte]
De hee (gemeente Amsterdam) zal het gesprek voorzitten. Het is de bedoeling dat wethouder Everhardt zijn positie ten aanzien van de twee hoofdpunten van gesprek uiteenzet gevolgd door een hopelijk vruchtbare dialoog.
Vanzelfsprekend zie ik uit naar het gesprek en hoop ik dat u het nieuwe jaar in goede gezondheid bent begonnen.
N.B.: ik nodig bij deze de bij mij bekende vertegenwoordigers van het PVA uit en de in Amsterdam woonachtige bewonersvertegenwoordigers in de ORS. Als ik iemand vergeten ben, stuurt u dan gerust aan mij een verzoek om de stukken door te sturen.
Vriendelijke groet,

Gemeente Amsterdam
Jodenbreestraat 25, 5e etage
Postbus 2133, 1000 CC Amsterdam
Telefoon
E-ma @amsterdam.nl
Internet www.amsterdam.nl

Gemeente
Amsterdam

Bezoekadres
Amstel 1
1011 PN Amsterdam

Postbus 202
1000 AE Amsterdam
Telefoon 14 020
amsterdam.nl

Retouradres: Postbus 202, 1000 AE Amsterdam

De leden van de raadscommissie Financiën, Economische
Zaken en Duurzaamheid
Amstel 1
1011 PN Amsterdam

Datum	14 januari 2022
Ons kenmerk	TAO2021-001423
Uw kenmerk	
Behandeld door	A.M. Reussink, Economie en Cultuur, Gemeente Amsterdam
Kopie aan	
Bijlage	
Onderwerp	Toezeggingen inzake Schiphol

Geachte leden van de raadscommissie,

Tijdens de commissievergadering van 16 december jl. heb ik toegezegd zsm na het reces terug te komen op gesprekken met Schiphol n.a.v. vragen van **de leden Kuiper-De Haan (CU), Nadif (GL) en Flentge (SP) over resp. werknemers die veel fijnstof inademen, over de (natuur)vergunning van Schiphol en het verminderde aantal jaarlijkse vluchten, en over het geblokkeerde onderzoek onder de werknemers naar fijnstof, gezondheid en arbeidsomstandigheden.**
Op 22 december 2021 heb ik een gesprek gehad over deze onderwerpen met de heer Dick Benschop, CEO van Schiphol. Daarnaast heb ik op 23 december 2021 tevens een gesprek gehad met mevrouw Louise Gunning, voorzitter van de Raad van Commissarissen van Schiphol en de heer Jaap Winter, lid van de Raad van Commissarissen van Schiphol. Dit gesprek ging ook over deze onderwerpen.

Arbeidsomstandigheden
Ik heb mijn zorgen geuit over de arbeidsomstandigheden, arbeidsvoorwaarden en de gezondheid van de mensen die op platforms werken.
In uw raad leefde de vraag of Schiphol het onderzoek (van het ministerie van IenW, uitgevoerd door de NLR) geblokkeerd zou hebben. Schiphol heeft een en ander toegelicht en aangegeven dat er geen sprake is van het blokkeren van onderzoek of het beïnvloeden van de uitslag ervan.
De gezondheid van medewerkers is een doorlopend punt van aandacht. Schiphol heeft aangegeven dat er hoge concentraties ultrafijnstof zijn op de platforms, vergelijkbaar met drukke binnensteden.
Schiphol heeft een aantal maatregelen aangekondigd, als onderdeel van het Actieplan Ultrafijnstof uit 2019:

- Er is een taskforce opgericht door Schiphol en luchthavenpartners om te onderzoeken of en hoe medewerkers beter beschermd kunnen worden tegen uitstoot;
- Er wordt nu aanvullend onderzoek onder de platformmedewerkers gedaan door Schiphol. Hier is een onafhankelijk voorzitter voor aangetrokken;
- Extra beschermingsmiddelen;
- Alternatieve opstart- of taxiprocedures leveren ook een bijdrage aan de gezondheid van werknemers, hieronder vallen ook extra pushbackmaatregelen zoals op de luchthaven Kopenhagen;
- Versnelling van lange termijn maatregelen zoals elektrificatie van grondafhandeling.

Ik heb aangegeven dat op het gebied van arbeidsvoorwaarden en –omstandigheden alle deelnemingen van de gemeente 'best in class' moeten zijn conform ons beleid voor verbonden partijen. Dit beeld werd herkend en onderschreven.

Natuurvergunning
De aanvraag voor een natuurvergunning is heel belangrijk voor Schiphol. Dit heeft Schiphol op 1 oktober 2020 gedaan bij het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (bevoegd gezag). Het ministerie van LNV heeft daar een positief ontwerpbesluit over genomen, gevolgd door een zienswijzenprocedure.
Een natuurvergunning bepaalt de tijdslijn van veel andere besluiten. Eén van de zaken die hiermee samenhangen is de beëindiging van het anticiperend handhaven door de Inspectie Leefomgeving en Transport, wat meer rechtszekerheid biedt voor omwonenden van Schiphol.
Dit heb ik ook benadrukt bij Schiphol. Ik heb gevraagd naar de huidige status en de maatregelen, die Schiphol neemt.
Schiphol heeft aangegeven dat technisch overleg met het ministerie van LNV plaatsvindt. Het proces rond vergunningen is nog gaande.
Hierop heb ik gevraagd om als aandeelhouder actief geïnformeerd te blijven.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en beschouw de toezegging als afgedaan

Met vriendelijke groet,
namens het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam,

Victor Everhardt
Wethouder Economische Zaken

Van: [redacted]
Verzonden: maandag 7 maart 2022 13:39
Aan: [redacted]
CC: [redacted]
Onderwerp: RE: Onderhoud Aalsmeerbaan

Hallo [redacted]

Bedankt voor je signaal.
In het nemen van noodzakelijke besluiten over baanonderhoud is het van belang dat er tijdig inzichten van de omgeving worden afgewogen.

In onze contacten met het Rijk en Schiphol benadrukken we altijd het goed betrekken van de omgeving, gedegen voorbereiding en zorgvuldige afweging.
Dit zullen we blijven doen.

Groeten,
[redacted]

[redacted]
Economische Zaken en Cultuur

Gemeente Amsterdam

Van: [redacted]@gmail.com>
Verzonden: vrijdag 4 maart 2022 11:46
Aan: [redacted]@amsterdam.nl>;[redacted]@amsterdam.nl>
Onderwerp: Re: Onderhoud Aalsmeerbaan

Beste [redacted]

Ik heb woensdag in een agendaoverleg ORS aan het ministerie gevraagd naar de stand van zaken onderhoud Aalsmeerbaan en onze bezwaren daarbij. Het antwoord
was dat het ministerie weinig had kunnen doen omdat de ontheffing pas eind februari was ingediend door Schiphol. Procesmatig is uiteraard van alles aan te merken

- Schiphol is de voorbereidingen door bezuinigingen later gestart waardoor het onderhoud niet kan plaatsvinden in een meer gunstige periode (volgens eigen powerpoint van Schiphol)
- De omgeving is niet betrokken bij het opstellen van de plannen (zoals voortaan wel gewenst zoals het ministerie ook heeft aangegeven bij de ontheffing voor de Polderbaan)
- Doordat er slechts ruim een maand zit tussen de ontheffingsaanvraag en de geplande start van de werkzaamheden is er geen tijd om deze goed te beoordelen en een goede second opinion te laten uitvoeren.

Daarom mijn verzoek om als gemeente Amsterdam bezwaar te maken tegen deze gang van zaken. Tijdens het experiment NNHS heeft Schiphol overigens op eigen initiatief besloten om het onderhoud van de Aalsmeerbaan een jaar uit te stellen, dit is technisch heel goed mogelijk.

met vriendelijke groet,

[redacted]

On Thu, 25 Nov 2021 at 17:20, [redacted]@gmail.com> wrote:

FYI.

---------- Forwarded message ---------
From: [redacted]@gmail.com>
Date: Thu, 25 Nov 2021 at 17:16
Subject: Re: Onderhoud Aalsmeerbaan
To: [redacted] DGLM <[redacted]@minienw.nl>
Cc: <[redacted]@vangeelconsultancy.eu>, [redacted]
[redacted]@omgevingsraadschiphol.nl>

Best[redacted]

De informatiesessie van Schiphol is zojuist afgelopen. Ik ben zwaar teleurgesteld om een aantal redenen:

- Naar aanleiding van het onderhoud aan de Polderbaan is bij het plan Minder Hinder opgenomen dat er ruimte zou zijn voor inbreng van de omgeving alvorens de plannen vast te stellen. Deze ruimte blijkt Schiphol nu niet gepland te hebben. Schiphol gaf aan dat wijzigingen niet meer mogelijk zijn en de voorbereidingen zoals het bestellen van materialen zijn gestart. Schiphol stelt ons dus voor een voldongen feit.
- De door Schiphol gemaakte keuzes zonder de omgeving daarbij te betrekken zijn erg ongelukkig. Zo was er een afweging tussen onderhoud in het voor- of najaar. Ondanks dat de kans op uitloop in het najaar groter is heeft dit tijdvak vanuit omwonenden veruit de voorkeur. In het najaar wordt de Buitenveldertbaan sowieso vanwege de weersomstandigheden vaker ingezet en het voorjaar is juist een rustige periode die nu zwaar verstoord wordt
- Schiphol heeft wederom gekozen om activiteiten op het kritieke pad niet in het weekeinde en in de nacht in te plannen. Het argument dat dit nodig is om verstoringen op te vangen en de einddatum te halen is niet steekhoudend
    - Bij het onderhoud aan de Polderbaan was er ondanks deze speling sprake van meermaals uitloop , en er waren aanvullende/herstelwerkzaamheden na het eigenlijke onderhoud
    - Bij het volledig inplannen van het kritieke pad wordt de planning aanzienlijk korter waardoor er ook ruimte is voor uitloop (Het is 'best practice' om het kritieke pad volledig in te plannen en niet open te laten voor speling zoals Schiphol doet)
- Bij het onderhoud aan de Buitenveldertbaan is de baan eerder in gebruik genomen (op verzoek van de LVNL) waarbij de baan overdag in gebruik was en in de nacht beschikbaar voor onderhoud. Er is niet gekeken of dit ook mogelijk is voor delen van het onderhoud aan de Aalsmeerbaan

Mijn verzoek is daarom het volgende:

- Zo spoedig mogelijk een second opinion te laten uitvoeren door een partij met afstand tot de Nederlandse luchtvaartsector. (dus bijvoorbeeld Helios en een Engels ingenieursburo , niet de gebruikelijke Nederlandse bureaus zoals To70). Omwonenden betrekken bij de vraagstelling aan dit bureau.
- Hangende dit onderzoek nog geen ontheffing aan Schiphol te verlenen (zij gaan ontheffing aanvragen voor het gebruiken van de onderhouds preferenties en mogelijk ook voor verhoging van handhavingspunten)

met vriendelijke groet,

[redacted]

On Thu, 28 Oct 2021 at 09:22, [redacted]@gmail.com> wrote:

Beste [redacted]

Bedankt voor de update. Indien er mogelijk eind dit jaar besloten wordt tot een second opinion dan is het belangrijk dat indien de resultaten daartoe aanleiding zouden geven het mogelijk is om het onderhoud uit te stellen. Bij de discussies over het onderhoud aan de Polderbaan werd namelijk de beschikbaarheid van materialen als argument door Schiphol aangevoerd waardoor het niet anders zou kunnen. Afspraken met leveranciers en aannemers die tijdig gemaakt te worden, en de huidige concept planning van Schiphol mag daarbij niet leidend zijn. Daarom mijn verzoek om zeker te stellen dat het geplande groot onderhoud eventueel ook later uitgevoerd kan worden. Daarbij is in het verleden het groot onderhoud aan de Aalsmeerbaan al eens een jaar uitgesteld.

met vriendelijke groet,

[redacted]

On Wed, 27 Oct 2021 at 23:37, [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl> wrote:

Beste [redacted]

In reactie op jouw vraag het volgende.

Dank voor je mail met kritische noten over uitvoering en planning van het grootschalig onderhoud aan de Aalsmeerbaan volgende gebruiksjaar. Ik ben ook benieuwd hoe de sector omgaat met de punten die je noemt en heb daar zeker nog geen voldragen beeld van. In het overleg dat ik afgelopen week had met Schiphol en LVNL over baanonderhoud heb ik dan ook gevraagd naar de onderbouwing van hun plannen voor volgend jaar. Ze hebben dat op hoofdlijn uitgelegd, maar tijd ontbrak om op alle keuzes nader in te gaan. Daarom is afgesproken dat zij nadere informatie gaan aanleveren die gebruikt is om tot het voorstel voor groot baanonderhoud van de Aalsmeerbaan in 2022 met bijbehorende planning te komen. Daarnaast is de afspraak gemaakt dat zij snel (in november) contact gaan leggen om ORS partijen te informeren. Ik stel mij voor dat jij daar dan ook bij bent. Op basis van alle informatie die dan beschikbaar is wil ik eind van het jaar beslissen of het dan nog nodig is om een second opinion uit te laten uitvoeren op de plannen zoals jij dat voorstelt. In de planning zou dat moeten passen.

Hoop dat je hier voor nu voldoende aan hebt.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: [redacted]@gmail.com<mailto:[redacted]@gmail.com>>
Datum: dinsdag 05 okt. 2021 12:28 AM
Aan: [redacted] - DGLM
<[redacted]@minienw.nl<mailto[redacted]@minienw.nl>>

Kopie: [redacted]@vangeelconsultancy.eu
<[redacted]@vangeelconsultancy.eu<mailto:[redacted]@vangeelconsultancy.eu>>
Onderwerp: Onderhoud Aalsmeerbaan

Beste [redacted]

In de gebruiksprognose van Schiphol lees ik dat volgend jaar 3 maanden groot onderhoud is gepland aan de Aalsmeerbaan. Zoals ik al vreesde na de Polderbaan wordt het nu een gewoonte om excessief lang onderhoud te plannen. Bij Heathrow is echter een volledige baanrenovatie inclusief vervanging van het fundament uitgevoerd in de nachturen. Aangezien de Aalsmeerbaan niet wordt gebruikt in de nacht is dit voor Schiphol mogelijk ook een optie. Een andere optie om de impact op de omgeving te beperken is om voor activiteiten op het kritieke pad nu wel door te werken in de weekeinden en nacht waardoor de doorlooptijd aanzienlijk omlaag kan. De ervaring bij discussies over het onderhoud bij de Polderbaan leert dat Schiphol altijd wel technische redenenen aangeeft waarom zaken niet zouden kunnen maar die zijn voor ons en het ministerie niet controleerbaar. Om toch op goede gronden toestemming door het ministerie te kunnen verlenen is mijn verzoek om een second opinion te laten uitvoeren. Nu hebben wij nog de tijd en worden dan niet zoals bij de Polderbaan voor voldongen feiten gesteld. Dit door een bureau dat geen banden heeft met de Nederlandse luchtvaartsector (bijvoorbeeld Helios in combinatie met de firma die het onderhoud uitvoert bij Heathrow). Graag verneem ik of hiervoor mogelijkheden zijn.

met vriendelijke groet,

[redacted]

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

[redacted]

Van: [redacted]@gmail.com>
Verzonden: zaterdag 19 maart 2022 13:10
Aan: [redacted]
Onderwerp: Fwd: Agenda en stukken tbv informatiesessie Groot Baanonderhoud - maandag 21 maart a.s. 13.30
Bijlagen: 220321 Agenda bespreking ontwerpregeling groot baanonderhoud 2022.pptx; Informatiedocument werkzaamheden Schiphol 2022.pdf; Aanvraagbrief ministeriële regeling groot baanonderhoud 2022.pdf; 220317 Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel ORS.docx

Beste [redacted]

Zie bijgaand. Voor de zekerheid stuur ik het door. De aanvraag is eerder ook naar wethouder de Vries gestuurd.
Enkele algemene opmerkingen van mijn kant (ik heb er nog meer voor Schiphol en het ministerie).

- Het is heel triest dat Schiphol bij het huidige aantal vluchten al verhoging aanvraagt voor een handhavingspunt bij de Buitenveldertbaan/Oostbaan. Dit geeft nog eens aan dat de beloofde verbetering met het Aldersakkoord compleet niet is waargemaakt, integendeel. En groot onderhoud is geen uitzondering. Er is ieder jaar wel groot onderhoud waardoor wij getroffen worden
- Het wordt nu ook duidelijk waarom Schiphol minder dan de helft van de beschikbare tijd gebruikt voor de planning en niet doorwerkt in de nacht en de weekenden voor activiteiten op het kritieke pad. Ze hebben de resources niet geregeld. Schiphol doet het af als een gegeven. De aannemers en leveranciers plannen hun capaciteit echter op basis van de contracten met Schiphol. Doorlooptijd heeft daarbij geen prioriteit voor de omgeving. Ze wentelen het af op de omgeving.
- Het ministerie neemt in de regeling de aanvraag van Schiphol over.
- Bij de eerdere uitnodiging werd gesteld dat er nu weinig gedaan kan worden en dat we vooral moeten kijken naar verbeteringen in de toekomst. Echter bij het vorige onderhoud aan de Polderbaan heeft het ministerie al gesteld dat in de toekomst de omgeving eerder betrokken moet worden tijdens het plannen. Ministerie laat het nu blijkbaar lopen .

groet,

[redacted]

---------- Forwarded message ---------
From: [redacted]@omgevingsraadschiphol.nl>
Date: Fri, 18 Mar 2022 at 14:11
Subject: Agenda en stukken tbv informatiesessie Groot Baanonderhoud - maandag 21 maart a.s. 13.30
To: [redacted]@omgevingsraadschiphol.nl>

Beste deelnemers aan de informatiesessie groot baanonderhoud,

U heeft zich aangemeld voor de informatiesessie die het ORS-secretariaat op verzoek van het ministerie heeft ingepland op **maandag 21 maart aanstaande van 13.30-15.00 uur.**

Ter voorbereiding op deze informatiebijeenkomst Groot Baanonderhoud doe ik u hierbij op verzoek van het ministerie de volgende stukken toekomen:

- De agenda
- De ontwerpregeling
- Aanvraagbrief + bijbehorend informatiedocument

Met vriendelijke groet,

[redacted]

[redacted]

Omgevingsraad Schiphol

www.omgevingsraadschiphol.nl

[redacted]

Please consider the environment before printing e-mail

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ontwerpregeling groot baanonderhoud 2022

Informatiebijeenkomst leden ORS 21/3/2021

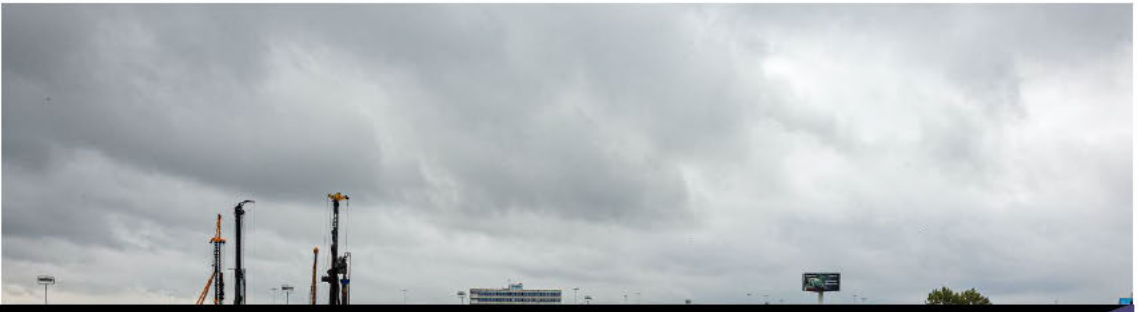
(Online)

Agenda bespreking ontwerpregeling gbo 2021

1) Toelichting doel regeling (IenW)

2) Vragen over informatie in de ontwerpregeling
   - Korte uitleg noodzaak en inrichting onderhoudswerkzaamheden (Schiphol)
   - Korte uitleg baangebruik tijdens onderhoudsperiode en bijbehorende preferentietabel (LVNL)

3) Overige vragen



DEFINITIEF
21 februari 2022
1.0

Informatiedocument werkzaamheden Schiphol

Behorende bij de notificatie van (onderhouds-) werkzaamheden in gebruiksjaar 2022

Welcome to Amsterdam Airport

LVNL Schiphol

Inhoudsopgave

1	**Inleiding**	**3**
2	**Geplande werkzaamheden in gebruiksjaar 2022 met effect op het baangebruik**	**4**
2.1	Totstandkoming planning onderhoud	4
2.2	Planning onderhoud	5
2.3	Beperking overlast omgeving	7
3	**Beschrijving werkzaamheden**	**9**
3.1	Groot onderhoud Aalsmeerbaan	9
3.2	Beschrijving overige werkzaamheden	11
3.3	Combinatie van werkzaamheden	11
4	**Wettelijk kader**	**12**
4.1	Vigerende wetgeving	12
4.2	Concept wetgeving (NNHS)	12
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 Aalsmeerbaan	19
6	**Resultaten verwacht baangebruik en geluidbelasting**	**22**
6.1	Baangebruik	22
6.2	Geluidbelasting	23

1 Inleiding

In gebruiksjaar 2022 wordt de Aalsmeerbaan gedurende week 14 t/m week 27 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 Aalsmeerbaan worden ook andere (normaal) onderhoudswerkzaamheden 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 Zwanenburg- en Buitenveldertbaan zullen meer ingezet worden dan normaal.

In Hoofdstuk 2 wordt een overzicht gegeven van de geplande onderhoudswerkzaamheden met effect op het baangebruik in 2022, waarvoor in bepaalde periodes een vrijstelling van de regels voor nachtelijk baangebruik en vervangende preferentietabellen noodzakelijk zijn. Het betreft groot onderhoud aan de Aalsmeerbaan en het beperkt beschikbaar zijn van de daaraan kruisende Buitenveldertbaan en Kaagbaan. Tevens beschrijft Hoofdstuk 2 hoe de overlast op de omgeving zo veel mogelijk is beperkt.

In Hoofdstuk 3 wordt aangegeven welke type werkzaamheden in 2022 worden 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 2022 met effect op het baangebruik

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de geplande werkzaamheden in 2022, waarvoor vrijstelling voor de regels van nachtelijk baan- en routegebruik wordt aangevraagd. Het betreft groot onderhoud aan de Aalsmeerbaan (baan 18L-36R). Doordat de Aalsmeerbaan fysiek raakt aan de Buitenveldertbaan (09-27) en de Kaagbaan (06-24), zal dit onderhoud ook impact hebben op de afhandeling van het vliegverkeer op deze twee banen.

2.1 Totstandkoming planning onderhoud

In deze sectie wordt een toelichting gegeven op het proces dat is gevolgd om tot een keuze te komen voor de timing van het GOH 18L-36R n.a.v. het afwijken van de baanonderhoudsstrategie.
Daarnaast bevat deze sectie een samenvatting van de gekozen totale planning voor 2022 en de verwachte impact.

In het OSO op 30 september is akkoord gegeven op het advies vanuit het TICAR (Total Impact Capacity & Runway Use, voorheen Strategisch cobra) voor scenario 2a. Dit scenario houdt in dat het Groot Onderhoud 18L-36R wordt uitgevoerd in het voorjaar (start week 14) met zo min mogelijk gelijktijdige baan –en rijbaanwerkzaamheden.

Toelichting proces
In het OSO van 27 juli is de, door het TICAR, geadviseerde timing van het GOH 18L-36R in het voorjaar ter discussie gesteld vanwege het commercieel belang van de meivakantie. Het TICAR is gevraagd om de operationele consequenties en risico's van uitvoering in het najaar nader te onderzoeken en eind september te presenteren aan het OSO zodat er een besluit genomen kan worden. Er is afgesproken om een extra planning '22 en impact performance assessment te maken met de uitvoering van de 18L in het najaar om een afweging tussen het voor – en najaar mogelijk te maken. Op 30 september is het resultaat aan het OSO gepresenteerd en is het advies van het TICAR voor optie 2a (voorjaar) overgenomen.

Resultaten aanvullend onderzoek
In het aanvullend onderzoek dat naar aanleiding van de vraag vanuit het OSO is uitgevoerd is de 60-70% kans op uitloop van 3 tot 4 weken, in samenwerking met de maincontractor, verder uitgewerkt.

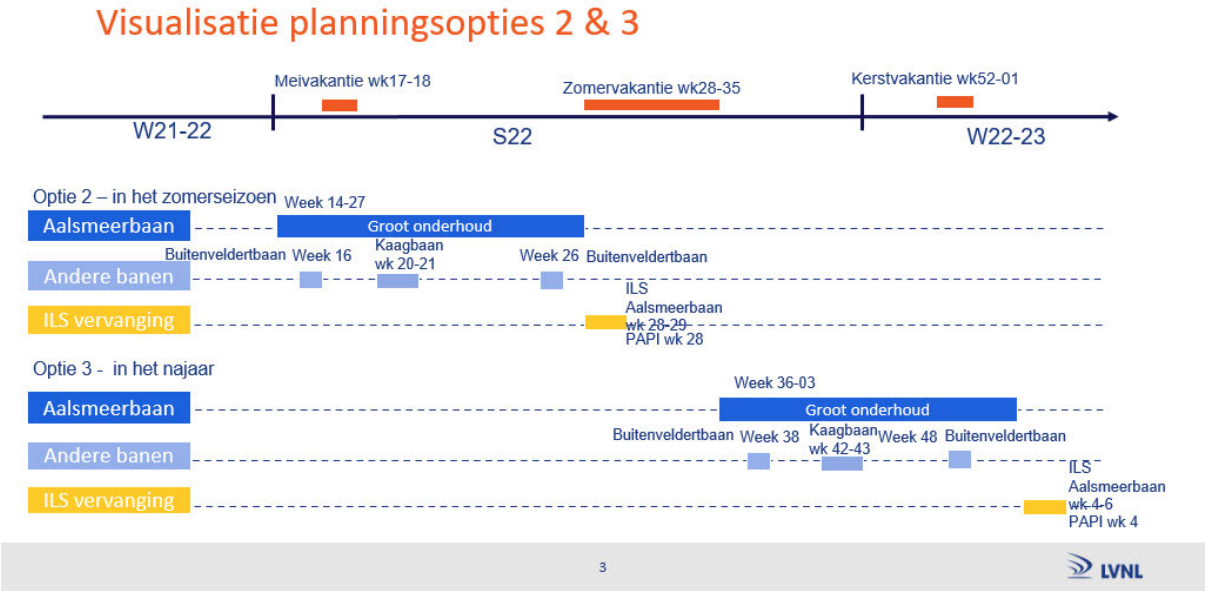
Onderstaande overzicht van risico's en consequenties zijn het resultaat van dit onderzoek:

- De risico-inschatting dat er 60-70% kans bestaat op 3 tot 4 weken directe uitloop van het werk door winterse weersomstandigheden is onveranderd. Deze uitloop raakt direct de kerstvakantie. Omdat de kerstvakantie niet in te richten is met verplichte werkdagen leidt de uitloop tot een verlet van 5 tot 6 weken waarbij het werk in 2023 afgerond zal worden.
- Groot onderhoud projecten aan banen (18L en 18C) kunnen niet dicht op elkaar worden gepland ivm. inzet en capaciteit bij de maincontractor. De minimale tussentijd is 6 weken. Het geplande GOH aan 18C in 2023 verschuift bij uitloop van 18L ook. Daarmee raakt het de periode van de meivakantie in 2023.
- Het uitvoeren van de werkzaamheden in de winter heeft negatieve effecten op de kwaliteit door regen en vorst tijdens het werk. Dit leidt tot een hoger storingsniveau en een toename van ongeplande verstoringen in de baanbeschikbaarheid.
- Hogere projectkosten door langere doorlooptijd van het werk

- In de najaars periode zijn de risico's op gebied van de beschikbaarheid van mensen, materieel en materiaal significant groter.
- Vertraging in de oplevering van andere geplande Airside projecten welke een directe relatie hebben met het GOH van de 18L (bijv. de realisatie van stopbar N2-E6).

Toelichting planningsopties

Onderstaande afbeelding geeft de twee planningsopties weer.



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.

Advies TICAR

Scenario 2a is geadviseerd om de volgende redenen:

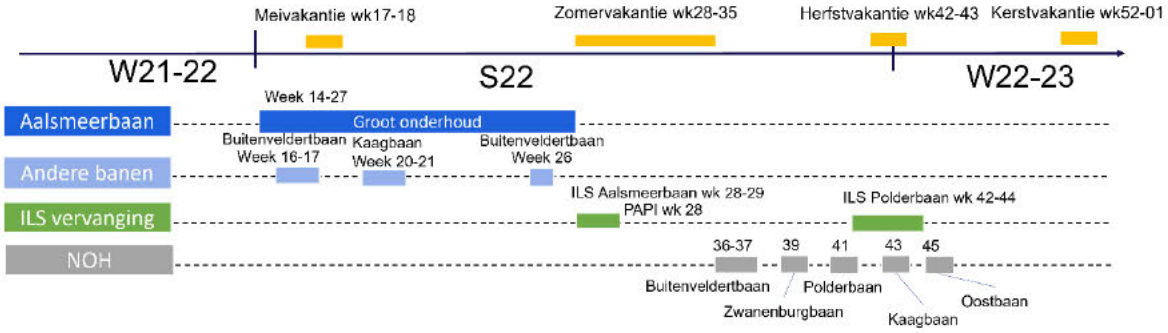
- De consequenties van de uitloop in het najaar zijn niet acceptabel. Wanneer de uitloop ontstaat lopen de werkzaamheden door in de kerstvakantie en in 2023. De start van het Groot Onderhoud 18C schuift dan op waardoor dat werk in de meivakantie uitkomt.
- Vanuit het perspectief van omwonenden heeft uitvoering in het voorjaar de voorkeur vanwege de hogere betrouwbaarheid van de duur van het afwijkende baangebruik.
- Door de rijbaanwerkzaamheden te spreiden is de kans op aanvullende uitloop door gebrek aan kritische resources het laagst.

Vervolg
Het gekozen scenario wordt overgedragen aan het COBRA om de werkvoorbereiding verder te detailleren met als doel een stabiele uitvoering binnen dit kader.

Daarnaast wordt op korte termijn vanuit het TICAR de planning voor 2023 opgepakt, waarvoor vaststaat dat het Groot Onderhoud 18C-36C conform baanonderhoudsstrategie wordt uitgevoerd.

2.2 Planning onderhoud

In 2022 worden verschillende types werkzaamheden uitgevoerd aan de infrastructuur van de luchthaven Schiphol. Figuur 1 geeft het overzicht van de planning van de betreffende werkzaamheden die mogelijk een impact gaan hebben op het baangebruik en daarmee op de geluidbelasting rondom de luchthaven.



Figuur 1: Schematische weergave van de planning van werkzaamheden met effect op het baangebruik in gebruiksjaar 2022

In Figuur 1 is te zien dat er, naast het groot onderhoudsmoment (GOH) voor de Aalsmeerbaan, voor alle overige banen normaal onderhoud zal plaatsvinden. Voor de Aalsmeerbaan gaat het om een groot onderhoud wat eens in de 7 jaar wordt uitgevoerd. Tijdens deze periode zal dit grote onderhoud voor in totaal 4 weken interfereren met het gebruik van de Buitenveldertbaan en de Kaagbaan. Voor de overige banen gaat het om een normaal onderhoudsmoment (NOH) dat elk jaar wordt uitgevoerd. Daarnaast zullen er door LVNL noodzakelijke werkzaamheden uitgevoerd worden aan het Instrument Landing System (ILS) van de Aalsmeerbaan en Polderbaan.

Door de werkzaamheden die in 2022 gepland staan zal er afgeweken worden van het gangbare baangebruik. Tabel 1 geeft voor de periode van het GOH aan de Aalsmeerbaan en de ILS werkzaamheden aan wat de impact is op het baangebruik overdag en in de nacht.

Tabel 1: Overzicht van de impact van de GOH werkzaamheden aan de Aalsmeerbaan op het baangebruik

Van	Tot	Duur	Werkzaamheden	Baangebruik overdag	Baangebruik 's nachts
4 apr.	10 jul.	14 weken	Groot onderhoud Aalsmeerbaan	Landen en starten op Buitenveldertbaan, en deels Kaagbaan.	Geen effect
18 apr.	1 mei.	2 weken	Raakvlak groot onderhoud Aalsmeerbaan en Buitenveldertbaan	Landen op Oostbaan of Zwanenburgbaan Starten van Kaagbaan of Zwanenburgbaan	Tijdens harde (zuid)westen wind landen op Oostbaan
16 mei	29 mei	2 weken	Raakvlak groot onderhoud Aalsmeerbaan en Kaagbaan	Landen op Oostbaan of Buitenveldertbaan Starten van Buitenveldertbaan	Landen op Zwanenburgbaan
27 jun.	3 jul.	1 week	Raakvlak groot onderhoud Aalsmeerbaan en Buitenveldertbaan	Landen op Oostbaan of Zwanenburgbaan Starten van Kaagbaan of Zwanenburgbaan	Tijdens harde (zuid)westen wind landen op Oostbaan
11 jul.	24 jul.	2 weken	ILS werkzaamheden Aalsmeerbaan (meetperiode)	Landen op Zwanenburgbaan	Geen effect.
3 okt.	28 okt.	4 weken	ILS werkzaamheden Polderbaan	Landen op Zwanenburgbaan	Landen op Zwanenburgbaan

Error! Reference source not found. geeft voor de periode van het NOH aan de overige banen aan wat de impact is o p het baangebruik overdag en in de nacht.

Tabel 2: Overzicht van de impact van de NOH werkzaamheden aan de banen op het baangebruik

Van	Tot	Duur	Werkzaamheden	Baangebruik overdag	Baangebruik 's nachts
5 sep.	18 sep.	2 weken	Normaal Onderhoud Buitenveldertbaan	Landen op Oostbaan, Aalsmeerbaan of Zwanenburgbaan Starten van Aalsmeerbaan of Zwanenburgbaan	Geen effect.
26 sep.	2 okt.	1 week	Normaal Onderhoud Zwanenburgbaan	Landen op Buitenveldertbaan of Oostbaan Starten van Buitenveldertbaan	Geen effect.
10 okt.	16 okt.	1 weken	Normaal Onderhoud Polderbaan	Landen op Zwanenburgbaan, en Buitenveldertbaan of Oostbaan Starten van Zwanenburgbaan en Buitenveldertbaan	Landen op Zwanenburgbaan en starten van Zwanenburgbaan
24 okt.	30 okt.	1 week	Normaal Onderhoud Kaagbaan	Landen op Zwanenburgbaan en Aalsmeerbaan Starten van Zwanenburgbaan, Aalsmeerbaan en Buitenveldertbaan	Landen en starten op Zwanenburgbaan
7 nov.	14 nov.	1 week	Normaal Onderhoud Oostbaan	Landen en starten op Buitenveldertbaan en andere in gebruik zijnde hoofdbanen	Geen effect.

2.3 Beperking overlast omgeving

Het groot onderhoud aan de Aalsmeerbaan is onderdeel van de baanonderhoudsstrategie van Schiphol. Met deze strategie wordt de beschikbaarheid en de betrouwbaarheid van de start- en landingsbanen geoptimaliseerd. De omvang van het groot onderhoud aan de Aalsmeerbaan volgt uit de 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 Aalsmeerbaan. 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 14 weken onderhoud te plegen is de Aalsmeerbaan 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 aan de kop van de Kaagbaan en de ILS-vervanging worden tegelijkertijd met de Aalsmeerbaan aangepakt. Daardoor hoeft geen extra onderhoudsmoment te worden gepland met impact op gebruik van de Kaagbaan en/of Aalsmeerbaan.
- Door de werkzaamheden zo vroeg mogelijk in het jaar te plannen. Als gevolg van niet voldoende beschikbare middelen (in verband met impact COVID-19 op bedrijfsvoering Schiphol) is later begonnen met het plannen en voorbereiden van de werkzaamheden van dit groot onderhoud. Hierdoor werd het gewenste startmoment in week 4 niet gehaald. Vervolgens zijn 3 alternatieven onderzocht, en het alternatief gekozen als planning voor 2022 die qua timing in het jaar het meest planvast is en daarmee qua doorlooptijd de minste impact heeft op de omgeving.
- Door, tijdens groot onderhoud aan de Aalsmeerbaan zo veel mogelijk de preferentievolgorde te volgen.
- Door overige werkzaamheden aan rijbanen Alfa, Bravo, Charlie en Delta zo veel mogelijk te spreiden. Bij de planning van deze werkzaamheden waren drie opties. Er is voor gekozen om het werk zo veel mogelijk gespreid uit te voeren zodat de kans op interferentie met het GOH zo veel mogelijk beperkt blijft. Bij clusteren bestond de kans dat het GOH zou uitlopen in de zomervakantie. Deze werkzaamheden aan rijbanen hebben hierdoor geen effect op het baangebruik.

Deze planning 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) op 25 november 2021. 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

In dit hoofdstuk wordt aangegeven welke werkzaamheden tijdens het groot onderhoud aan de Aalsmeerbaan worden uitgevoerd in de periode van 04/04/2022 t/m 10/07/2022. Daarnaast worden ook de overige werkzaamheden beschreven.

3.1 Groot onderhoud Aalsmeerbaan

3.1.1 Noodzaak groot onderhoud Aalsmeerbaan

Het groot onderhoud aan de Aalsmeerbaan gecombineerd loopt van 4 april 2022 t/m 10 juli 2022. Het groot onderhoud aan de Aalsmeerbaan is onderdeel van de baanonderhoudsstrategie van Schiphol. Met deze strategie wordt de beschikbaarheid en de betrouwbaarheid van de start- en landingsbanen geoptimaliseerd. De omvang van het groot onderhoud aan de Aalsmeerbaan volgt uit de inspectieresultaten en analyse van de geconstateerde verstoringen aan de baan. Jaarlijks worden de resultaten van deze metingen afgezet tegen de eisen die aan de baan worden gesteld door wet- en regelgeving. Daarnaast moet de baan ook voldoen aan prestatienormen die vanuit de sector aan de baan worden gesteld om de baan met voldoende betrouwbaarheid in te kunnen zetten. De werkzaamheden zijn noodzakelijk om te blijven voldoen aan die gestelde eisen en prestatienormen. De luchthaven is gecertificeerd op grond van de Europese regelgeving (EASA) en is vervolgens verplicht om aan alle in de EASA-regelgeving opgenomen certificeringseisen te blijven voldoen.

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 voor gekozen om het onderhoud aan aangrenzende rijbanen samen te laten vallen met het onderhoud aan de baan. Daardoor neemt het totaal van de operationele verstoring af.
De werkzaamheden aan de Aalsmeerbaan zijn:

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

De werkzaamheden aan de Exits zijn:

- Het verwijderen van bovenste twee lagen asfaltverharding.
- Het aanbrengen van vervangende verharding.
- Het opnieuw aanbrengen van markeringen.
- Het aanbrengen, inclusief bekabeling, van in het asfalt verwerkte rijbaan LED verlichting. De bestaande halogeen verlichting is einde levensduur.
- Reinigen en repareren hemelwaterleidingen.
- Vervangen vliegtuig bereden hemelwaterafvoer goten in de exits

- Vervangen stopbars.
- Testen systemen en overdracht naar de Operatie.

Detailinformatie over de werkzaamheden:

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

3.1.2 Doorlooptijd werkzaamheden Aalsmeerbaan

De doorlooptijd van de werkzaamheden aan baan 18L-36R is gelijk aan ca. 14 weken.

De omvang van project en afhankelijkheden in de werkzaamheden bepalen de totale doorlooptijd.
In de planning is ruimte opgenomen om kleine kortdurende verstoringen op te vangen. Langdurige en grote verstoringen leiden tot verschuiving van de overdrachtsdatum. Door het TICAR zijn de risico's inzichtelijk gemaakt en dit heeft geleid tot een vastgestelde (OSO) doorlooptijd en uitvoeringsperiode.

Gestuurd wordt op een verantwoorde en zo kort mogelijke doorlooptijd van het project. De afwegingen worden risico gestuurd gemaakt en zijn gebaseerd op expert judgement. Het aantal mensen en machines dat ingezet wordt is zo bepaald dat er een beheersbaar en veilig projectproces is (het aantal mogelijke gelijktijdigheden is beperkt). Daarnaast is de beschikbaarheid van resources, mens, materiaal en machine een bepalende factor.

De volgordelijk uit te voeren werkzaamheden, met tussen haakjes de totale doorlooptijd van die bewerking, zijn:

- Frezen toplaag en 2 lagen asfaltverharding (circa 7 weken voor 155.000m2)
- Aanbrengen 1e laag asfalt (circa 5 weken)
- Aanbrengen bekabeling voor baanverlichting
- Aanbrengen 2e laag asfalt (deklaag en Flightflex) (circa 5 weken)
- Aanbrengen armaturen in asfalt deklaag (circa 5 weken voor bekabeling en 900 lampen samen)
- Aanbrengen markering (circa 4 weken voor 17km)
- Testen en beproeven van alle systemen (circa 3 weken)

Met het faseren van het werk kunnen werkzaamheden die volgen op een eerdere bewerking gestart worden voordat de totale hoeveelheid werk gereed is. Dit beperkt de totale doorlooptijd van het werk. Bijvoorbeeld start het aanbrengen van nieuw asfalt voordat al het oude asfalt op de baan verwijderd is.

Beperkingen die ontstaan door resources zijn bijvoorbeeld:

- Mensen: Het aan te brengen asfalt is een specifiek Schiphol mengsel. Alle drie de ploegen die huisaannemer Heijmans heeft die de kennis en ervaring hebben worden op het werk ingezet.

- Materiaal: Een beperkt aantal asfaltcentrales kan het asfalt dat gebruikt wordt leveren. Zo ontstaat een afhankelijkheid van de productiecapaciteit van die centrales.
- Materieel: Inzet van twee 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.

Daarnaast wordt de fasering bepaald door gelijktijdigheidseisen met betrekking tot de baankruisingen die de Aalsmeerbaan heeft met de Kaag- en de Buitenveldertbaan.

Geïntegreerd in de planning zijn de (glasvezel)kabel vervangingen en een nieuwe ILS van LVNL en de vervanging van een hoogspanningskabel van Schiphol.

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.

3.3 Combinatie van werkzaamheden

Om overlast op de omwonenden en het vliegverkeer zoveel mogelijk te beperken wordt een vijftal groot onderhoudsprojecten met het onderhoud aan de Aalsmeerbaan geclusterd:

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

Het clusteren van de werkzaamheden is lijn met de Schiphol baanonderhoudsstrategie en voorkomt dat de Aalsmeerbaan op een later moment een aantal weken extra uit bedrijf moet.

4 Wettelijk kader

Hoofdstuk 4 beschrijft de maatregelen die getroffen worden binnen het vigerende wettelijke kader en de concept wetgeving waarin dit informatiedocument is opgesteld.

4.1 Vigerende wetgeving

Vanwege de COVID-pandemie blijft het verwachte verkeersaanbod zoals voorzien in de Gebruiksprognose 2022 ver achter met de actuele verkeersontwikkeling. Gezien er gedurende het Groot onderhoud aan de Aalsmeerbaan meer gebruik gemaakt wordt van de Buitenveldertbaan en de Oostbaan en gezien de grenswaarde in handhavingspunt 20 ondanks de lage verkeersaantallen in gebruiksjaar 2021 alsnog is overschreden, is het noodzakelijk geacht om voor het gebruiksjaar 2022 vervangende grenswaarden aan te vragen.

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 2022. 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.

Er wordt ontheffing gevraagd voor de beperking van het banenstelsel die stelt dat landen op de Oostbaan naar het zuidwesten niet is toegestaan tussen 23:00 en 6:00 uur. De Oostbaan kan dan ingezet worden als landingsbaan in de periode dat zowel de Aalsmeerbaan als de Buitenveldertbaan niet beschikbaar zijn (18 april tot en met 1 mei, en 27 juni tot en met 3 juli), als alternatief voor landingen op de Buitenveldertbaan.

Gedurende de periode dat de Aalsmeerbaan en Kaagbaan (gedeeltelijk) niet beschikbaar zijn vanwege groot onderhoud (16 mei tot en met 29 mei) is vrijstelling noodzakelijk voor starten op baan 09 (starts Buitenveldertbaan richting het oosten) gedurende de nacht (23:00 tot 06:00).

Daarnaast wordt voor de periode met het normale onderhoud aan de Polderbaan (week 41) vrijstelling gevraagd voor de beperking van het banenstelsel die stelt dat starten vanaf de Zwanenburgbaan richting het noorden 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 Aalsmeerbaan kunnen de standaard preferentietabellen (zie Lid 2 van Regel 1 in het Ontwerpwijziging-Luchthavenverkeerbesluit van januari-februari 2021) niet worden gebruik. Immers, de Aalsmeerbaan is onderdeel van de meeste van genoemde baancombinaties. Conform Lid 4 van Regel 1 in het genoemde Ontwerpwijziging-Luchthavenverkeerbesluit dienen vervangende preferentietabellen te worden vastgesteld. Meer details volgen hieronder.
  Er is geen ontheffing nodig voor de periodes dat er twee banen gelijktijdig niet beschikbaar zijn gesteld. Immers, volgens Lid 5 van Regel 1 in het Ontwerpwijziging-Luchthavenverkeerbesluit van januari-februari 2021 behoeft dan voor de keuze voor het in gebruik nemen van een baancombinatie geen

preferentietabel te worden gehanteerd.
In het geval van werken aan de kruising van de Aalsmeerbaan en Kaagbaan kan er – met beperkingen – gestart worden in zuidwestelijke richting (baan 24), maar niet op andere manieren van de Kaagbaan gebruik gemaakt worden. Hoewel dan wordt voldaan aan de voorwaarde dat meerdere banen, met uitzondering van de Schiphol-Oostbaan, geheel of gedeeltelijk niet beschikbaar zijn gesteld door de exploitant van de luchthaven, worden toch vervangende preferentietabellen opgesteld om de overlast voor de omgeving zo veel mogelijk te verminderen.

- Regel 2, inzet van tweede start- of landingsbaan. Er is over het algemeen geen effect te verwachten van het geplande groot onderhoud aan de Aalsmeerbaan is. Immers, er worden naar verwachting voornamelijk andere baancombinaties ingezet. De werkwijze voor het inzetten van secundaire banen verandert in de basis niet. Een uitzondering is het starten van de Kaagbaan in zuidwestelijke richting (baan 24) als aan de kruising van de Aalsmeerbaan en Kaagbaan wordt gewerkt. Dan is niet de volledige baanlengte beschikbaar. Zware vliegtuigen die de volledige lengte nodig hebben zullen dan vanaf een andere baan starten, ook tijdens een landingspiek. Dit leidt dan tot inzet van een secundaire startbaan, terwijl het verkeersaanbod daar geen noodzaak toe geeft. Hiermee kan het percentage legitiem verklaarde inzet van de tweede startbaan verminderen.
  Uit een inschatting op basis van een globale maar conservatieve case inschatting wordt geconcludeerd dat deze negatieve effecten op het percentage legitiem verklaarde inzet van de tweede startbaan binnen de bestaande norm kunnen worden opgevangen:
  - aangenomen is dat
    - er tijdens de twee weken met werkzaamheden aan Aalsmeerbaan en Kaagbaan alleen zuidelijk baangebruik is (dus met starten baan 24)
    - alleen wide-bodyvliegtuigen met een bestemming in het zuiden van Latijns-Amerika en Zuidoost-Azië onvoldoende baanlengte hebben op baan 24 (op basis van informatie van KLM)
  - dit zou in 2019 hebben geleid tot 102 extra 5-min periodes met inzet van een tweede startbaan (dus 1790 minuten), en dus extra 2+1 en/of 2+2-baangebruik, op een totaal van 105.635 minuten in het hele zomerseizoen, oftewel 0,5%
  - met deze 0,5% is er voldoende marge over tussen de normale prestatie (circa 98%) en de norm 95%;

  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, maar wel als een baancombinatie wordt ingezet met starten vanaf de Kaagbaan in zuidwestelijke richting (baan 24). Omdat niet de volledige startlengte beschikbaar is ten tijde van werkzaamheden aan de kruising van de Aalsmeerbaan en Kaagbaan, zal een deel van de zware vliegtuigen van een andere baan vertrekken, bijvoorbeeld de Buitenveldertbaan. Een groot deel van deze starts zal naar sector 4 en 5 zijn. Daardoor kan het percentage verkeer dat van de westelijke baan start negatief beïnvloed worden.
  Uit een inschatting op basis van een globale maar conservatieve inschatting wordt geconcludeerd dat deze negatieve effecten op het percentage verkeer dat start van de westelijk baan binnen de bestaande norm kunnen worden opgevangen:
  - aangenomen is dat
    - er tijdens de twee weken met werkzaamheden aan Aalsmeerbaan en Kaagbaan alleen zuidelijk baangebruik is (dus met starten baan 24)
    - alleen wide-bodyvliegtuigen met een bestemming in het zuiden van Latijns-Amerika en Zuidoost-Azië onvoldoende baanlengte hebben op baan 24 (op basis van informatie van KLM)
  - dit zou in 2019 hebben geleid tot 20 startende vluchten naar sector 4/5 die niet van baan 24 starten, maar een andere baan, op een totaal van 19.533 startende vluchten naar sector 4/5 in het hele zomerseizoen, oftewel minder dan 0,1%
  - hiermee is er voldoende marge over tussen de normale prestatie (circa 99,5%) en de norm 97%

  Daarom is geen voorziening voor regel 3 nodig in een ministeriële regeling.
- Regel 4, inzet vierde baan. Hetgeen bij regel 2 staat leidt ook tot een verhoogde inzet van de vierde baan, zonder dat er sprake is van een beperking in capaciteit zoals genoemd als uitzondering voor de telling van het aantal bewegingen op de vierde baan. De inzet van de vierde baan komt namelijk door een gebruiksbeperking van de Kaagbaan. Daardoor vallen deze bewegingen niet onder de

uitzonderingsregels en tellen ze volgens Ontwerpwijziging-Luchthavenverkeerbesluit mee voor regel 4. Uit een inschatting op basis van een globale maar conservatieve inschatting wordt geconcludeerd dat deze extra bewegingen op de vierde baan binnen de bestaande normen voor het gemiddeld aantal per dag en het aantal dagen met meer dan 80 bewegingen kunnen worden opgevangen:

- aangenomen is dat
  - er tijdens de twee weken met werkzaamheden aan Aalsmeerbaan en Kaagbaan alleen zuidelijk baangebruik is (dus met starten baan 24)
  - alleen wide-bodyvliegtuigen met een bestemming in het zuiden van Latijns-Amerika en Zuidoost-Azië onvoldoende baanlengte hebben op baan 24 (op basis van informatie van KLM)
  - het maximum aantal vluchten per dag niet hoger is dan 1300 (vanwege de aanhoudend lagere vraag door de COVID-crisis)
- dit zou in 2019 hebben geleid tot 24 extra bewegingen op de vierde baan, waarvan maximaal 3 per dag
- deze 24 extra vierde baan bewegingen komen overeen met gemiddeld minder dan 0,1 extra bewegingen per dag voor het hele gebruiksjaar; hiermee lijkt er voldoende marge over tussen de normale prestatie na toepassing van uitzonderingcriteria 1 en 2 (27, 36 en 18 per dag in gebruiksjaren 2017, 2018 en 2019) en de norm van 40, rekening houdend met lagere verwachte verkeersvolumes in gebruiksjaar 2022 dan in die jaren, dus minder inzet van vierde baan
- de verwachte 3 extra vierde baan bewegingen per dag kunnen potentieel leiden tot het overschrijden van het maximum van 80 bewegingen per dag; op basis van het aantal dagen in 2017, 2018 en 2019 dat het dagvolume minder dan 1300 was en het aantal vierde baan bewegingen boven 75 is de inschatting dat de extra kans op overschrijden van het maximum van 80 bewegingen per dag in orde van 3-4%

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 Aalsmeerbaan

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

Tabel 3: Vervangende preferentietabel tijdens groot onderhoud Aalsmeerbaan van kracht van 6.00 uur tot 23.00 uur indien alleen de Aalsmeerbaan niet beschikbaar is.

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

Tabel 4: Vervangende preferentietabel tijdens groot onderhoud Aalsmeerbaan van kracht van 6.00 uur tot 23.00 uur indien de Aalsmeerbaan geheel en de Kaagbaan gedeeltelijk niet beschikbaar zijn.

Vereiste condities	Preferentie	Baancombinatie			
		Landingsbaan 1 (L1)	Landingsbaan 2 (L2)	Startbaan 1 (S1)	Startbaan 2 (S2)

Goed zicht én binnen UDP	1	36C	27[1]	36L	092
	2	18R	18C	24	09

Tabel 5: Vervangende preferentietabel tijdens groot onderhoud Aalsmeerbaan van kracht van 23.00 uur tot 6.00 uur indien de Aalsmeerbaan geheel en de Kaagbaan gedeeltelijk niet beschikbaar zijn.

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

Tabel 6: Vervangende preferentietabel tijdens groot onderhoud Aalsmeerbaan van kracht van 06.00 uur tot 23.00 uur indien de Aalsmeerbaan en de Buitenveldertbaan niet beschikbaar zijn.

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

De preferentietabel voor de nacht (23:00 tot 6:00 uur) kan alleen worden gebruikt indien de regeling milieu-informatie (RMI) zodanig wordt aangepast zodat de preferentietabel in Tabel 5 ook gebruikt mag worden bij het verklaren van de in gebruik zijnde baancombinatie, bij Criterium 2 en 7.

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

- de Kaagbaan en Polderbaan in twee van de drie baancombinaties nog steeds de primaire start- of landingsbaan zijn; in de derde baancombinatie zijn deze banen de primaire en secundaire landingsbaan;
- de Zwanenburgbaan in alle baancombinaties de secundaire start- of landingsbaan is, net als in de standaard-preferentietabel;
- de Buitenveldertbaan als vervanging van de Aalsmeerbaan minder hinder oplevert dan de Oostbaan en net als in de standaard-preferentietabel een van de meest preferentie secundaire start- of landingsbanen is.

De preferentietabel voor de dagperiode (6:00-23:00 uur) indien de Aalsmeerbaan geheel en de Kaagbaan gedeeltelijk niet beschikbaar zijn (Tabel 4) bevat twee baancombinaties. De enige baancombinatie met de Polderbaan en Kaagbaan beide preferente banen zijn (gelijk aan de tweede preferentie in Tabel 3) staat hierin als tweede preferentie vanwege de gebruiksbeperkingen van de Kaagbaan. Daarom is noordelijk baangebruik meer preferent in deze situatie.

De preferentietabel voor de nachtperiode (23:00-6:00 uur) bestaat uit de eerste twee preferenties uit Tabel 2 in Lid 2 van Regel 1 in het Ontwerpwijziging-Luchthavenverkeerbesluit van januari-februari 2021, waarbij de Kaagbaan als landingsbaan in noordelijke richting is vervangen door de Zwanenburgbaan. Gegeven dat de Kaagbaan niet beschikbaar is voor landen, is deze preferentietabel de meest optimale voor de omgeving, omdat

- de Kaagbaan nog steeds de primaire startbaan in zuidelijke richting is
- de Zwanenburgbaan als vervangende primaire landingsbaan (in plaats van de Kaagbaan) ook de derde preferentie is in de standaard-preferentietabel

[1] Niet gelijktijdig met starten baan 09.
[2] Niet gelijktijdig met landen baan 27.

De preferentietabel voor de dagperiode (06:00-23:00 uur) indien de Aalsmeerbaan en de Buitenveldertbaan niet beschikbaar zijn (Tabel 6) bevat twee baancombinaties. De bescherming van de omgeving is maximaal doordat de primaire banen als eerste start- en landingsbaan zijn opgenomen. Daarna zijn de overige beschikbare banen gebruikt om tot de mogelijkheid van 1+2 of 2+1 baangebruik te komen.

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 6.

Tabel 6 Benodigde ontheffingen in de nachtperiodes tijdens de normale onderhoudsperiodes

Normaal onderhoud	Periode	Benodigde ontheffingen nacht	Beroep op tenzij-regeling
Buitenveldertbaan	5 september t/m 18 september (week 36 & 37)	Landingen 22	Niet van toepassing
Zwanenburgbaan	26 september t/m 2 oktober (week 39)	Starts 18L	Landingen 36R
Polderbaan	10 oktober t/m 16 oktober (week 41)	Starts 36C	Landingen 18C
Kaagbaan	24 oktober t/m 30 oktober (week 43)	Landingen 22 , starts 09, starts 27	Landingen 27, landingen 09
Oostbaan	7 november t/m 13 november (week 45)	Niet van toepassing	Niet van toepassing

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 Zwanenburgbaan niet beschikbaar is vanwege normaal onderhoud (26 september t/m 2 oktober), gevraagd om de vervangende preferentietabel vast te stellen zoals beschreven in Tabel 7.

Tabel 7: vervangende preferentietabel tijdens normaal onderhoud Zwanenburgbaan van kracht van 06.00 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 of marginaal zicht	**1**	06	-	36L	-
	2	18R	-	24	-

Gedurende de periode dat de Polderbaan niet beschikbaar is vanwege normaal onderhoud (10 oktober tot en met 16 oktober), gevraagd om de vervangende preferentietabel vast te stellen zoals beschreven in Tabel 8.

Tabel 8: vervangende preferentietabel tijdens normaal onderhoud Polderbaan van kracht van 06.00 uur tot 23.00 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 (24 oktober t/m 30 oktober), wordt gevraagd om de vervangende preferentietabel uit Tabel 9 vast te stellen gedurende de nacht (23:00 tot 06:00).

Tabel 9: 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 aan de normen van regel 2 zal worden voldaan is geen ministeriële regeling voor deze regel nodig.

4.2.2.3 Regel 3

Gegeven dat de verwachting is dat aan de normen van regel 3 zal worden voldaan is geen ministeriële regeling voor deze regel nodig.

4.2.2.4 Regel 4

Gegeven dat de verwachting is dat aan de normen van regel 4 zal worden voldaan 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 Aalsmeerbaan wordt verwezen naar de Gebruiksprognose 2022[3]. Hier is kaartmateriaal te vinden en wordt bovendien een inschatting gemaakt van de ernstige hinder en slaapverstoring.

[3] 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) Gebruiksprognose 2022 (GP2022) op basis van theoretische modellering. 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: GP2022, Ontheffing 2022

5.2 Scenario's

Voor deze studie wordt de theoretische ongestoorde situatie (GP2022) vergeleken met de situatie met groot onderhoud aan de Aalsmeerbaan. In het Daisy model worden de volgende scenario's met user GP2022 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 2022
- Scenario onverstoord: GP2022 basis (hoog)

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:

- Folder: Ontheffing 2022
- Scenario verstoord: Ontheffing 2022 basis (hoog theoretisch)

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 (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 2021/2022 GP2022	2021-10-30	2022-03-26
Zomer 2022 GP2022	2022-03-27	2022-10-29

Tabel 11: Fasering verstoorde situatie

Fase	Start	Einde
Winter 2021/2022 onverstoord	2021-10-30	2022-03-26
Zomer 2022 onverstoord deel 1	2022-03-27	2022-04-03
GOH-18L36R zomer deel 1	2022-04-04	2022-04-17
GOH-18L36R-0927 zomer deel 1	2022-04-18	2022-04-24
GOH-18L36R zomer deel 2	2022-04-25	2022-05-15
GOH-18L36R-0624 zomer	2022-05-16	2022-05-29
GOH-18L36R zomer deel 3	2022-05-30	2022-06-26
GOH-18L36R-0927 zomer deel 2	2022-06-27	2022-07-03
GOH-18L36R zomer deel 4	2022-07-04	2022-07-10
Zomer 2022 onverstoord deel 2	2022-07-11	2022-10-29

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.

Tijdens het groot onderhoud 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 Aalsmeerbaan

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. Bij het groot onderhoud aan de Aalsmeerbaan zijn er ook drie periodes dat aan de kruising met een andere baan wordt gewerkt zodat beide banen niet of grotendeels niet beschikbaar zijn. Dit betreft de Buitenveldertbaan (twee maal een week) en de Kaagbaan (een periode van twee weken). Als aan de kruising van de Aalsmeerbaan en Kaagbaan wordt gewerkt dan is starten in zuidwestelijke richting wel mogelijk (baan 24).

In Tabel 12 staat de gehanteerde preferentievolgorde in geval de Aalsmeerbaan en Kaagbaan in de nacht niet beschikbaar zijn voor landend verkeer. In Tabel 13 staat hetzelfde in geval de Aalsmeerbaan en Buitenveldertbaan 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.

Tabel 12: Overzicht van preferentievolgorde bij buiten gebruik zijn Kaagbaan (06/24) voor landen gedurende de nacht.

Nr	Groot onderhoud	Referentie
1	36C↓ / 36L↑	06↓ / 36L↑
2	18R↓ / 24↑	18R↓ / 24↑
3	18R↓ /18C↑	36C↓ / 36L↑
4	18C↓ / 24↑	18R↓ /18C↑
5	27↓ / 24↑	06↓ / 06↑
6	27↓ / 36L↑	18C↓ / 24↑
7	22↓ / 18C↑	27↓ / 24↑
8	18R↓ / 09↑	27↓ / 36L↑
9	27↓ / 27↑	

10	09↓ / 09↑	

Tabel 13: Overzicht van preferentievolgorde bij buiten gebruik zijn Buitenveldertbaan (09/27) voor landen gedurende de nacht.

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

De wijzigingen in de zogenaamde route toewijzingstabel zijn dermate groot, dat deze niet opgenomen zijn in dit rapport. De data is binnen het DAISY model te bekijken.

5.4.2 Preferentievolgorden gedurende buiten de nacht

In onderstaande Tabel 14, 15 en 16 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 Aalsmeerbaan (18L/36R).

Pref	inbound peak mode	outbound peak mode	off-peak mode
1	06+27↓ / 36L↑	06↓ / 36L+36C↑	06↓ / 36L↑
2	06+18R↓ / 09↑	18R↓ / 24+09↑	18R↓ / 24↑
3	18R+18C↓ / 24↑	06↓ / 36L+09↑	06↓ / 09↑
4	27+18R↓ / 24↑	36C↓ / 36L+09↑	27↓ / 24↑
5	18R+18C↓ / 09↑	18R↓ / 18C+09↑	36C↓ / 36L↑
6	27+36C↓ / 36L↑	27↓ / 24+36L↑	18R↓ / 18C↑
7	18R+22↓ / 24↑	22↓ / 24+27↑	18R↓ / 09↑
8	18R+22↓ / 18C↑	27↓ / 24+27↑	27↓ / 36L↑
9	06+09↓ / 09↑	22↓ / 24+36L↑	24↓ / 24↑
10		06↓ / 36L+06↑	27↓ / 27↑
11			09↓ / 09↑
12			22↓ / 24↑
13			06↓ / 06↑

Tabel 15: Indicatieve preferentievolgordes bij buiten gebruik zijn Aalsmeerbaan (18L/36R) en alleen kunnen starten Kaagbaan (06/24) in zuidwestelijk richting.

Pref	inbound peak mode	outbound peak mode	off-peak mode
1	27+36C↓ / 36L↑	36C↓ / 36L+09↑	36C↓ / 36L↑
2	18R+18C↓ / 24↑	18R↓ / 24+09↑	18R↓ / 24↑

3	18R+18C↓ / 09↑	18R↓ / 18C+09↑	18R↓ /18C↑
4	18R+22↓ / 24↑	27↓ / 24+36L↑	18C↓ / 24↑
5	18R+22↓ / 18C↑	22↓ / 24+27↑	27↓ / 24↑
6		27↓ / 24+27↑	27↓ / 36L↑
7		22↓ / 24+36L↑	22↓ / 18C↑
8			18R↓ / 09↑
9			27↓ / 27↑
10			09↓ / 09↑

Tabel 16: Indicatieve preferentievolgordes bij buiten gebruik zijn Aalsmeerbaan (18L/36R) en Buitenveldertbaan (09/27).

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

6 Resultaten verwacht baangebruik en geluidbelasting

In dit hoofdstuk worden de resultaten van de baangebruiksberekeningen gepresenteerd. Het gaat hier om het baangebruik in de etmaal- en nachtperiode.

6.1 Baangebruik

Op basis van de baangebruik modelering wordt geschat dat in de onderhoudsperiode aan de Aalsmeerbaan circa 25.000 vliegtuigbewegingen verplaatst worden naar de overige banen. Voor een inschatting van welke gebieden als gevolg van de onderhoudsperiodes minder dan wel meer belast worden, wordt verwezen naar de presentatie van de informatiebijeenkomst werkzaamheden 2022[4] die heeft plaatsgevonden op 25 november 2021.

In Secties 6.1.1 en 6.1.2 zijn de baangebruikspercentages voor het etmaal en de nachtperiode op jaarbasis gepresenteerd.

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	44.700	49.500	4.800
06	0	3.500	3.500
09	3.300	11.100	7.800
22	500	400	-100
24	21.800	25.500	3.700
27	40.600	35.600	-5.000
18C	93.400	84.900	-8.500
18R	14.300	18.200	3.900
36C	29.000	19.000	-10.000
36R	44.700	49.500	4.800

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	100	200	100
09	10.000	16.800	6.800
22	0	0	0
24	84.300	85.000	700
27	1.000	7.100	6.100
18C	3.800	4.400	600
18L	62.200	46.900	-15.300
36C	22.400	22.800	400
36L	64.100	64.500	400

[4] https://omgevingsraadschiphol.nl/nieuws/informatiebijeenkomst-baanonderhoud-2022/

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	7.000	7.400	400
09	0	0	0
22	0	100	100
24	0	0	0
27	1.400	1.300	-100
18C	900	700	-200
18R	10.300	9.600	-700
36C	900	1.500	600
36R	200	200	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	0	0
09	100	100	0
22	0	0	0
24	5.200	4.800	-400
27	0	0	0
18C	200	300	100
18L	800	600	-200
36C	200	100	-100
36L	4.100	4.600	500

6.2 Geluidbelasting

Voor een inschatting van de Doc.29 geluidbelasting voor de situatie met groot onderhoud aan de Aalsmeerbaan wordt verwezen naar de Gebruiksprognose 2022[7]. 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 2022 de geluidsbelasting in de handhavingspunten door. Bereken tevens de geluidsbelasting in handhavingspunten door waarbij wel groot onderhoud is meegenomen. Berekeningen dienen uitgevoerd te worden met meteotoeslag.
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 2022 te komen.

De resultaten van deze berekening zijn weergegeven in Tabel 22 en 23.

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

6.2.1 Verwachte geluidsbelasting etmaalperiode

Wat opvalt is dat het verschil in L_{DEN}-geluidbelasting in handhavingspunten 6 en 20 vrij hoog is (+5,95dB en + 3,14dB respectievelijk).

Handhavingspunt 6 ligt aan de westkant in het verlengde van de Buitenveldertbaan. Door een verhoogde inzet van de (alternatieve) baancombinatie 24+27/22 vliegen er meer vluchten over dit handhavingspunt. In de onverstoorde situatie is hier vrijwel geen verkeer, in de verstoorde situatie is dit een meervoud hiervan (echter nog steeds laag). Hierdoor valt het verschil hoog uit, maar dit is te verwachten en ook duidelijk verklaarbaar met het alternatieve baangebruik.

Handhavingspunt 20 ligt in het verlengde van de Oostbaan (landingen 22), welke door deze combinatie ook vaker wordt ingezet. Hier geldt dus hetzelfde als bij handhavingspunt 6.

Tabel 22 Vervangende L_{DEN} grenswaarden handhavingspunten etmaal

Handhavingspunt	Grenswaarde	GP2022 met onderhoud (met meteotoeslag)	GP2022 (met meteotoeslag)	delta dB	Vervangende grenswaarde
1	55,98	53,96	54,04	-0,08	55,90
2	57,70	55,48	55,64	-0,16	57,54
3	58,75	55,89	55,95	-0,06	58,69
4	58,26	56,00	56,44	-0,44	57,82
5	57,91	56,19	56,31	-0,12	57,79
6	57,40	59,85	53,90	+5,95	63,35
7	57,59	56,41	55,86	+0,55	58,14
8	58,57	56,34	56,05	+0,29	58,86
9	57,02	54,43	54,28	+0,15	57,17
10	59,22	57,58	57,55	+0,03	59,25
11	58,76	57,19	57,52	-0,33	58,43
12	58,45	57,12	57,51	-0,39	58,06
13	57,48	56,65	57,05	-0,40	57,08
14	56,81	55,23	55,61	-0,38	56,43
15	57,94	56,57	56,67	-0,10	57,84
16	56,94	55,80	55,97	-0,17	56,77
17	57,15	55,48	55,65	-0,17	56,98
18	61,25	61,54	61,51	+0,03	61,28
19	53,90	54,82	54,63	+0,19	54,09
20	57,73	63,13	59,99	+3,14	60,87
21	57,47	58,13	57,23	+0,90	58,37
22	57,53	56,04	55,33	+0,71	58,24
23	56,71	57,54	56,54	+1,00	57,71
24	57,56	58,19	59,15	-0,96	56,60
25	57,91	58,43	59,41	-0,98	56,93
26	55,43	54,78	55,73	-0,95	54,48
27	56,19	55,66	55,80	-0,14	56,05
28	55,51	53,86	54,87	-1,01	54,50
29	57,04	54,78	55,77	-0,99	56,05

30	57,46	59,81	58,41	+1,40	58,86
31	58,78	58,00	58,01	-0,01	58,77
32	56,96	56,99	55,91	+1,08	58,04
33	56,77	57,00	56,72	+0,28	57,05
34	57,32	55,56	55,99	-0,43	56,89
35	57,17	54,93	54,94	-0,01	57,16

6.2.2 Verwachte geluidsbelasting nachtperiode

Tabel 23 Vervangende L_{NIGHT} grenswaarden handhavingspunten nachtperiode

Handhavingspunt	Grenswaarde	GP2022 met onderhoud (met meteotoeslag)	GP2022 (met meteotoeslag)	delta dB	Vervangende grenswaarde
1	52,99	49,93	49,80	+0,13	53,12
2	50,42	46,03	45,91	+0,12	50,54
3	47,89	41,59	41,84	-0,25	47,64
4	47,72	43,07	43,38	-0,31	47,41
5	52,18	47,60	47,26	+0,34	52,52
6	51,90	46,79	46,94	-0,15	51,75
7	49,96	44,74	45,29	-0,55	49,41
8	48,51	44,20	44,80	-0,60	47,91
9	46,83	42,89	43,46	-0,57	46,26
10	47,44	43,28	43,96	-0,68	46,76
11	48,54	44,61	45,2	-0,59	47,95
12	49,87	46,09	46,42	-0,33	49,54
13	50,53	46,80	46,66	+0,14	50,67
14	52,44	47,58	47,31	+0,27	52,71
15	52,41	50,24	50,25	-0,01	52,40
16	51,32	49,12	49,14	-0,02	51,30
17	52,38	49,88	49,88	0,00	52,38
18	47,51	46,02	44,7	+1,32	48,83
19	46,02	42,41	42,18	+0,23	46,25
20	46,15	44,64	43,79	+0,85	47,00
21	43,75	40,65	41,04	-0,39	43,36
22	44,17	41,67	41,74	-0,07	44,10
23	45,79	44,64	44,02	+0,62	46,41
24	46,15	40,15	40,56	-0,41	45,74
25	48,84	44,97	44,85	+0,12	48,96

Colofon

21-02-2021

1.0

V. A. Bijsterbosch, M. Brouwer, W. H. Dalmeijer, M. Heilig en L. Hoogerbrugge



Welcome to Amsterdam Airport

LVNL Schiphol

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

HOOFDDIRECTIE
BESTUURLIJKE EN
JURIDISCHE ZAKEN

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

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 8.23, eerste lid, van de Wet luchtvaart;

BESLUIT:

CONCEPT

Artikel 1 Definities

In deze regeling wordt verstaan onder:

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

Artikel 2 Vervangende grenswaarden geluidbelasting

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

Tabel: grenswaarden geluidbelasting in Lden handhavingspunten

Grenswaarden handhavingspunten etmaal Lden [dB(A)]				
Puntnummer	X-coörd	Y-coörd	Grenswaarde	Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden
1	97.325	470.400	55,90	(56,90)
2	100.475	472.525	57,54	(58,54)
3	104.150	474.925	58,69	(59,69)
4	106.325	477.125	57,82	(58,82)
5	108.875	478.725	57,79	(58,79)
6	109.675	481.125	63,35	(64,35)
7	107.625	486.025	58,14	(59,14)
8	107.725	489.075	58,86	(59,86)
9	107.725	492.100	57,17	(58,17)
10	108.525	495.350	59,25	(60,25)
11	109.175	498.100	58,43	(59,43)
12	109.550	500.725	58,06	(59,06)
13	110.250	503.025	57,08	(58,08)
14	110.775	500.550	56,43	(57,43)
15	110.575	496.725	57,84	(58,84)
16	111.750	491.425	56,77	(57,77)

17	111.825	487.425	56,98	(57,98)
18	111.950	485.275	61,28	(62,28)
19	113.625	482.275	54,09	(55,09)
20	116.175	481.925	60,87	(61,87)
21	119.050	481.900	58,37	(59,37)
22	122.025	481.450	58,24	(59,24)
23	118.800	481.050	57,71	(58,71)
24	114.525	476.925	56,60	(57,60)
25	116.100	474.050	56,93	(57,93)
26	113.575	472.550	54,48	(55,48)
27	112.500	468.500	56,05	(57,05)
28	112.600	472.325	54,50	(55,50)
29	112.525	475.400	56,05	(57,05)
30	110.475	475.250	58,86	(59,86)
31	108.600	475.075	58,77	(59,77)
32	110.150	471.075	58,04	(59,04)
33	106.800	471.150	57,05	(58,05)
34	103.400	472.225	56,89	(57,89)
35	98.400	470.300	57,16	(58,16)

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

Tabel: grenswaarden geluidbelasting in Lnight handhavingspunten

Grenswaarden handhavingspunten nacht Lnight [dB(A)]				
Puntnummer	X-coörd	Y-coörd	Grenswaarde	Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden
1	102.750	473.250	53,12	(54,12)
2	104.150	474.925	50,54	(51,54)
3	105.750	476.600	47,64	(48,64)
4	108.875	478.725	47,41	(48,41)
5	108.025	485.875	52,52	(53,52)
6	108.350	492.100	51,75	(52,75)
7	108.525	495.350	49,41	(50,41)
8	109.275	501.750	47,91	(48,91)
9	109.675	504.850	46,26	(47,26)
10	110.825	504.425	46,76	(47,76)
11	110.775	500.550	47,95	(48,95)
12	110.575	496.725	49,54	(50,54)
13	110.600	494.400	50,67	(51,67)
14	110.175	488.550	52,71	(53,71)
15	118.825	481.650	52,40	(53,40)
16	120.250	481.500	51,30	(52,30)
17	118.825	481.350	52,38	(53,38)
18	111.000	476.350	48,83	(49,83)
19	109.175	474.600	46,25	(47,25)

CONCEPT

20	110.750	471.600	47,00	(48,00)
21	115.875	468.125	43,36	(44,36)
22	111.800	467.525	44,10	(45,10)
23	109.500	468.025	46,41	(47,41)
24	106.000	471.050	45,74	(46,74)
25	100.475	472.525	48,96	(49,96)

Artikel 3 Vrijstellingen

1. Gedurende de periode van 4 april 2022 tot en met 10 juli 2022 dat zowel de Aalsmeerbaan als de Buitenveldertbaan niet beschikbaar is vanwege het groot onderhoud aan de kruising van de Buitenveldertbaan en de Aalsmeerbaan, geldt een vrijstelling dagelijks voor het tijdvak tussen 23.00 en 6.00 uur van artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB voor landingen op baan 22 (Schiphol-Oostbaan).
2. Gedurende de periode van 16 mei tot en met 29 mei 2022 dat de Kaagbaan beperkt beschikbaar is vanwege groot onderhoud geldt een vrijstelling dagelijks tussen 23.00 en 6.00 uur van artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB voor starts van baan 09 (Buitenveldertbaan).
3. Gedurende de periode van 5 september tot en met 18 september 2022 dat de Buitenveldertbaan niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud wordt dagelijks tussen 23.00 en 6.00 uur vrijstelling verleend van artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB met betrekking tot landingen op baan 22 (Schiphol-Oostbaan).
4. Gedurende de periode van 26 september tot en met 2 oktober 2022 dat de Zwanenburgbaan niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud wordt dagelijks tussen 23.00 en 6.00 uur vrijstelling verleend van artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB voor starts van baan 18L (Aalsmeerbaan).
5. Gedurende de periode van 10 oktober 2022 tot en met 16 oktober 2022 dat de Polderbaan niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud geldt een vrijstelling dagelijks voor het tijdvak tussen 23.00 uur en 6.00 uur van artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB voor starts van baan 36C (Zwanenburgbaan).
6. Gedurende de periode van 10 oktober 2022 tot en met 16 oktober 2022 dat de Polderbaan niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud geldt een vrijstelling dagelijks voor het tijdvak tussen 23.00 uur en 6.00 uur van de artikelen 3.1.1, eerste lid, en 3.1.3, eerste lid, van het LVB met betrekking tot de luchtverkeerwegen die voor vertrekkend verkeer vanaf baan 36C (Zwanenburgbaan) zijn aangewezen in bijlage 1 van het LVB op de kaart 2/21.
7. Gedurende de periode van 24 oktober tot en met 30 oktober 2022 dat de Kaagbaan niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud wordt dagelijks tussen 23.00 en 6.00 uur vrijstelling verleend van artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB voor:
   a. starts van baan 09 en baan 27 (Buitenveldertbaan);
   b. landingen op baan 22 (Schiphol-Oostbaan).
8. Het gebruik van de Schiphol-Oostbaan voor landingen, als bedoeld in het eerste lid, derde lid en zevende lid, kan slechts plaatsvinden indien geen van de andere banen voor landingen beschikbaar of bruikbaar is.

CONCEPT

Artikel 4 Beperkingen en voorschriften

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

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

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

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

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

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

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

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

CONCEPT

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

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

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

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

Vereiste condities	Preferentie	Baancombinatie			
		Landingsbaan 1 (L1)	Landingsbaan 2 (L2)	Startbaan1 (S1)	Startbaan 2 (S2)
Goed zicht én binnen UDP	1	06 Kaagbaan	36R Aalsmeerbaan	36L Polderbaan	36C Zwanenburgbaan
	2	18R Polderbaan	18C Zwanenburgbaan	24 Kaagbaan	18L Aalsmeerbaan
Goed zicht	3	36R Aalsmeerbaan	36C Zwanenburgbaan	36L Polderbaan	36C Zwanenburgbaan
	4	18R Polderbaan	18C Zwanenburgbaan	18L Aalsmeerbaan	18C Zwanenburgbaan
Marginaal zicht	5	18R Polderbaan	18C Zwanenburgbaan	18L Aalsmeerbaan	24 Kaagbaan

CONCEPT

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

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

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

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

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

CONCEPT

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

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

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

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

CONCEPT

Artikel 5 Inwerkingtreding

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

Artikel 6 Citeertitel

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

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

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

CONCEPT

Toelichting

Algemeen

1. Inleiding

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

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

Noodzaak onderhoudswerkzaamheden 4 april 2022 tot en met 10 juli 2022

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

Een kwalitatief goede infrastructuur van de luchthaven Schiphol is noodzakelijk om de operatie op de luchthaven met minimale verstoringen mogelijk te maken. In het belang van zowel het luchthavenproces als de omgeving van de luchthaven dient het onderhoud zo efficiënt mogelijk uitgevoerd te worden met zo min mogelijk hinder voor Schiphol en omwonenden.

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

Het groot onderhoud aan de Aalsmeerbaan wordt uitgevoerd in de periode 4 april 2022 tot en met 10 juli 2022. Het groot onderhoud is onderdeel van de baanonderhoudsstrategie van Schiphol. Met deze strategie wordt de beschikbaarheid en de betrouwbaarheid van de start- en landingsbanen geoptimaliseerd. De omvang van het groot onderhoud aan de Aalsmeerbaan volgt uit de inspectieresultaten en analyse van de geconstateerde verstoringen aan de baan. Jaarlijks worden de resultaten van deze metingen afgezet tegen de eisen die aan de baan worden gesteld

CONCEPT

door wet- en regelgeving. Daarnaast moet de baan ook voldoen aan prestatienormen die vanuit de sector aan de baan worden gesteld om de baan met voldoende betrouwbaarheid in te kunnen zetten. Gedurende de onderhoudsperiode worden de volgende onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd:

Werkzaamheden aan de Aalsmeerbaan

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

Werkzaamheden aan de Exits

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

Detailinformatie over de werkzaamheden

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

CONCEPT

afgescheiden van de overige start- , landings- en rijbanen. Er komt een tijdelijke toegangspoort tot het werkterrein met een mobiele security unit, waardoor overige vervoersstromen van en naar de overige start- en landingsbanen worden ontzien.

Combinatie werkzaamheden Aalsmeerbaan met onderhoud aangrenzende rijbanen

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

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

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

Planning en impact omgeving

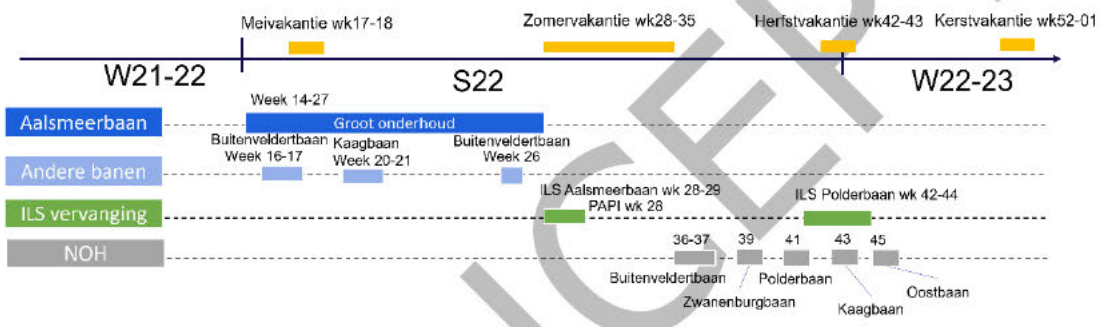
Schiphol geeft aan tijdens de planning van de onderhoudswerkzaamheden op de volgende punten rekening gehouden te hebben met de impact van het aangepast baangebruik op omwonenden:

- Door de doorlooptijd van de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Door nu 14 weken onderhoud te plegen is de Aalsmeerbaan minimaal 7 jaar inzetbaar zonder groot baanonderhoudswerkzaamheden (behalve jaarlijks regulier onderhoud van 1 of 2 weken), en minimaal 7 jaar zonder onderhoud aan de fundering;
- Door de werkzaamheden zo veel mogelijk te clusteren. De taxibanen aan de kop van de Kaagbaan en de vervanging van het Instrument Landing System (ILS) worden tegelijkertijd met de Aalsmeerbaan aangepakt. Daardoor hoeft geen extra onderhoudsmoment te worden gepland met impact op gebruik van de Kaagbaan en/of Aalsmeerbaan;
- Door de werkzaamheden zo vroeg mogelijk in het jaar te plannen. Als gevolg van niet voldoende beschikbare middelen (in verband met impact COVID-19 op bedrijfsvoering Schiphol) is later begonnen met het plannen en voorbereiden van de werkzaamheden van dit groot onderhoud. Hierdoor werd het gewenste startmoment in week 4 niet gehaald. Vervolgens zijn drie alternatieven onderzocht, en het alternatief gekozen als planning voor 2022 dat qua timing in het jaar het meest planvast is en daarmee qua doorlooptijd de minste impact heeft op de omgeving;
- Door overige werkzaamheden aan rijbanen Alfa, Bravo, Charlie en Delta in de periode 4 april 2022 tot en met 10 juli 2022 zo veel mogelijk te spreiden. Bij de planning van deze werkzaamheden waren drie opties. Er is voor gekozen om het werk zo veel mogelijk gespreid uit te voeren zodat de kans op interferentie met het groot onderhoud aan de Aalsmeerbaan zo veel mogelijk beperkt blijft. Bij clusteren bestond de kans dat het groot onderhoud aan de Aalsmeerbaan zou uitlopen tot in de zomervakantie. Deze werkzaamheden aan rijbanen hebben hierdoor geen effect op het baangebruik.

CONCEPT

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

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



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

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

CONCEPT

Onderbouwing vrijstellingen vigerend stelsel LVB

Om de omwonenden van Schiphol te beschermen tegen het geluid van het vliegverkeer op Schiphol, zijn door de overheid normen vastgesteld voor de geluidbelasting die het vliegverkeer in een jaar mag veroorzaken. Deze geluidnormen hebben betrekking op de totale geluidbelasting in Lden en de nachtelijke geluidbelasting in Lnight. Er zijn rondom de luchthaven 35 handhavingspunten met grenswaarden voor de geluidbelasting Lden en 25 handhavingspunten met grenswaarden voor de geluidbelasting Lnight. De exploitant acht het ondanks het achterblijvende verkeersaanbod als gevolg van de pandemie noodzakelijk om, gelet op de overschrijding van handhavingspunt 20 in gebruiksjaar 2021, voor het gebruiksjaar 2022 vervangende grenswaarden aan te vragen.

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

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

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

Ten derde is in artikel 3.1.1, 3.1.2 en 3.1.3. van het LVB opgenomen dat een gezagvoerder van straalvliegtuigen ervoor zorg moet dragen dat het vliegtuig binnen een vertrek- of naderingsroute, of boven een minimale vlieghoogte blijft. De gezagvoerders mogen hier alleen van afwijken als dat in het belang van de veiligheid nodig is of op basis van een instructie van LVNL. Ook mogen gezagvoerders van de naderingsroute afwijken als het vliegtuig technisch onvoldoende in staat is om de naderings-route correct te kunnen vliegen. LVNL mag hiervan tot een bepaald percentage afwijken als dat voor een veilige en doelmatige afwikkeling van het vliegverkeer noodzakelijk is. De vrijstelling leidt ertoe dat dit percentage voor de nacht niet van toepassing is op afwijkingen van luchtverkeerwegen voor vertrekkend verkeer vanaf baan 36C gedurende de onderhoudsperiode dat de Polderbaan niet beschikbaar is tussen 23.00 uur en 6.00 uur vanwege groot onderhoud. Dergelijke afwijkingen worden dus niet gerelateerd aan het maximaal toegestane percentage.

CONCEPT

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

Afwijkend baangebruik tijdens groot onderhoud Aalsmeerbaan

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

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

4 april – 10 juli 2022: groot onderhoud Aalsmeerbaan

De Aalsmeerbaan is van 4 april tot en met medio juli 2022 in groot onderhoud. Hierdoor is de start- en landingsbaan niet beschikbaar voor vliegverkeer. Het vliegverkeer dat normaal zou starten vanaf de Aalsmeerbaan of zou landen op deze baan, zal in deze periode meer gebruik maken van de Buitenveldertbaan, de Schiphol-Oostbaan en de Kaagbaan. Omdat de Aalsmeerbaan 's nachts sowieso gesloten is, heeft dit geen gevolgen voor nachtvluchten.

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

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

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

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

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

CONCEPT

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

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

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

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

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

5 september – 18 september 2022: onderhoud Buitenveldertbaan

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

26 september – 2 oktober 2022: onderhoud Zwanenburgbaan

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

10 oktober – 16 oktober 2022: onderhoud Polderbaan

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

CONCEPT

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

31 oktober – 6 november 2022: onderhoud Kaagbaan

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

14 november – 20 november 2022: onderhoud Schiphol-Oostbaan

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

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

4 april – 10 juli 2022: groot onderhoud Aalsmeerbaan

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

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

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

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

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

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

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

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

CONCEPT

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

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

5 september – 18 september 2022: onderhoud Buitenveldertbaan

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

26 september – 2 oktober 2022: onderhoud Zwanenburgbaan

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

10 oktober – 16 oktober 2022: onderhoud Polderbaan

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

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

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

31 oktober – 6 november 2022: onderhoud Kaagbaan

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

14 november – 20 november 2022: onderhoud Schiphol-Oostbaan

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

2. Het verzoek

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

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

CONCEPT

3. Wettelijk kader

Op grond van artikel 8.23 van de Wet luchtvaart kan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat vrijstelling van regels voor baan- en routegebruik verlenen en vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten vaststellen indien ten gevolge van groot onderhoud van een baan of een rijbaan het normale gebruik van een luchthaven naar zijn oordeel ernstig wordt belemmerd. Het betreft gevallen waarin als gevolg van groot onderhoud een baan enige tijd niet gebruikt kan worden, waardoor het luchtverkeer op een andere wijze moet worden afgehandeld.

4. Beoordeling

Onderbouwing technische noodzaak, combinatie en duur onderhoudswerkzaamheden

p.m.

Veiligheid

p.m.

Onderbouwing nieuwe normen- en handhavingstelsel Schiphol (NNHS)

p.m.

Toetsing aan de gelijkwaardigheidscriteria

p.m.

Aanpak onderhoudswerkzaamheden in algemene zin en tijdige betrokkenheid omgeving

p.m.

Contraexpertise Nationaal Ruimtevaart Laboratorium (NLR)

p.m.

HUF-toets

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

Communicatie omgeving

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

CONCEPT

en/of advertenties in lokale of sociale media. Ook worden bestuurders van betreffende gemeenten op de hoogte gehouden.

5. Werkingsduur

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

6. Lasten voor burgers en bedrijven

Bij de voorbereiding van deze regeling is gekeken naar wat de mogelijke regeldruk zou zijn. Onder regeldruk wordt verstaan: de administratieve lasten en de eventuele nalevingskosten om te voldoen aan informatieverplichtingen aan de overheid, voortvloeiend uit wet- en regelgeving van diezelfde overheid. Het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) adviseert over de gevolgen voor de regeldruk van wet- en regelgeving. Mede gezien eerdere tijdelijke regelingen, die zijn vastgesteld ten behoeve van het groot onderhoud en waarbij evenmin sprake was van effecten voor de nalevingskosten en administratieve lastendruk, is afgezien van een adviesaanvraag aan de ATR. De regeling leidt niet tot extra administratieve lasten en nalevingskosten.

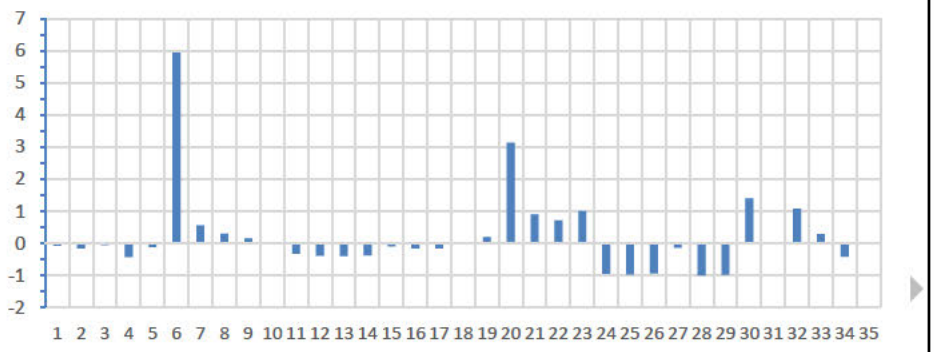
Artikelsgewijs

Artikel 2

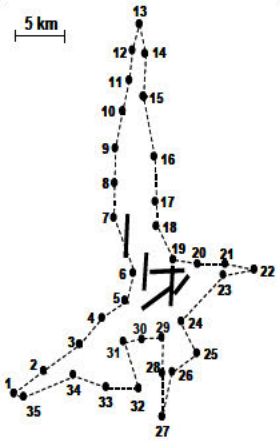
Artikel 2 bevat vervangende grenswaarden voor alle handhavingspunten in Lden en Lnight. Het betreft hier grenswaarden die in de plaats treden van de grenswaarden uit bijlage 2 en bijlage 3 van het LVB.

In de onderstaande figuren zijn de verschillen tussen de grenswaarden in de onderhavige regeling en de grenswaarden zonder groot baanonderhoud aan de Aalsmeerbaan aangegeven. Een staafje boven de nullijn geeft aan met hoeveel dB(A) de grenswaarde is verhoogd ten behoeve van de onderhavige werkzaamheden, een staafje onder de nullijn geeft de verlaging aan.

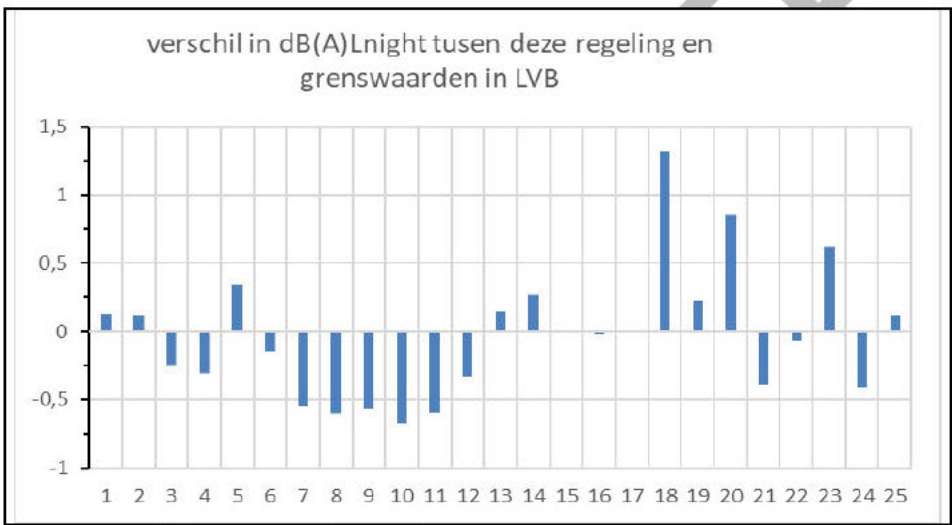
CONCEPT



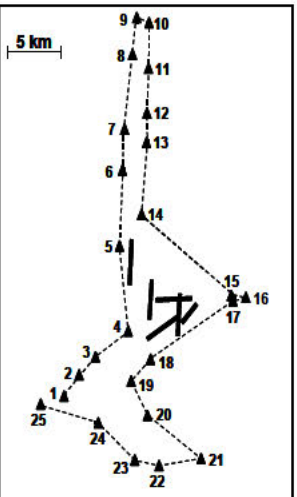
In welk handhavingspunt een hogere of lagere grenswaarde - Lden



Ligging handhavingspunten, Lden



In welk handhavingspunt een hogere of lagere grenswaarde - Lnight



Ligging handhavingspunten, Lnight

Artikel 3 Vrijstellingen

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

Tweede lid
Gedurende de periode van 16 mei tot en met 29 mei 2022 waarin de Kaagbaan tussen 23:00 uur en 6:00 uur beperkt beschikbaar is vanwege groot onderhoud, is het toegestaan om te starten vanaf baan 09 (Buitenveldertbaan). Indien gedurende de nachtperiode de Kaagbaan niet beschikbaar is voor starts is er bij harde oosten-noordoostenwind geen andere startbaan bruikbaar. De Buitenveldertbaan in oostelijke richting (baan 09) is in dat geval de enige startbaan, waarvan op basis van de vrijstelling gebruik zou kunnen worden gemaakt. Om de bereikbaarheid van Schiphol in deze periode te garanderen wordt voor de periode van 16 mei tot en met 29 mei 2022, dagelijks tussen 23:00 uur en 6:00 uur vrijstelling verleend van artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB, met betrekking tot starts vanaf de Buitenveldertbaan naar het oosten (baan 09).

Derde lid
Gedurende de periode van 5 september tot en met 18 september 2022 dat de Buitenveldertbaan niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud is het niet mogelijk om te landen op de Buitenveldertbaan. De afspraken over baanpreferenties leiden ertoe dat in de nacht eerst de Polderbaan en de Kaagbaan en vervolgens de Zwanenburgbaan de meest preferente banen zijn voor landingen. Indien deze door de exploitant beschikbaar gestelde banen in de nacht echter niet bruikbaar zijn voor landingen vanwege een harde zuidwestelijke wind, al dan niet in combinatie met het ontbreken van een ILS (zoals bij baan 24, Kaagbaan), zal moeten worden uitgeweken naar de Schiphol-Oostbaan. De Schiphol-Oostbaan is in dat geval namelijk de enige landingsbaan met ILS waarvan op basis van de vrijstelling gebruik zou kunnen worden gemaakt. Om de bereikbaarheid van Schiphol in deze periode te garanderen wordt voor de periode van 5 september tot en met 18 september 2022 dagelijks tussen 23.00 uur en 6.00 uur vrijstelling verleend van artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB met betrekking tot landingen op de Schiphol-Oostbaan vanuit het noordoosten (baan 22).

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

Vijfde lid
Gedurende de periode van 10 oktober 2022 tot en met 16 oktober 2022 dat de Polderbaan niet beschikbaar is tussen 23.00 uur en 6.00 uur vanwege groot onderhoud, wordt de Zwanenburgbaan opengesteld voor starts van baan 36C en landingen op baan 18C.

Tevens is vrijstelling noodzakelijk voor starts op de Aalsmeerbaan naar het zuiden (baan 18L) om mixed-mode operaties op de Zwanenburgbaan (gelijktijdig gebruik van de Zwanenburgbaan voor starts en landingen) zoveel mogelijk te voorkomen. Uit het oogpunt van veiligheid is het onwenselijk om de Zwanenburgbaan, die dan voor landingen uit het noorden (op baan 18C) wordt gebruikt, tegelijkertijd ook voor starts naar het zuiden te gebruiken. Om mixed-mode operaties op de Zwanenburgbaan naar het noorden zoveel mogelijk te voorkomen, is het gedurende deze periode tevens toegestaan om tussen 23.00 uur en 6.00 uur te landen op de Aalsmeerbaan (baan 36R).

CONCEPT

Zesde lid
Gedurende de periode van 10 oktober 2022 tot en met 16 oktober 2022 dat de Polderbaan niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud, wordt een vrijstelling dagelijks voor het tijdvak tussen 23.00 uur en 6.00 uur verleend van de luchtverkeerwegen die zijn aangewezen voor vertrekkend verkeer vanaf baan 36C (Zwanenburgbaan) in bijlage 1 van het LVB op de kaart 2/21. Aangezien er geen standard instrument departures (SID's) vanaf baan 36C naar het westen bestaan, zullen startende vliegtuigen die van deze baan gebruik maken een instructie van de luchtverkeersleiding krijgen. Zo zullen vliegtuigen met bestemming sector 4 of 5 vanaf baan 36C een radiaal krijgen. Vliegtuigen met een bestemming sector 1, 2 of 3 vanaf baan 36C naar het oosten zullen de SID voor de dag toegewezen krijgen. Het is mogelijk dat het vliegtuig daardoor buiten de luchtverkeerwegen van baan 36C komt. Voor afwijkingen van luchtverkeerwegen geldt voor LVNL een maximaal toegestaan percentage per gebruiksjaar. De vrijstelling leidt ertoe dat dit percentage niet van toepassing is op afwijkingen van luchtverkeerwegen voor vertrekkend verkeer vanaf baan 36C gedurende de periode 10 oktober 2022 tot en met 16 oktober 2022 dat de Polderbaan niet beschikbaar is tussen 23.00 uur en 6.00 uur vanwege groot onderhoud. Dergelijke afwijkingen worden dus niet gerelateerd aan het maximaal toegestane percentage.

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

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

Artikel 4 Beperkingen en voorschriften

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

<u>Onderhoud Aalsmeerbaan</u>
De Aalsmeerbaan (18L-36R) wordt bij de eerste twee preferenties tijdens pieken gebruikt. Bij noordelijk baangebruik tijdens de landingspiek en bij zuidelijk baangebruik tijdens de startpiek. Ook komen er (weers-)omstandigheden voor waarbij de Aalsmeerbaan ingezet wordt tijdens andere periodes. Een voorbeeld is een krachtige noordwesten wind, waarbij er te veel zijwind op de Kaagbaan staat om deze in te zetten voor landend verkeer. In deze situatie kan de Aalsmeerbaan vanuit het zuiden worden aangevlogen als landingsbaan. Wanneer de

CONCEPT

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

Onderhoud Buitenveldertbaan

De Buitenveldertbaan wordt in de eerste twee preferenties bij wind uit noordelijke dan wel zuidelijke richtingen niet gebruikt. Wanneer de eerste of tweede preferentie gevlogen kan worden, zullen er bij het buiten gebruik zijn van de Buitenveldertbaan geen consequenties zijn voor het baangebruik. Bij een krachtige oosten- of westenwind, laaghangende bewolking, beperkte zichtcondities en bij buien wordt veelal de Buitenveldertbaan ingezet. De Buitenveldertbaan is de enige baan op Schiphol in oost-west richting. Het buiten gebruik zijn van de Buitenveldertbaan heeft tot gevolg dat naar verwachting landingen op de Buitenveldertbaan uit het oosten met name worden verplaatst naar de Schiphol-Oostbaan en de Kaagbaan. De starts vanaf de Buitenveldertbaan worden in deze onderhoudsperiode verplaatst naar de Zwanenburgbaan en Aalsmeerbaan. Bij harde (zuid)westelijke windrichtingen zal bij het niet beschikbaar zijn van de Buitenveldertbaan de Schiphol-Oostbaan zowel overdag als in de nacht meer gebruikt worden voor landend verkeer. De Schiphol-Oostbaan is in deze onderhoudssituatie de enige landingsbaan voorzien van een Instrument Landing System (ILS) waarvan bij harde (zuid)westenwind gebruik kon worden gemaakt. De Buitenveldertbaan wordt 's nachts in principe niet gebruikt. Voor het nachtelijk baangebruik op Schiphol worden daarom gedurende reguliere omstandigheden geen veranderingen verwacht gedurende de periode dat de Buitenveldertbaan buiten gebruik is. Indien er echter sprake is van een harde westenwind, dan wordt de Buitenveldertbaan als landingsbaan (baan 27) ingezet. Indien de Buitenveldertbaan niet beschikbaar is, en er is in de nacht sprake van een harde zuidwestenwind, dan zou dit tot de ongewenste situatie kunnen leiden dat er zowel gestart wordt vanaf de Kaagbaan (baan 24) als geland op de Kaagbaan (baan 24) (mixed-mode). Bovendien is er geen ILS aanwezig op landingsbaan 24. Om te voorkomen dat de Kaagbaan in dat geval in mixed-mode wordt gebruikt en in de nacht een landingsbaan met ILS beschikbaar te hebben, zal in die specifieke windsituatie de Schiphol-Oost baan als landingsbaan (baan 22) kunnen worden ingezet.

Onderhoud Zwanenburgbaan

De Zwanenburgbaan wordt tijdens piekuren gebruikt. Bij noordelijk baangebruik tijdens de startpiek en bij zuidelijk baangebruik tijdens de landingspiek. Ook komen er (weers)omstandigheden voor waarbij de Zwanenburgbaan ingezet wordt tijdens andere periodes. Een voorbeeld is een krachtige noordwesten wind, waarbij er te veel zijwind op de Kaagbaan staat om deze in te zetten voor landend verkeer. In deze situatie kan de Zwanenburgbaan vanuit het zuiden worden aangevlogen als landingsbaan. Als de Zwanenburgbaan buiten gebruik is,

CONCEPT

heeft dat consequenties voor het baangebruik. Bij noordelijk baangebruik zal meestal, als de Zwanenburgbaan niet beschikbaar is, tijdens een piek van startend verkeer naar verwachting naast de Polderbaan (36L) de Buitenveldertbaan (09) gebruikt worden als startbaan. Als de Zwanenburgbaan buiten gebruik is, heeft dat hoogstwaarschijnlijk geen consequenties voor het baangebruik tijdens de landingspieken bij noordelijk baangebruik. Bij zuidelijk baangebruik zal meestal, als de Zwanenburgbaan niet beschikbaar is, tijdens een piek van landend verkeer naar verwachting naast de Polderbaan (18R) de Buitenveldertbaan (27) gebruikt worden als landingsbaan. Als de Zwanenburgbaan buiten gebruik is, heeft dat hoogstwaarschijnlijk geen consequenties voor het baangebruik tijdens startpieken bij zuidelijk baangebruik. De Zwanenburgbaan wordt in de nacht alleen ingezet als landingsbaan (baan 36C) bij harde noordenwind, of als startbaan (baan 18C) bij harde zuidenwind. Indien de Zwanenburgbaan in de nacht niet beschikbaar is, dan zal bij harde noordenwind de Aalsmeerbaan worden ingezet als landingsbaan (baan 36R).

Onderhoud Polderbaan
De Polderbaan is overdag een van de meest gebruikte start- en landingsbanen op Schiphol. De Polderbaan wordt in preferentie 1, 2, 5 en 6 altijd als primaire baan ingezet als startbaan (bij noordelijke wind) of als landingsbaan (bij zuidelijke wind). In het geval dat de Polderbaan niet beschikbaar is, dan neemt de Zwanenburgbaan deze rol als primaire baan over. In de nacht is de Polderbaan ook een van de preferente banen op Schiphol. Gedurende de periode dat de Polderbaan niet beschikbaar is, wordt conform de in de regeling voorgeschreven preferentietabel voor de nacht met name de Zwanenburgbaan alternatieve start- of landingsbaan ingezet

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

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

LVNL mag van de in deze regeling opgenomen baanpreferentietabellen afwijken als dat in het belang van de veiligheid noodzakelijk is. Dit is conform de uitzonderingsmogelijkheid voor de regels in het LVB in artikel 8.20 van de Wet luchtvaart. Gegeven het feit dat het NNHS formeel nog niet van kracht is, zal de ILT de verantwoording van de sector van het baangebruik conform

CONCEPT

de NNHS regels in de periode van het groot baanonderhoud als casus in beschouwing nemen. Dit naar aanleiding van de wens van het ministerie om, vooruitlopend op de inwerkingtreding van het NNHS, aan de hand van de regeling voor het onderhoud in 2022 meer inzicht te krijgen in de gevolgen van de vrijstelling voor de berekening van de verklaarbaarheid van het baangebruik. De ILT is gevraagd om voor de periode van het groot baanonderhoud na te gaan in hoeverre de in de regeling vastgelegde preferentietabellen worden toegepast en in hoeverre van deze tabellen legitiem wordt afgeweken.

Artikel 5 Inwerkingtreding

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

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

CONCEPT

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. dhr. M. Harbers
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Verzoek regeling groot baanonderhoud 2022

Drs. B.I. Otto
Executive Vice President & COO
+31 (0)20 - 6012112

22 februari 2022
BO.2022.001

Geachte heer Harbers,

In gebruiksjaar 2022 is Schiphol voornemens om noodzakelijk groot onderhoud uit te voeren aan de Aalsmeerbaan. Doordat de Aalsmeerbaan fysiek raakt aan de Buitenveldertbaan en de Kaagbaan, zal dit onderhoud ook impact hebben op de afhandeling van het vliegverkeer op deze twee banen. Naast het groot onderhoud vinden er ook normale onderhoudswerkzaamheden plaats in de tweede helft van dit jaar. De planning van dit onderhoud staat in detail beschreven in de bijlage: Informatiedocument werkzaamheden Schiphol 2022.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 2022 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 Aalsmeerbaan 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 Aalsmeerbaan 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 geluidhinder voor 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 Aalsmeerbaan

De Aalsmeerbaan zal in de periode van 4 april 2022 tot en met 10 juli 2022 (week 14 tot en met week 27) vanwege groot onderhoud buiten gebruik worden gesteld. Hierdoor is de Aalsmeerbaan in de genoemde periode niet bruikbaar voor de afhandeling van het vliegverkeer. Doordat de werkzaamheden aan de Aalsmeerbaan in de periodes van 18 april 2022 tot en met 1 mei 2022 (week 16 en 17) en van 27 juni 2022 tot en met 3 juli 2022 (week 26) interfereren met de Buitenveldertbaan, zal deze baan in de genoemde periode ook niet bruikbaar kunnen zijn. Daarnaast zullen de werkzaamheden aan de Aalsmeerbaan interfereren met de Kaagbaan in de periode van 16 mei 2022 tot en met 29 mei 2022 (week 20 en week 21), waardoor de Kaagbaan beperkt inzetbaar is, namelijk enkel voor starten richting het zuidwesten.

Vrijstelling voor gebruik van de Oostbaan en Buitenveldertbaan in de nacht

Dit betekent dat in weken 16, 17 en 26 in de nacht de Oostbaan mogelijk ingezet dient te worden voor landend verkeer als alternatief voor het landen op de Buitenveldertbaan in westelijke richting in het geval van harde westen wind.

Volgens Art. 3.1.5 Lid 4 van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) is het echter verboden om de Oostbaan 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 Buitenveldertbaan beperkt of niet in gebruik zijn. Gedurende de periode dat de Aalsmeerbaan en Buitenveldertbaan niet beschikbaar zijn vanwege groot onderhoud (18 april tot en met 1 mei, en 27 juni tot en met 3 juli), is de volgende vrijstelling noodzakelijk, gedurende de nacht (23:00 tot 06:00):

- landingen op baan 22 (landingen Oostbaan richting het zuidwesten)

Daarnaast betekent de beperkte inzet van de Kaagbaan in weken 20 en 21 dat in de nacht de Buitenveldertbaan mogelijk ingezet dient te worden voor startend verkeer als alternatief voor het starten vanaf de Kaagbaan in noordoostelijke richting in het geval van harde (noord) oostelijke wind.

Volgens Art. 3.1.5 Lid 4 van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) is het echter verboden om de Buitenveldertbaan 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 Aalsmeerbaan en Kaagbaan beperkt of niet in gebruik zijn. Gedurende de periode dat de Aalsmeerbaan en Kaagbaan (gedeeltelijk) niet beschikbaar zijn vanwege groot onderhoud (16 mei tot en met 29 mei) is de volgende vrijstelling noodzakelijk, gedurende de nacht (23:00 tot 06:00):

- starten op baan 09 (starts Buitenveldertbaan richting het oosten)

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 Aalsmeerbaan van kracht van 6.00 uur tot 23.00 uur indien alleen de Aalsmeerbaan niet beschikbaar is.

Vereiste condities	**Preferentie**	**Baancombinatie**			
		Landingsbaan 1 (L1)	**Landingsbaan 2 (L2)**	**Startbaan 1 (S1)**	**Startbaan 2 (S2)**

Goed zicht én binnen UDP	1	06	27	36L	36C
		06	18R	09	36C
	2	18R	18C	24	09

Tabel 2: vervangende preferentietabel tijdens groot onderhoud Aalsmeerbaan van kracht van 6.00 uur tot 23.00 uur indien de Aalsmeerbaan geheel en de Kaagbaan gedeeltelijk niet beschikbaar zijn.

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

Tabel 3: vervangende preferentietabel tijdens groot onderhoud Aalsmeerbaan van kracht van 23.00 uur tot 6.00 uur indien de Aalsmeerbaan geheel en de Kaagbaan gedeeltelijk niet beschikbaar zijn.

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

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

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

[1] Niet gelijktijdig met starten baan 09.
[2] Niet gelijktijdig met landen baan 27.

Vervangende grenswaarden

In het kader van de vigerende wetgeving verzoek ik u om de vervangende grenswaardes uit Tabel 5 vast te stellen als gevolg van de groot onderhoudswerkzaamheden.

Tabel 5 Vervangende L_{DEN} grenswaarden handhavingspunten etmaal

L_{den}		L_{night}	
Handha-vingspunt	Vervang-ende grenswaar-de	Handha-vingspunt	Vervang-ende grenswaar-de
1	55,90	1	53,12
2	57,54	2	50,54
3	58,69	3	47,64
4	57,82	4	47,41
5	57,79	5	52,52
6	63,35	6	51,75
7	58,14	7	49,41
8	58,86	8	47,91
9	57,17	9	46,26
10	59,25	10	46,76
11	58,43	11	47,95
12	58,06	12	49,54
13	57,08	13	50,67
14	56,43	14	52,71
15	57,84	15	52,40
16	56,77	16	51,30
17	56,98	17	52,38
18	61,28	18	48,83
19	54,09	19	46,25
20	60,87	20	47,00
21	58,37	21	43,36
22	58,24	22	44,10
23	57,71	23	46,41
24	56,60	24	45,74
25	56,93	25	48,96
26	54,48		
27	56,05		
28	54,50		
29	56,05		
30	58,86		
31	58,77		
32	58,04		
33	57,05		
34	56,89		
35	57,16		

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 bij onderhoud langer dan 72 uur ook ontheffingen 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 6.

Tabel 6 Benodigde ontheffingen in de nachtperiodes tijdens de normale onderhoudsperiodes

Normaal onderhoud	**Periode**	**Benodigde ontheffingen nacht**	**Beroep op tenzij-regeling**
Buitenveldertbaan	5 september t/m 18 september (week 36 & 37)	Landingen 22	Niet van toepassing
Zwanenburgbaan	26 september t/m 2 oktober (week 39)	Starts 18L	Landingen 36R
Polderbaan	10 oktober t/m 16 oktober (week 41)	Starts 36C	Landingen 18C
Kaagbaan	24 oktober t/m 30 oktober (week 43)	Landingen 22, starts 09, starts 27	Landingen 27, landingen 09
Oostbaan	7 november t/m 13 november (week 45)	Niet van toepassing	Niet van toepassing

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 Zwanenburgbaan niet beschikbaar is vanwege normaal onderhoud (26 september t/m 2 oktober), wordt gevraagd om de vervangende preferentietabel vast te stellen zoals beschreven in Tabel 7.

Tabel 7: vervangende preferentietabel tijdens normaal onderhoud Zwanenburgbaan van kracht van 06.00 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 of marginaal zicht	1	06	-	36L	-
	2	18R	-	24	-

Gedurende de periode dat de Polderbaan niet beschikbaar is vanwege normaal onderhoud (10 oktober tot en met 16 oktober), wordt gevraagd om de vervangende preferentietabel vast te stellen zoals beschreven in Tabel 8.

Tabel 8: vervangende preferentietabel tijdens normaal onderhoud Polderbaan van kracht van 06.00 uur tot 23.00 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 (24 oktober t/m 30 oktober), wordt gevraagd om de vervangende preferentietabel uit Tabel 9 vast te stellen gedurende de nacht (23:00 tot 06:00).

Tabel 9: 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	-

Communicatie

Er is contact gezocht met het lokaal bestuur en omwonenden om de planning van het groot onderhoud te bespreken. Dit heeft geresulteerd in het organiseren van een informatiebijeenkomst naar aanleiding van het Regioforum van 8 oktober 2021 waarin in detail de werkzaamheden uiteengezet worden. Deze bijeenkomst heeft plaatsgevonden op 25 november 2021. Hierin is aangegeven wat de gevolgen zijn van het groot onderhoud in 2022. Als gevolg van 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 website www.bezoekbas.nl de laatste planning van onderhoud aan het banenstelsel 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,
B.I. Otto

Executive Vice President & COO
ROYAL SCHIPHOL GROUP

Bijlage(n):

Bijlage: Informatiedocument werkzaamheden Schiphol 2022.pdf

Een afschrift van deze brief zal worden verstuurd naar:

- Gemeente Amstelveen – Herbert Raat.
- Gemeente Amsterdam – Egbert de Vries.
- Gemeente Ouder-Amstel – Marian van der Weele.
- Gemeente Haarlemmermeer (Zwanenburg) – Jurgen Nobel.
- Gemeente Zaanstad – Wessel Breunesse.