

## Aanpassingen van vliegroutes

### Inleiding

Deze factsheet heeft als doel u te informeren over zes vertrekroutes in de nabijheid van Schiphol die zijn aangepast om de onderliggende woonkernen waar mogelijk te vermijden en de geluidhinder ter plaatse te verminderen.

Voor de context waarin deze afspraak tot stand is gekomen en meer informatie over de relatie tussen de luchthaven Schiphol en de omgeving verwijzen wij u naar de factsheet 'Context Schiphol en Omgeving'.

### Achtergrond

Voor het vertrekkend verkeer zijn in de nabijheid van de luchthaven standaard vertrekroutes gedefinieerd, die door vliegtuigen worden gevolgd in de richting van hun bestemming. Deze routes worden zowel overdag als 's nachts gebruikt. In de Aeronautical Information Publication (AIP), de gids voor gebruikers van het Nederlandse burgerluchtruim en de Nederlandse luchthavens, staan alle regels voor het gebruik van Schiphol en het omringende luchtruim. In het AIP zijn ook de huidige vertrekroutes gedefinieerd.

Ook al vliegen vliegtuigen dezelfde route, dan wil dat niet zeggen dat deze vliegtuigen exact op dezelfde locatie vliegen. Als gevolg van onder andere het weer, de (nauwkeurigheid van) navigatiesystemen aan boord en verschillen in de vliegeigenschappen tussen de vliegtuigen, zal een zekere spreiding van vliegtuigen op de route optreden, met name nabij bochten. Spreiding op de vliegroutes is dus normaal.

Daarnaast kan de luchtverkeersleiding besluiten om een vliegtuig 'van de route te halen'. Dit gebeurt onder andere met langzame vliegtuigen die anders vanwege een lagere vliegsnelheid snellere vliegtuigen achter zich ophouden. Als marge geldt dat het verkeer binnen de grenzen van de zogenaamde 'luchtverkeerswegen' (de bandbreedte ten opzichte van de voorgeschreven route) moet blijven. Het van de routes afhaken van straalvliegtuigen door de luchtverkeersleiding tot buiten de luchtverkeerswegen is op lage hoogte beperkt toegestaan (overdag tot een hoogte van 3.000 voet (circa 900 meter) maximaal 3% van het startend verkeer). Voor straalvliegtuigen boven de 3.000 voet en voor propellervliegtuigen gelden geen beperkingen.

### Maatregel

De aanpassingen aan de vliegroutes voor vertrekkend verkeer (van verschillende banen) hadden als doel de onderliggende woonkernen zoveel mogelijk te vermijden en de geluidhinder ter plaatse te verminderen. Het betreft daarbij zowel routes die relatief weinig werden gebruikt door het vliegverkeer en daardoor door omwonenden als afwijkend werden ervaren, als routes die veelvuldig gebruikt werden. In maart 2008 zijn de routes aangepast.

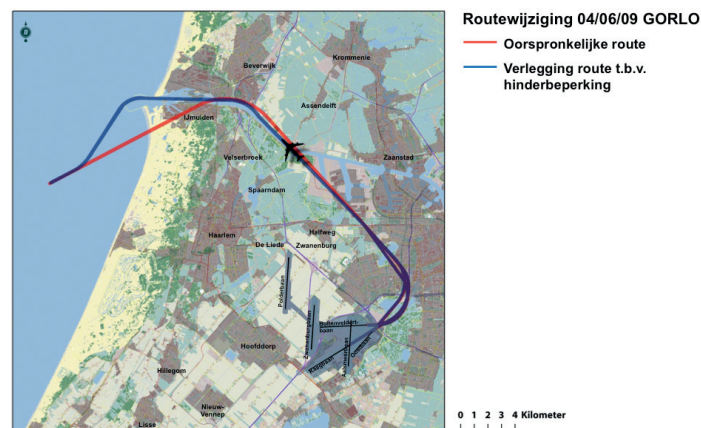
Deze aanpassingen komen voort uit het streven naar:

- het waar mogelijk vermijden van vliegen over woonkernen,
- het samenvoegen van routes om de voorspelbaarheid van de aanwezigheid van het vliegverkeer te vergroten,
- het vermijden van het maken van bochten boven bebouwd gebied.

De volgende routes hebben een aanpassing ondergaan:

### 1. De GORLO-vertrekroutes van de Oostbaan (04), de Kaagbaan (06) en de Buitenveldertbaan (09).

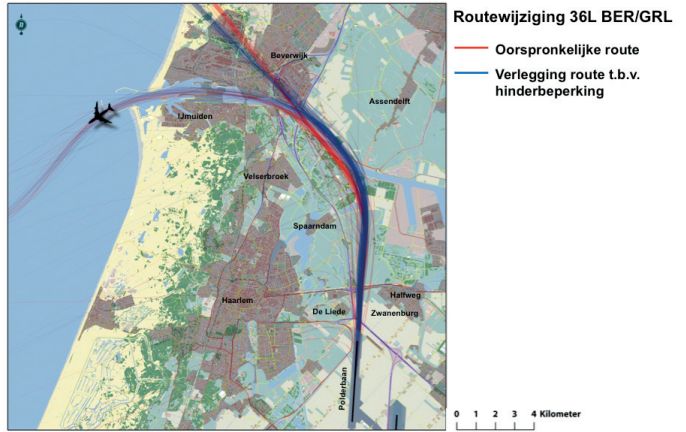
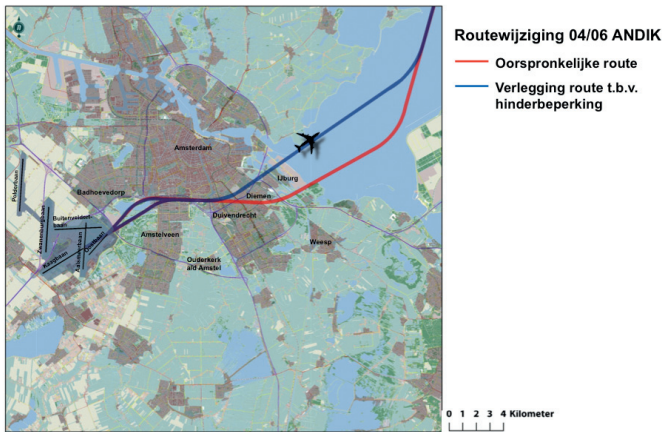
De (relatief weinig gebruikte) GORLO vertrekroutes van de Oostbaan (baan 04), de Kaagbaan (baan 06) en de Buitenveldertbaan (baan 09) liepen tot 2008 over IJmuiden, terwijl de veel gebruikte GORLO vertrekroute van de Polderbaan (baan 36L) het Noordzeekanaal volgt. De figuur hieronder geeft de routewijziging weer.



Met de routewijziging zijn de vertrekroutes aangepast zodat deze nu ook het Noordzeekanaal volgen. Daarmee is de afstand tussen de nieuwe routes en bebouwd gebied vergroot, met name bij IJmuiden. Bovendien is het afwijkend vliegpatroon ten opzichte van de route van de Polderbaan verminderd en is de voorspelbaarheid toegenomen, wat een positieve invloed heeft op de hinderbeleving. Tot slot wordt voorkomen dat er boven bebouwd gebied een extra bocht gemaakt wordt, iets wat als hinderlijker kan worden ervaren.

### 2. De ANDIK-vertrekroutes ter hoogte van Diemen, Duivendrecht en IJburg, van de Oostbaan (04) en de Kaagbaan (06).

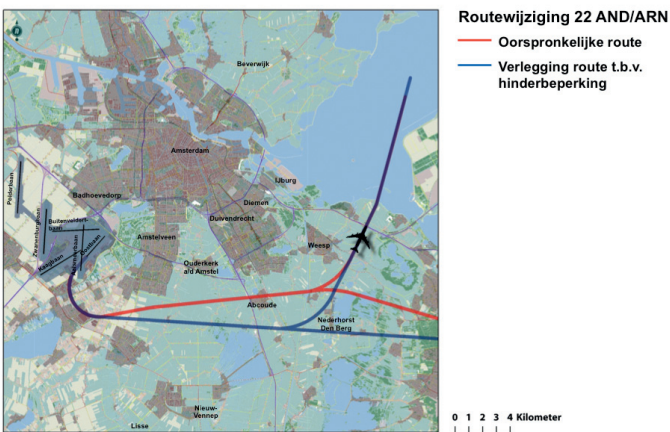
De (relatief weinig gebruikte) ANDIK routes vanaf de Oostbaan (baan 04) en de Kaagbaan (baan 06) zijn in 2008 verlegd, om deze samen te laten vallen met de vaker in gebruik zijnde ANDIK route vanaf de Buitenveldertbaan (baan 09).



De figuur hierboven geeft de routewijziging weer. De bocht naar links over het IJmeer wordt eerder gemaakt om zo Diemen, Duivendrecht en IJburg te vermijden. Met deze aanpassing is de voorspelbaarheid van het vliegverkeer dat de route volgt vergroot en is de hinder afgenomen.

### 3. De ANDIK/ARNEM-vertrekroutes ter hoogte van Abcoude, van de Oostbaan (22).

De vertekroute vanaf de Oostbaan is in 2008 ter hoogte van Abcoude geoptimaliseerd. De uitvliegroutes ANDIK en ARNEM vanaf de Oostbaan (baan 22) lopen nu zuidelijk van Abcoude in plaats van over Abcoude heen.



Behalve voor een positief effect in Abcoude, zorgt de aanpassing van de route naar verwachting tevens voor een betere voorspelbaarheid van het verkeer aangezien de routes nu samenvallen met de bestaande, vaker gebruikte, ANDIK en ARNEM routes vanaf de Aalsmeerbaan (baan 18L). Ook hier geldt dat de betere voorspelbaarheid van het verkeer een gunstig effect heeft op de hinderbeleving door omwonenden.

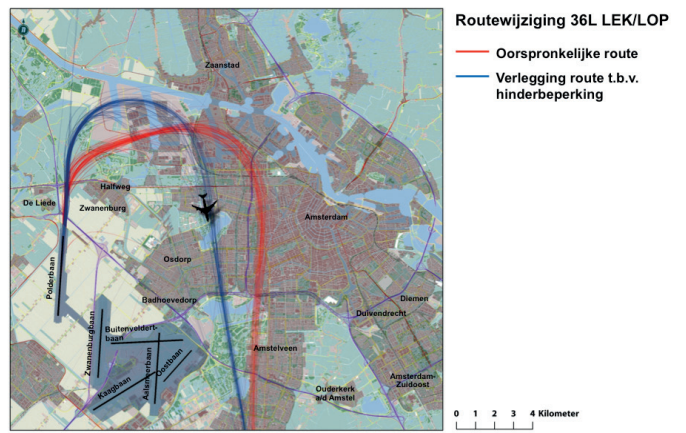
### 4. De BERGI/GORLO-vertrekroute ter hoogte van IJmuiden en Beverwijk, van de Polderbaan (36L).

De Polderbaan is, samen met de Kaagbaan, de meest gebruikte startbaan van Schiphol. Het doel van de aanpassing van de BERGI en GORLO routes was om de ligging van de routes ter hoogte van Beverwijk, Spaarndam en Velsbroek te optimaliseren. Met de aanpassing van de routes zijn deze wat verder van Velsbroek en de kern van Beverwijk komen te liggen.

De figuur hierboven geeft de routewijziging weer. Het resultaat van de maatregel is dat het (berekende) aantal ernstig gehinderden met ongeveer 1.500 afneemt, voornamelijk in Beverwijk en Velsbroek. In IJmuiden, Wijk aan Zee en Zaanstad neemt het berekende aantal ernstig gehinderden met enkele tientallen toe.

### 5. De LEKKO/LOPIK-vertrekroutes ter hoogte van Amsterdam en Amstelveen, van de Polderbaan (36L).

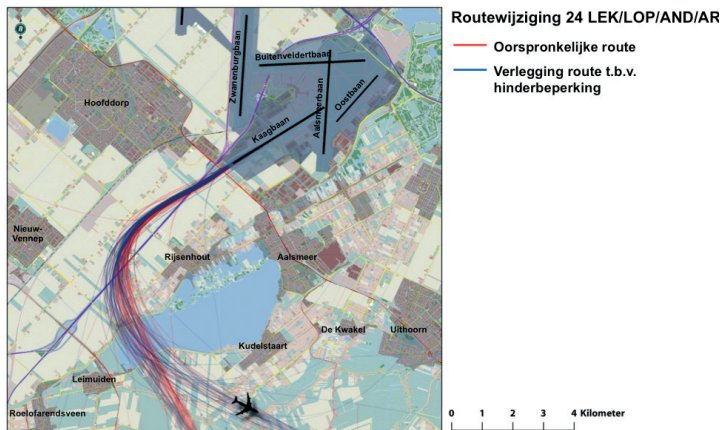
De Polderbaan is, samen met de Kaagbaan, de meest gebruikte startbaan van Schiphol. Het doel van de aanpassing van de LEKKO en LOPIK routes richting het zuiden was het verminderen van de geluidsbelasting in Amsterdam en Amstelveen. De figuur hieronder geeft de routewijziging weer.



De verschuiving in de ligging van de vliegpaden boven Amsterdam, Badhoevedorp en Amstelveen heeft een afname van (het berekende) aantal ernstig gehinderden met ongeveer 10.000 tot gevolg gehad, vooral in Amsterdam en Amstelveen. In met name Badhoevedorp treedt een negatief (berekend) effect op.

### 6. De LEKKO/LOPIK/ANDIK/ARNEM-vertrekroute ter hoogte van Rijsenhout, van de Kaagbaan (06).

De Kaagbaan is, samen met de Polderbaan, de meest gebruikte startbaan van Schiphol. Voor de vertekroute van de Kaagbaan (24) zijn twee nieuwe procedures ontwikkeld, in overleg met bewoners en de luchtvaartsector. Het betreft een aanpassing van de vertekroutes LEKKO, ARNEM, LOPIK en ANDIK. Het doel van de aanpassing was het verminderen van de geluidbelasting ter hoogte van Rijsenhout.



De figuur hierboven geeft de routewijziging weer.

### Effect van de maatregel

Door de hierboven beschreven routeaanpassingen worden op jaarbasis per saldo circa 18.000 mensen, die in de geluidzone van 48 dB(A)  $L_{den}$  wonen, minder ernstig gehinderd. De afname van hinder doet zich vooral voor in IJmuiden, Beverwijk, Diemen, Duivendrecht, IJburg, Abcoude, Spaarndam, Velsersbroek, Amsterdam, Amstelveen en Rijsenhout. Op enkele locaties kan de geluidoverlast als gevolg van de routeverschuivingen juist zijn toegenomen.

Daarnaast kan de omgeving beter voorspellen waar vliegtuigen vliegen doordat routes nu samenvallen met de bestaande, vaker gebruikte routes. Gebleken is dat dit kan leiden tot een afname in de ervaren hinder.

### Stand van zaken

Op 13 maart 2008 zijn, in het kader van de afspraken uit het convenant hinderbeperking Schiphol korte termijn, experimenten gestart met routewijzigingen voor het vertrekkend verkeer. Het aanpassen van de vliegroutes had als doel onderliggende woonkernen zoveel mogelijk te vermijden en de geluidhinder ter plaatste te verminderen. Het ging hierbij om vliegroutes die relatief weinig worden gebruikt en daardoor door de omgeving als afwijkend kunnen worden ervaren.

In september 2008 zijn deze routewijzigingen aan de hand van een evaluatierapportage door de betrokken partijen geëvalueerd. De Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS, onafhankelijke overleg- en adviesorgaan dat bewoners, regionale en lokale overheden en luchtvaartpartijen verenigt om hinder van Schiphol zoveel mogelijk te beperken en een optimaal gebruik van de luchthaven te bevorderen) heeft toen geadviseerd de routewijzigingen definitief in te voeren. De Ministers van respectievelijk Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (nu: Infrastructuur en Milieu) hebben het advies overgenomen.

### Meer weten?

Wilt u weten welke banen op dit moment in gebruik zijn? Heeft u een klacht over een bepaalde vlucht? Of heeft u andere vragen over het luchtverkeer van en naar Schiphol? Neem dan contact op met het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS), via 020 - 6015555. Of kijk op de website [www.bezoekbas.nl](http://www.bezoekbas.nl).

*Versie: September 2012*