

Tijdelijke regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van,
nr. IENW/BSK-2023/13636, houdende vaststelling van vervangende
grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten en van regels voor
strikt preferentieel baangebruik op de luchthaven Schiphol (Tijdelijke regeling
strikt preferentieel baangebruik Schiphol)

**HOOFDDIRECTIE
BESTUURLIJKE EN
JURIDISCHE ZAKEN**

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

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

BESLUIT:

Artikel 1 Definities

1. In deze regeling wordt verstaan onder:

handelsverkeer: verkeersvluchten van luchtvaartmaatschappijen die open staan voor individuele boekingen voor passagiers, vracht of post, en die betreffen geregelde vluchten, zijnde lijnvluchten of commerciële vluchten uitgevoerd op een vaste route volgens een gepubliceerde dienstregeling, en niet-geregelde vluchten, zijnde chartervluchten in het passagiers- en vrachtvervoer of commerciële vluchten met een ongeregeld karakter;

het gebruiksjaar 2024: de periode van 1 november 2023 tot en met 31 oktober 2024;

inspecteur-generaal: inspecteur-generaal Leefomgeving en Transport;

LVB: Luchthavenverkeerbesluit Schiphol;

LVNL: Luchtverkeersleiding Nederland;

Schiphol: de exploitant van de luchthaven Schiphol;

Slotverordening: verordening nr. 95/93 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van «slots» op communautaire luchthavens (PBEG 1993, L 14);

wet: Wet luchtvaart.

2. Onder handelsverkeer als bedoeld in het eerste lid worden mede verstaan positioneringsvluchten, waaronder worden verstaan vluchten ter ondersteuning van lijn- of chartervluchten.

Artikel 2 Vervangende grenswaarden geluidbelasting

1. In plaats van de grenswaarden, genoemd in bijlage 2 bij het LVB, geldt voor het gebruiksjaar 2024 voor een in de onderstaande tabel genoemd handhavingspunt de bij dat punt aangegeven grenswaarde:

Tabel grenswaarden geluidbelasting in handhavingspunten etmaal L_{den}

Grenswaarden handhavingspunten etmaal L_{den} [dB(A)]				
Puntnummer	X-coörd	Y-coörd	Vervangende grenswaarde	Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden
1	97.325	470.400	54,62	55,62
2	100.475	472.525	56,49	57,49
3	104.150	474.925	56,69	57,69
4	106.325	477.125	56,17	57,17
5	108.875	478.725	56,90	57,90
6	109.675	481.125	53,70	54,70
7	107.625	486.025	56,54	57,54
8	107.725	489.075	56,91	57,91
9	107.725	492.100	55,15	56,15
10	108.525	495.350	58,35	59,35
11	109.175	498.100	58,28	59,28
12	109.550	500.725	58,35	59,35
13	110.250	503.025	57,83	58,83
14	110.775	500.550	56,54	57,54
15	110.575	496.725	57,57	58,57
16	111.750	491.425	56,32	57,32
17	111.825	487.425	55,38	56,38
18	111.950	485.275	61,57	62,57
19	113.625	482.275	54,87	55,87
20	116.175	481.925	60,11	61,11
21	119.050	481.900	57,33	58,33
22	122.025	481.450	55,89	56,89
23	118.800	481.050	56,43	57,43
24	114.525	476.925	60,22	61,22
25	116.100	474.050	58,68	59,68
26	113.575	472.550	56,51	57,51
27	112.500	468.500	56,82	57,82
28	112.600	472.325	55,28	56,28
29	112.525	475.400	55,40	56,40
30	110.475	475.250	59,19	60,19
31	108.600	475.075	58,47	59,47
32	110.150	471.075	56,85	57,85
33	106.800	471.150	58,78	59,78
34	103.400	472.225	56,91	57,91
35	98.400	470.300	55,63	56,63

2. In plaats van de grenswaarden, genoemd in bijlage 3 bij het LVB, geldt voor het gebruiksjaar 2024 voor een in de onderstaande tabel genoemd handhavingspunt de bij dat punt aangegeven grenswaarde:

Tabel grenswaarden geluidbelasting in handhavingspunten L_{night}

Puntnummer	X-coörd	Y-coörd	Vervangende grenswaarde	Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden
1	102.750	473.250	51,86	52,86
2	104.150	474.925	47,96	48,96
3	105.750	476.600	46,41	47,41
4	108.875	478.725	47,30	48,30
5	108.025	485.875	50,47	51,47
6	108.350	492.100	50,09	51,09
7	108.525	495.350	48,63	49,63
8	109.275	501.750	47,86	48,86
9	109.675	504.850	46,46	47,46
10	110.825	504.425	47,30	48,30
11	110.775	500.550	48,37	49,37
12	110.575	496.725	49,49	50,49
13	110.600	494.400	49,80	50,80
14	110.175	488.550	51,08	52,08
15	118.825	481.650	51,84	52,84
16	120.250	481.500	50,75	51,75
17	118.825	481.350	51,40	52,40
18	111.000	476.350	48,45	49,45
19	109.175	474.600	45,39	46,39
20	110.750	471.600	46,65	47,65
21	115.875	468.125	45,39	46,39
22	111.800	467.525	45,02	46,02
23	109.500	468.025	47,02	48,02
24	106.000	471.050	47,23	48,23
25	100.475	472.525	47,47	48,47

Artikel 3 Doel

Deze regeling heeft tot doel om voor het gebruiksjaar 2024 tijdelijk de regels voor strikt preferentieel baangebruik van het nieuwe normen- en handhavingstelsel voor Schiphol vast te leggen, uit te voeren met inachtneming van de vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten, bedoeld in artikel 2, binnen de criteria voor gelijkwaardige bescherming van de omgeving, op grond van artikel 8.17, zevende lid, van de wet, zodat hiermee rekening wordt gehouden bij het vaststellen van de parameters overeenkomstig artikel 6 van de Slotverordening vanaf het winterseizoen 2023/2024 en uitvoeringstechnische problemen kunnen worden signaleerd.

Artikel 4 Beperkingen en voorschriften

1. LVNL geeft luchtverkeersleiding die ertoe strekt dat het luchthavenluchtverkeer wordt afgehandeld binnen de vervangende grenswaarden, bedoeld in artikel 2, voor de geluidbelasting in de handhavingspunten, met toepassing van de regels voor het strikt preferentieel baangebruik door handelsverkeer, zoals opgenomen in bijlage 1 bij deze regeling. Van die regels kan worden afgeweken indien door de toepassing daarvan die grenswaarden zouden worden overschreden.

2. LVNL en Schiphol stellen de inspecteur-generaal in kennis van een afwijking als bedoeld in het eerste lid.

3. LVNL en Schiphol leveren de inspecteur-generaal de relevante informatie over de uitvoering van het experiment met betrekking tot het strikt preferentieel baangebruik overeenkomstig de ontwerpwijziging van de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol van 16 februari 2021, gepubliceerd op www.luchtvaartindetoekomst.nl.

Artikel 5 Uitvoering

Bij het vaststellen van de parameters, bedoeld in artikel 3, houdt Schiphol rekening met de artikelen 2 tot en met 4 van deze regeling.

Artikel 6 Gevolgen

De combinatie van de grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten, bedoeld in artikel 2, en de regels voor strikt preferentieel baangebruik door handelsverkeer, bedoeld in artikel 4, geeft ruimte voor maximaal 460.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer waarvan 32.000 in de nacht, en een opslag van 2,5 procent geluidbelasting voor general aviation. Bij het vaststellen van de parameters, bedoeld in artikel 3, wordt rekening gehouden met die grenswaarden en regels.

Artikel 7 Beoordelingscriteria

Voor de beoordeling of het experiment wordt omgezet in een structurele wettelijke regeling zal worden bezien of in de praktijk het vliegen volgens de regels voor het strikt preferentieel baangebruik voor handelsverkeer, bedoeld in artikel 4, binnen de vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten, bedoeld in artikel 2, mede in relatie tot het vaststellen van de parameters, bedoeld in artikel 3, leidt tot uitvoeringstechnische problemen en zo ja, tot welke.

Artikel 8 Onvoorziene gevallen

In onvoorziene gevallen kan op advies van belanghebbenden de Minister van Infrastructuur en Waterstaat overgaan tot het wijzigen, opschorten of voortijdig beëindigen van deze regeling.

Artikel 9 Termijn

Deze regeling is van toepassing op het gebruiksjaar 2024.

Artikel 10 Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Tijdelijke regeling strikt preferentieel baangebruik Schiphol.

Artikel 12 Inwerkingtreding

1. Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 november 2023.
2. Deze regeling vervalt met ingang van 1 november 2024.

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

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

CONCEPT

Bijlage bij artikel 4 van de Tijdelijke regeling strikt preferentieel baangebruik Schiphol

Bijlage 1 Regels voor het strikt preferentieel baangebruik door handelsverkeer

Begripsbepalingen

In deze bijlage wordt verstaan onder:

baan capaciteit: capaciteit uitgedrukt in een aantal starts of landingen voor de combinaties van één of twee startbanen met één of twee landingsbanen;

bepert zicht: zicht waarbij het horizontale zicht minder is dan of gelijk is aan 1500 m of de wolkenbasis zich bevindt op een hoogte die minder is dan of gelijk is aan 300 ft;

convergerend baangebruik: baangebruik waarbij er een onderlinge afhankelijkheid is in het gebruik van twee banen doordat bij een mogelijke doorstart kans is op kruisend verkeer;

dwarswind: wind met richting haaks op de baan met de windsnelheid uitgedrukt in knopen;

goed zicht: zicht waarbij het horizontale zicht ten minste 5000 m is en de wolkenbasis zich bevindt op een hoogte van ten minste 1000 ft of ten minste 2100 ft in geval van convergerend baangebruik;

knopen: de eenheid waarin de windsnelheid in de luchtvaart wordt uitgedrukt, waarbij 1 knoop gelijk is aan 0,514 m/s;

marginaal zicht: zicht waarbij het horizontale zicht tussen 1500 m en 5000 m is en de wolkenbasis zich bevindt op een hoogte van tenminste 300 ft of zicht waarbij de wolkenbasis zich bevindt op een hoogte tussen 300 ft en 1000 ft (tussen 300ft en 2100 ft voor een baancombinatie met convergerend baangebruik) en het horizontale zicht tenminste 1500 m is;

piekperiode: periode waarin ten minste drie banen tegelijk in gebruik zijn;

staartwind: wind in dezelfde richting als de baan met de windsnelheid uitgedrukt in knopen;

UDP: Uniforme Daglicht Periode, zijnde de periode van 15 minuten voor zonsopgang tot 15 minuten na zonsondergang;

winterseizoen: dienstregelingperiode van 1 november tot de eerste dag van het zomerseizoen van de International Air Transport Association;

zomerseizoen: dienstregelingperiode vanaf de eerste dag van het zomerseizoen van de International Air Transport Association tot en met 31 oktober.

Regel 1. Gebruik baanpreferentietabel

1. LVNL geeft luchtverkeersleiding die ertoe strekt dat voor de afhandeling van het luchthavenluchtverkeer gebruik wordt gemaakt van een combinatie van beschikbare en bruikbare banen die volgt uit toepassing van de navolgende punten 2 tot en met 14.

2. De keuze voor het in gebruik nemen van een baancombinatie is gebaseerd op de navolgende baanpreferentietabellen voor de periode van 6.00 uur tot 23.00 uur (in tabel 1) en voor de periode van 23.00 uur tot 6.00 uur (in tabel 2).

Tabel 1: van kracht van 6.00 uur tot 23.00 uur

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

Tabel 2: van kracht van 23.00 uur tot 6.00 uur; ook tussen 22.15 en 23.00 uur en tussen 6.00 en 6.45 uur kan LVNL gelet op artikel 3.1.3, vierde lid, de keuze voor het in gebruik nemen van een baancombinatie baseren op de baanpreferentietabellen voor de periode van 23.00 uur tot 6.00 uur

Vereiste condities	Preferentie	Baancombinatie			
		Landings baan 1 (L1)	Landings baan 2 (L2)	Startbaan 1 (S1)	Startbaan 2 (S2)
Goed of marginaal zicht	1	Baan 06	-	Baan 36L	-
	2	Baan 18R	-	Baan 24	-
	3	Baan 36C	-	Baan 36L	-
	4	Baan 18R	-	Baan 18C	-

Hierbij is:

Baan 18R/36L : Polderbaan
 Baan 18C/36C : Zwanenburgbaan
 Baan 18L/36R : Aalsmeerbaan
 Baan 09/27 : Buitenveldertbaan
 Baan 06/24 : Kaagbaan

3. Indien een baan niet beschikbaar is gesteld door de exploitant van de luchthaven en dit is niet als gevolg van groot onderhoud, dan kan de keuze voor het in gebruik nemen van een baancombinatie in de periode 6.00 uur tot 23.00 uur, of, indien van toepassing, het gehele etmaal worden gebaseerd op de navolgende tabellen:

Tabel 3: Baanpreferentietabel voor het gehele etmaal bij het niet beschikbaar zijn van de Polderbaan:

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

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

Tabel 4: Baanpreferentietabel voor het gehele etmaal bij het niet beschikbaar zijn van de Kaagbaan:

Vereiste condities	Preferentie	Baancombinatie			
		Landings baan 1 (L1)	Landings baan 2* (L2)	Startbaan 1 (S1)	Startbaan 2 (S2)*
Goed zicht	1	Baan 36R	Baan 36C	Baan 36L	Baan 36C
		Baan 36R	Baan 36C	Baan 36L	Baan 09
	2	Baan 18R	Baan 18C	Baan 18L	Baan 18C
		Baan 18R	Baan 27	Baan 18L	Baan 18C
Marginaal zicht	3	Baan 36R	Baan 36C	Baan 36L	Baan 09

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

Tabel 5: Baanpreferentietabel voor 6.00 uur tot 23.00 uur bij het niet beschikbaar zijn van de Aalsmeerbaan:

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

Tabel 6: Baanpreferentietabel voor 6.00 uur tot 23.00 uur bij het niet beschikbaar zijn van de Buitenveldertbaan:

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

Tabel 7: Baanpreferentietabel voor 6.00 uur tot 23.00 uur bij het niet beschikbaar zijn van de Zwanenburgbaan:

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

4. Indien meerdere banen, met uitzondering van de Schiphol-Oostbaan, niet beschikbaar zijn gesteld door de exploitant van de luchthaven en dit is niet als gevolg van groot onderhoud, behoeft voor de keuze voor het in gebruik nemen van een baancombinatie geen preferentietabel te worden gehanteerd.

5. Bij de toepassing van de baanpreferentietabellen bedoeld in de punten 2 en 3 geldt dat voor de keuze voor het in gebruik nemen van een baancombinatie kan worden afgezien van de baancombinaties waarvoor niet aan de vereiste zicht- en daglichtcondities zoals aangegeven in de tabellen wordt voldaan.

6. Bij de toepassing van de baanpreferentietabellen bedoeld in de punten 2 en 3 geldt dat een minder preferente baancombinatie uit de tabel kan worden gebruikt indien voor de meer preferente baancombinatie(s) in de tabel geldt dat:

- a. de dwarswind groter is dan 15 knopen of de staartwind groter is dan 0 knopen op landingsbaan 1 (L1) of op startbaan 1 (S1); of
- b. de dwarswind groter is dan 20 knopen of de staartwind groter is dan 0 knopen op landingsbaan 2 (L2) of op startbaan 2 (S2).

7. Van het gebruik van de baanpreferentietabellen bedoeld in de punten 2 en 3 kan worden afgezien indien voor alle baancombinaties uit de tabel geldt dat:

- a. de dwarswind groter is dan 15 knopen of de staartwind groter is dan 0 knopen op landingsbaan 1 (L1) of op startbaan 1 (S1); of
- b. de dwarswind groter is dan 20 knopen of de staartwind groter is dan 0 knopen op landingsbaan 2 (L2) of op startbaan 2 (S2).

8. Van het gebruik van de baanpreferentietabellen bedoeld in de punten 2 en 3 kan worden afgezien indien er sprake is van beperkt zicht.

9. Het baangebruik wordt gebaseerd op de meest actuele prognose voor wind en zicht als vastgelegd in de Terminal Area Forecast (TAF), met dien verstande dat het baangebruik kan worden gebaseerd op de feitelijke wind- en zichtomstandigheden indien de werkelijkheid verschilt van de prognose.

10. Om van baancombinatie te wisselen, kan tijdelijk een andere baancombinatie worden gebruikt dan volgt uit de punten 2 tot en met 8. Dit tijdelijke gebruik betreft een periode van maximaal 10 minuten.

11. Als het gebruik van een baancombinatie tijdens een piekperiode voor een deel van de duur van de periode is gebaseerd op toepassing van het gestelde in de punten 2 tot en met 10 mag de rest van de periode worden gezien als het anticiperen op een verandering van omstandigheden of het nog niet kunnen wisselen naar een meer preferente baancombinatie.

12. De Polderbaan (baan 36L voor starts of baan 18R voor landingen) of de Kaagbaan (baan 24 voor starts of baan 06 voor landingen) kunnen waar mogelijk worden gebruikt in plaats van een andere baan uit de van toepassing zijnde baancombinatie uit een baanpreferentietabel.

13. Als er in een periode van 5 minuten of langer geen starts en landingen plaatsvinden, geldt er voor dat moment geen voorgeschreven baancombinatie.

14. Indien er sprake is van wolken met verticale luchtstroming of buien in de TMA Schiphol, de CTR Schiphol of de sectoren die delen van het luchtruim blokkeren voor normaal gebruik, dan hoeft de keuze voor het in gebruik nemen van een baancombinatie niet te worden gebaseerd op de

baanpreferentietabellen opgenomen in de punten 2 en 3.

15. Aan het gestelde in de punten 2 tot en met 14 is in elk geval voldaan indien in gemiddeld minimaal 95% van de tijd van het winter- respectievelijk zomerseizoen de in gebruik genomen baancombinatie de juiste combinatie was op grond van die punten.

CONCEPT

Regel 2. Gebruik tweede start- of landingsbaan

1. LVNL kan met inachtneming van de navolgende punten 2 en 3 voor de afhandeling van het luchthavenluchtverkeer een tweede startbaan respectievelijk tweede landingsbaan in gebruik nemen indien het verkeersaanbod daartoe noodzaakt.
2. Voor het in gebruik nemen van een tweede startbaan respectievelijk tweede landingsbaan geldt dat het aantal starts respectievelijk landingen in de 10 minuten periode of de daaraan voorafgaande of daaropvolgende 10 minuten periode hoger is dan de baancapaciteit zoals in de in artikel 5, tweede lid, bedoelde ontwerpwijziging van de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol is bepaald.
3. Het in gebruik nemen van een tweede start- respectievelijk landingsbaan is eveneens mogelijk indien de tweede baan tijdelijk, voor een duur van maximaal 20 minuten, in gebruik wordt genomen tussen twee perioden waarin de tweede baan wordt ingezet op basis van het gestelde onder 2.
4. Het gestelde onder de punten 2 en 3 is niet van toepassing op het gebruik van andere baancombinaties dan die zijn opgenomen in de van toepassing zijnde baanpreferentietabellen, bedoeld in regel 1 onder de punten 2 en 3 of bij omstandigheden die leiden tot beperkt zicht.
5. Aan het gestelde onder de punten 1 tot en met 3 is voldaan indien voor het winter- respectievelijk zomerseizoen voor minimaal 95% van de tijd dat een tweede startbaan in gebruik is genomen en voor minimaal 90% van de tijd dat een tweede landingsbaan in gebruik is genomen, het gebruik van de tweede baan met inachtneming van die punten heeft plaatsgevonden.

Regel 3a. Verdeling van het startend verkeer

1. LVNL maakt voor de afhandeling van het startend verkeer met een westelijk gelegen bestemming, sector 4 en 5, gebruik van de meest westelijk gelegen startbaan binnen een baancombinatie indien twee startbanen in gebruik zijn.
2. Het onder punt 1 gestelde is niet van toepassing op de momenten dat een andere baancombinatie in gebruik is genomen dan is opgenomen in de van toepassing zijnde baanpreferentietabellen, bedoeld in regel 1 onder de punten 2 en 3 en op de eerste 10 minuten en laatste 10 minuten van perioden dat twee startbanen in gebruik zijn.
3. Aan het onder punt 1 gestelde is voldaan indien voor het winter- respectievelijk zomerseizoen minimaal 97% van het verkeer met een westelijk gelegen bestemming, sector 4 en 5, gebruik heeft gemaakt van de meest westelijk gelegen startbaan binnen een baancombinatie.

Regel 3b. Verdeling van het landend verkeer

1. LVNL maakt tijdens perioden dat zowel baan 18R (Polderbaan) als baan 18C (Zwanenburgbaan) in gebruik zijn als landingsbanen, voor het winter- respectievelijk zomerseizoen voor minimaal 45% van het aantal landingen gebruik van baan 18R.
2. LVNL maakt tijdens perioden dat zowel baan 06 (Kaagbaan) als baan 36R (Aalsmeerbaan) in gebruik zijn als landingsbanen, voor het winter- respectievelijk zomerseizoen voor minimaal 50% van het aantal landingen gebruik van baan 06.
3. Het onder de punten 1 en 2 gestelde is niet van toepassing indien een andere baancombinatie is gebruikt dan is opgenomen in de van toepassing zijnde baanpreferentietabellen, bedoeld in regel 1 onder de punten 2 en 3.

Regel 4. Gebruik vierde baan

1. De vierde baan is de baan waarop tijdens een afzonderlijke, aaneengeschakelde, periode waarin gestart is op twee startbanen en geland is op twee landingsbanen het minste aantal vliegtuigbewegingen heeft plaatsgevonden, met dien verstande dat de Kaagbaan (landingen baan 06 of starts baan 24) en de Polderbaan (landingen 18R of starts 36L) alleen als vierde baan kunnen worden aangemerkt indien op die banen de dwarswind hoger is dan 15 knopen of de staartwind hoger is dan 5 knopen.
2. LVNL geeft luchtverkeersleiding die ertoe strekt dat per dag niet meer dan 80 vliegtuigbewegingen plaatsvinden op de vierde baan.
3. LVNL geeft luchtverkeersleiding die ertoe strekt dat in een gebruiksjaar per dag gemiddeld niet meer dan 40 vliegtuigbewegingen plaatsvinden op de vierde baan.
4. Vliegtuigbewegingen op de vierde baan op een dag worden voor punt 2 niet meegerekend indien deze het gevolg zijn van een situatie waarin de werkelijke capaciteit minimaal 10% lager ligt dan de baancapaciteit zoals deze in de in artikel 5, tweede lid, bedoelde ontwerpwijziging van de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol is bepaald voor zover deze situatie het gevolg is van baanonderhoud, uitzonderlijk weer of onvoorziene of uitzonderlijke omstandigheden. Dit geldt voor maximaal twee maal de duur van deze situatie.
5. Vliegtuigbewegingen op de vierde baan op een dag worden voor punt 3 boven de 40 vliegtuigbewegingen niet meegeteld indien deze het gevolg zijn van een situatie als bedoeld in punt 4. Dit geldt voor maximaal twee maal de duur van deze situatie.

6. Onder uitzonderlijk weer als bedoeld onder punt 4 wordt verstaan:
- a. omstandigheden met beperkt zicht in de CTR Schiphol;
 - b. een windsnelheid in de CTR Schiphol van minimaal 22 knopen of in de TMA Schiphol van minimaal 25 knopen;
 - c. wolken met verticale luchtstromen of buien in de TMA of CTR Schiphol of in de sectoren, die delen van het luchtruim blokkeren voor normaal gebruik;
 - d. weersomstandigheden die de-icing noodzakelijk maken.

Onder onvoorziene of uitzonderlijke omstandigheden worden verstaan omstandigheden waardoor het normale gebruik van de luchthaven ernstig wordt belemmerd. Het vormen van een wachtrij van af te handelen toestellen door de luchtverkeersleiding (bunching) wordt niet beschouwd als onvoorziene of uitzonderlijke omstandigheid indien dit niet het gevolg is van een onvoorziene of uitzonderlijke omstandigheid.

CONCEPT

CONCEPT