

Vergaderjaar 2013–2014

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 203

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 juni 2014

In de brief van 1 april 2014, met Kamerstuk 29 665, nr. 198 heb ik u laten weten dat Schiphol heeft aangekondigd in 2014 meer noodzakelijk onderhoud te willen uitvoeren en hiervoor een ontheffingsaanvraag in te zullen dienen. Ik heb u toegezegd hierover, na ontvangst van de aanvraag, separaat te informeren (zie bijlage I)¹. Conform deze toezegging wil ik u in deze brief informeren over de gevolgen van alle onderhouds- en nieuwbouwwerkzaamheden op het baangebruik op de luchthaven Schiphol in dit gebruiksjaar.

Nuclear Security Summit (NSS) en aansluitend onderhoud Polderbaan

De Polderbaan is in de periode van 10 maart t/m 20 april 2014 in totaal ongeveer zes weken buiten gebruik geweest als gevolg van de Nuclear Security Summit (NSS) en aansluitend is groot onderhoud uitgevoerd aan de zogenaamde touchdownzone van de Polderbaan. Uit de informatie zoals deze door Schiphol is verstrekt blijkt dat tijdens de NSS en de periode van het groot onderhoud aan de Polderbaan met name de Zwanenburgbaan als hoofdbaan het meeste verkeer van de Polderbaan heeft overgenomen. Daarnaast is de Buitenveldertbaan in de pieken voor zowel landend als voor startend verkeer regelmatig ingezet. Ook in de nachtperiode is de Zwanenburgbaan intensief gebruikt als alternatieve baan voor de Polderbaan.

Groot baanonderhoud aan kruising Aalsmeerbaan/ Buitenveldertbaan

In de periode 5 tot en met 25 mei 2014 is groot onderhoud aan de kruising van de Buitenveldertbaan en Aalsmeerbaan uitgevoerd. In het informatie-document bij de ontheffingsaanvraag heeft Schiphol de technische

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

noodzaak van het onderhoud aangetoond en onderbouwd dat het noodzakelijk is om de werkzaamheden in gebruiksjaar 2014 uit te voeren.

Vanwege de onderhoudswerkzaamheden is de Buitenveldertbaan buiten gebruik geweest. Dit heeft tot gevolg gehad dat landingen op de Buitenveldertbaan uit het oosten met name zijn verplaatst naar de Schiphol-Oostbaan en de Kaagbaan. De starts vanaf de Buitenveldertbaan zijn in deze onderhoudsperiode verplaatst naar de Zwanenburgbaan en Aalsmeerbaan. Vanwege het niet beschikbaar zijn van de Buitenveldertbaan is de Schiphol-Oostbaan in verband met harde (zuid)westelijke windrichtingen binnen de onderhoudsperiode zowel overdag als in de nacht meer gebruikt 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.

Aanleg rijbaan Sierra (oude naam: rijbaan Tango)

In de periode 2 tot en met 22 juni 2014 zijn voor de aanleg van de zogenaamde rijbaan Sierra voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd. Later in het jaar, van 25 augustus 2014 tot en met 28 september 2014 wordt de aanleg van rijbaan Sierra afgerond en is de Kaagbaan beperkt beschikbaar. Rijbaan Sierra is een taxibaan ten zuidoosten van de Kaagbaan, die dient als tweede ontsluiting van het vrachtplatform ten zuiden van de Kaagbaan. Op dit moment is dit platform alleen bereikbaar via een kruising over de Kaagbaan. Bij het gebruik van de oversteek zijn in het verleden enkele zogenaamde runway incursions (onterechte baanbezettingen) voorgevallen. In het onderzoeksrapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid naar aanleiding van deze runway incursions is de aanbeveling opgenomen om het aantal kruisingen halverwege de Kaagbaan structureel te verminderen door een snelle realisatie van de uitgestelde alternatieve route voor vliegtuigen van en naar het vrachtplatform². Met de aanleg van rijbaan Sierra wordt hier invulling aan gegeven. De aanleg van rijbaan Sierra is vanuit veiligheidsoogpunt wenselijk. Bovendien voorkomt de aanleg van rijbaan Sierra dat de afhandelingscapaciteit van de Kaagbaan (verder) wordt gereduceerd, en wordt de samenhangende noodzaak tot extra inzet van de Aalsmeerbaan daarmee verminderd.

Gedurende de nieuwbouwactiviteiten aan rijbaan Sierra wordt op of binnen de invloedssfeer van de Kaagbaan gewerkt. Door het niet beschikbaar zijn van de Kaagbaan komt de Aalsmeerbaan voor starts en landingen hoger in de preferentielijst. Dit zal leiden tot een toename van het aantal starts op en vanaf de Aalsmeerbaan in en vanuit zuidelijke richting. Ook de Zwanenburgbaan zal extra (kunnen) worden ingezet voor starts naar en landingen vanuit het zuiden.

De Kaagbaan is één van de primaire banen waarop het verkeer in de nacht (23:00–06:00 uur lokale tijd) 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 dus extra 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 baan) wordt ingezet.

² Onderzoeksraad voor Veiligheid-Runway Incursion baan 24, Amsterdam Airport Schiphol, Den Haag, januari 2013, projectnummer 2010094.

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.

Conclusie effect groot onderhoud op baangebruik gebruiksjaar 2014

De Nuclear Security Summit en de verschillende beschreven werkzaamheden aan de infrastructuur hebben gevolgen op het totale baangebruik in gebruiksjaar 2014. Per saldo worden hierdoor de Zwanenburgbaan, Aalsmeerbaan, Buitenveldertbaan en de Schiphol-Oostbaan dit jaar extra ingezet in vergelijking met een ongestoorde situatie waarin de NSS, de onderhouds- en nieuwbouwwerkzaamheden niet zouden hebben plaatsgevonden. Ik acht dit met het oog op de vliegveiligheid op de luchthaven Schiphol in de belangenafweging tussen enerzijds de belangen van de mainport Schiphol en anderzijds de belangen van de omgeving en omwonenden aanvaardbaar. Via de baanpreferenties, zoals deze in het Aldersakkoord van 8 oktober 2013 zijn afgesproken, wordt gegarandeerd dat de banen die extra worden ingezet niet meer worden ingezet dan strikt noodzakelijk.

Communicatie

Ik heb u aangegeven dat ik het van belang acht dat met de omgeving goed wordt gecommuniceerd over de implicaties van de beperkingen aan het banenstelsel. Over het groot baanonderhoud is en wordt via de Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS) en het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS) door Schiphol en LVNL over de voorziene wijzigingen in baangebruik als gevolg van de werkzaamheden gecommuniceerd. De omwonenden zijn ook via advertenties in lokale bladen en een persbericht geïnformeerd over het groot onderhoud. Hiernaast is ook in de CROS Plenair van 11 april jl. door Schiphol uitleg gegeven over het groot onderhoud aan de kruising van de Buitenveldertbaan en Aalsmeerbaan. Tevens heeft Schiphol op 14 mei jl. een informatiesessie georganiseerd voor leden van de CROS, VGP (Vereniging Gezamenlijke Platforms, dit is een vereniging van bewonersvertegenwoordigers vertegenwoordigd aan de Alderstafel).

Tijdens deze bijeenkomst is uitgebreid stilgestaan bij de nut en noodzaak van baanonderhoud, de planningsstrategie en de voorziene effecten van de beperkingen in baanbeschikbaarheid op de inzet van overige banen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld