

Notitie nieuwe voorstellen hinderbeperking 2017

Regioforum 1 december 2017

Doel notitie:

1. Informeren over de resultaten van de quick scan van het nieuwe voorstel.
2. Voorstel voor besluit Regioforum, n.a.v. de quick scan, over de nieuwe voorstellen.

A. Achtergrond

Op de deadline voor het indienen van nieuwe voorstellen voor hinderbeperking van 15 mei 2017 waren er drie voorstellen ingediend.

Op 22 mei 2017 hebben de leden van het delegatieoverleg een globale voortoets uitgevoerd op de drie ingekomen nieuwe voorstellen. Met de voortoets wordt een indicatie verkregen van het nut om een voorstel middels een quick scan te behandelen. Hiermee wordt geborgd dat de beschikbare mensen en middelen binnen de Omgevingsraad Schiphol efficiënt en effectief worden ingezet.

De voortoets pakte voor het voorstel over baanonderhoud in de nacht (zie bijlage) positief uit en op 2 juni 2017 heeft het Regioforum besloten een quick scan voor dit voorstel uit te voeren. In voorliggende notitie treft u de resultaten van de quick scan van dit voorstel aan.

Het voorstel over het beperken van hinder door technologische vernieuwing bij LVNL, alsmede het voorstel over het isolatiebeleid rond Schiphol zijn door het Regioforum opgevat als verzoeken aan respectievelijk LVNL en het ministerie van IenW om informatie te verschaffen over bovengenoemde onderwerpen. Deze vragen zijn behandeld buiten de procedure voor nieuwe hinderbeperekenende voorstellen om.

B. Ingediend voorstel

Samengevat behelst het voorstel, gelet op de gevolgen van het baanonderhoud op het baangebruik en als gevolg daarvan op de ervaren hinder en de duur van deze periodes gedurende een gebruiksjaar, het uitzoeken van de effecten die mogelijk optreden bij het uitvoeren van baanonderhoud in de nacht.

C. Quick scan van het voorstel

De voorstellen zijn op 2 juni 2017 in het Regioforum geagendeerd. Hierop is in afstemming met de delegaties voor het voorstel een werkgroep samengesteld voor de begeleiding van de quick scan. In deze werkgroep zat de indiener aan tafel.

To70 heeft voor het voorstel een plan van aanpak opgesteld en inzichtelijk gemaakt op welke wijze de quick scan zou worden uitgevoerd, waarbij in de werkgroep gecontroleerd is of het voorstel correct en volledig in het plan van aanpak was opgenomen. Vervolgens heeft To70 de resultaten van de quick scan in de werkgroep gepresenteerd. Tijdens het Regioforum van 1 december 2017 zullen deze resultaten ook gepresenteerd worden.

D. Werkgroep en onderzoeksopzet

Voor de uitwerking van dit voorstel is een werkgroep ingesteld met vertegenwoordigers van delegaties in de Omgevingsraad Schiphol. De werkgroep is tweemaal bijeengewees, op 5 oktober en op 16 november. Op 5 oktober heeft de werkgroep het plan van aanpak voor de uitvoering van het onderzoek besproken en To70 de opdracht gegeven om onderzoek te doen naar de vier in het voorstel benoemde punten te weten:

Notitie nieuwe voorstellen hinderbeperking 2017

Regioforum 1 december 2017

- A) Het onderhoud (groot, jaarlijks of klein) uitsluitend uitvoeren in de nacht als dit per saldo minder hinder oplevert voor de omgeving. Dit te bekijken per baan en type onderhoud.
- B) Opstellen van een integrale planning voor al het onderhoud (groot, jaarlijks en klein) om situaties met onderhoud aan meerdere banen tegelijk waar mogelijk wordt voorkomen.
- C) Gebruik van alternatieve uitvliegroutes met minder hinder in de nacht (door middel van koersinstructie) indien minder gebruikelijke banen worden ingezet.
- D) Het opstellen van een preferentietabel bij onderhoud in de nacht. Daarbij wordt ook gekeken naar ander gebruik van de banen dan gedurende de dag, zoals mixed mode gebruik van banen (gezien het lage volume in de nacht) of starten van de Kaagbaan in Noordoostelijke richting.

De werkgroep heeft To70 de opdracht gegeven om in de quick scan alleen de mogelijke effecten die de bovengenoemde punten zouden kunnen hebben op de hinderbeperking te onderzoeken. Voorts geeft het onderzoek geen antwoord op de technische uitvoerbaarheid van onderhoud in de nacht en de operationele haalbaarheid. Een integrale analyse van deze elementen zou ver buiten de scope van een quick scan reiken.

E. Resultaten quick scan

A) Onderhoud uitsluitend in de nacht

In het onderzoek naar de effecten van baanonderhoud in de nacht is met het volgende rekening gehouden.

- Het onderhoud in de nacht is niet toepasbaar voor alle vormen van baanonderhoud die jaarlijks op Schiphol plaatsvinden.
- Om overdag de baan te kunnen gebruiken dient, ten opzichte van een aaneengesloten periode van het baanonderhoud, rekening te worden gehouden met tijdsverlies door het opbouwen en afbreken van de apparatuur.
- Nachtelijk onderhoud duurt van 20:00 tot 06:00. Een deel van het nachtelijke onderhoud valt daarmee in de avonduren en raakt daarmee ook de laatste piek van de dag. Er wordt hierbij uitgegaan van onderhoud vanaf 20:00 uur, omdat Schiphol heeft aangegeven dat er technische beperkingen zijn om het onderhoud later te laten starten.
- Het uitvoeren van baanonderhoud in de nacht leidt tot een langere looptijd van het onderhoud dan als het onderhoud aaneengesloten plaatsvindt. Deze langere looptijd maakt het onderhoud kwetsbaarder voor tijdsverlies door nadelige weersomstandigheden.
- Onderhoud in de nacht leidt mogelijk tot vermindering van de baanbeschikbaarheid van de baan die in onderhoud is door een lagere navigatiestandaard.

Voor het bepalen van de effecten heeft To70 de volgende uitgangspunten gehanteerd.

- 30 dagen continu onderhoud wordt omgezet in 150 dagen nachtonderhoud
- Standaardperiode voor groot onderhoud begint in laatste weekend van maart
- Verkeershoeveelheid en samenstelling is gebaseerd op de Gebruiksprognose 2018

In het onderzoek is per baan bepaald wat het effect is van baanonderhoud op het aantal ernstig gehinderden en het aantal slaapverstoorden. Het baanonderhoud zoals dat plaatsvindt is daarbij afgezet tegen de situatie waarin baanonderhoud in de nacht plaatsvindt. Op basis van de resultaten kan worden geconcludeerd dat nachtonderhoud op de Kaagbaan en Buitenveldertbaan leidt tot minder ernstig gehinderden en slaapverstoorden. Het uitvoeren van onderhoud in de nacht aan de

Notitie nieuwe voorstellen hinderbeperking 2017

Regioforum 1 december 2017

Polderbaan leidt tot meer ernstig gehinderden en slaapverstoorden. Voor de Aalsmeerbaan en de Zwanenburgbaan leiden de resultaten niet tot een duidelijke voorkeur voor nachtelijk onderhoud ten opzichte van de huidige situatie.

B) Voorkomen gelijktijdig onderhoud

Uit het onderzoek blijkt dat gelijktijdig gepland onderhoud in de afgelopen drie jaar eenmaal heeft plaatsgevonden. Dit betrof werkzaamheden aan de kruising tussen de Aalsmeer- en Buitenveldertbaan. Incidenteel onderhoud is niet te plannen en gelijktijdig onderhoud als gevolg hiervan kan niet worden voorkomen. Deze situatie kan zich dus onverhoopt voordoen en is noodzakelijk om te kunnen voldoen aan de strenge veiligheids- en kwaliteitseisen die in de luchtvaart gelden. Met betrekking tot het planbare onderhoud is reeds optimaal invulling gegeven aan het voorkomen van gelijktijdig onderhoud, waarbij wordt opgemerkt dat alle partijen benadrukken dat gelijktijdig onderhoud aan banen onwenselijk is.

C) Optimalisatie alternatieve nachtelijke uitvliegroutes

Het gebruik van minder gebruikte uitvliegroutes in de nacht heeft de afgelopen drie jaar zo'n 200-250 keer op jaarbasis plaatsgevonden. Door baanonderhoud naar de nacht te verplaatsen kan het gebruik van deze uitvliegroutes toenemen en kan een optimalisatie van deze routes leiden tot hinderbeperking. De onderzoekers concluderen dat uit het oogpunt van hinderbeperking de ligging van een groot deel van de nachtelijke uitvliegroutes reeds optimaal is. Er zijn door de onderzoekers drie mogelijke routeoptimalisaties geïdentificeerd, waarvan de optie om het verkeer vanaf de Zwanenburgbaan (36C) te bundelen waarbij verkeer om Amsterdam heen wordt geleid en later zuidelijk afbuigt het meest kansrijk lijkt. Voor deze route optimalisaties geldt dat het toevoegen van extra SIDs de operatie complexer maakt, de capaciteit afneemt en de vliegafstand toeneemt terwijl het aantal bewegingen over de route nu zeer laag is (in casu 36C minder dan 60 op jaarbasis).

D) Preferentietabel onderhoud in de nacht

Het vaststellen van een preferentietabel bij onderhoud in de nacht heeft enkel voor de Polderbaan mogelijk een wenselijk effect. Dit omdat bij onderhoud aan de Polderbaan alle combinaties uit de huidige preferentietabel vervallen en er meerdere combinaties als alternatief mogelijk zijn. Een nadere analyse zou het eventuele nut van een preferentietabel voor de Polderbaan kunnen duiden. Het opstellen van een preferentietabel voor de andere banen heeft voor de nacht geen meerwaarde.

F. Inhoudelijke weging

De werkgroep constateert op basis van de resultaten van de quick scan dat er een beperkt positief effect haalbaar is als baanonderhoud aan de Kaagbaan en Buitenveldertbaan in de nacht plaatsvindt. De werkgroep concludeert dat de positieve effecten momenteel onvoldoende winst opleveren om verder onderzoek te doen naar de mogelijke consequenties en de haalbaarheid van onderhoud in de nacht. Het realiseren van onderhoud in de nacht vraagt een grote inspanning en het is onduidelijk of de hinderbeperkende effecten ook daadwerkelijk kunnen worden gerealiseerd gezien de technische en operationele implicaties van het voorstel. Voorts leidt onderhoud in de nacht tot een afweging tussen een langere periode met hinderverplaatsing en afwijkend baan- en routegebruik in de nacht enerzijds en een korte periode van hinderverplaatsing en afwijkend baan- en routegebruik gedurende de dag en nacht anderzijds.

De werkgroep constateert dat voor enkele nachtelijke uitvliegroutes er eventuele hinderbeperking mogelijk is door het optimaliseren van de route. In de huidige situatie zal optimalisatie van de route een zeer gering effect hebben gezien het beperkte gebruik van de uitvliegroutes. Bij het verplaatsen van het onderhoud naar de nacht kan een optimalisatie mogelijk relevant zijn, waarbij de optimalisatie van de Zwanenburgroute het meest kansrijk wordt geacht door To70. De werkgroep

Notitie nieuwe voorstellen hinderbeperking 2017

Regioforum 1 december 2017

stelt voor om een onderzoek op dit onderwerp op de lange termijn nogmaals te beoordelen. Schiphol geeft aan dat, momenteel, de Polderbaan rond 2021 voor groot onderhoud in aanmerking komt. De werkgroep acht het logisch om tegen die tijd nogmaals te beoordelen of een dergelijke routeoptimalisatie dan opportuun is.

De werkgroep benadrukt dat ondanks het advies om geen verder onderzoek uit te voeren de uitkomsten zeer waardevol zijn. Het onderzoek geeft antwoord op de vraag wat de effecten zijn van het verplaatsen van onderhoud naar de nacht. Daarnaast biedt de quick scan een aantal inzichten die als startpunt meegegeven worden aan Schiphol, KLM en LVNL voor verdere optimalisatie van het baanonderhoud aan specifieke banen.

G. Conceptbesluit

Het Regioforum besluit het nieuwe voorstel voor hinderbeperking nu niet verder te onderzoeken. De winst die blijkt uit het onderzoek, lijkt op dit moment onvoldoende basis te bieden om de vervolgstappen te onderzoeken.

Het besluit om geen vervolgonderzoek uit te voeren laat onverlet dat het onderzoek waardevolle informatie biedt voor beantwoording van vragen uit de omgeving en voor eventuele verder optimalisatie van de uitvoering van het baanonderhoud. Voor wat betreft het laatste punt wordt de sectorpartijen gevraagd om de inzichten van de quick scan mee te nemen bij verdere beraadslaging over toekomstig baanonderhoud.

BIJLAGE

Voorstel 1: Baanonderhoud in de nacht

Ingediend door: M. Döpp, clustervertegenwoordiger Buitenvelderbaan binnengebied.

Voorstel hinderbeperking gevolgen van onderhoud

Achtergrond

In totaliteit is er ieder jaar een aantal maanden baanonderhoud op Schiphol. Dit met per saldo grote negatieve gevolgen voor de hinder van omwonenden. Mogelijkheden om deze hinder te beperken lijken thans niet volledig benut. Dit betreft bijvoorbeeld het uitsluitend uitvoeren van onderhoud in de nacht (een wens die recent ook door de KLM is geuit vanwege operationele redenen) en de regels voor het nachtgebruik bij onderhoud. In eerdere bijeenkomsten heeft Schiphol een toelichting gegeven op de huidige wijze van plannen. Dit voorstel heeft tot doel om met behulp van externe expertise verdere mogelijkheden tot hinderbeperking nader te onderzoeken.

Voorstel

- A) Het onderhoud (groot, jaarlijks of klein) uitsluitend uitvoeren in de nacht indien dit per saldo minder hinder oplevert voor de omgeving. Dit te bekijken per baan en type onderhoud. Onderhoud uitsluitend in de nacht wordt ook toegepast bij een aantal mainports in het buitenland en is in Nederland ook eerder toegepast in Eindhoven en Rotterdam. Tegenover hogere kosten van onderhoud staan als voordelen een kleinere kans op operationele verstoringen en hinderbeperking.
- B) Het opstellen van een integrale planning voor al het onderhoud (groot, jaarlijks en klein) waardoor situaties met onderhoud aan meerdere banen tegelijk waar mogelijk wordt voorkomen.
- C) Gebruik van alternatieve uitvliegroutes met minder hinder in de nacht (door middel van koersinstructie) indien minder gebruikelijke banen worden ingezet. Bijvoorbeeld bij starten van de Zwanenburgbaan in Noordelijke richting of starten van de Kaagbaan in Noordoostelijke richting het volgen van vliegpaden waarbij de bewoonde omgeving zo veel mogelijk wordt ontzien.
- D) Het opstellen van een preferentietabel bij onderhoud in de nacht. Daarbij ook kijken naar ander gebruik van de banen dan gedurende de dag. Zoals mixed mode gebruik van banen (gezien het lage volume in de nacht) of bijvoorbeeld starten van de Kaagbaan in Noordoostelijke richting.

Het voorstel is om het onderhoud voor het gebruiksjaar 2018 te gebruiken als een Pilot voor het voorstel. Dit door onderzoek naar een alternatieve planning met minder hinder voor de omgeving (met evaluatie van de onderdelen A t/m D uit het voorstel en eventuele andere hinderbeperkende maatregelen). Dit onderzoek laten uitvoeren door een partij die nu niet betrokken is bij het onderhoud op Schiphol en nieuwe inzichten en ervaringen kan inbrengen.

Na uitvoering van een alternatieve planning dit evalueren en omzetten in richtlijnen/regels.