

Verlengen nachtprocedures

Inleiding

Deze factsheet heeft als doel u te informeren over de aan de Alderstafel gemaakte afspraak waarbij nachtprocedures voor landend en startend verkeer langer werden toegepast.

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

Op 13 maart 2008 is het experiment 'verlenging van gebruik van nachtelijke start- en naderingsprocedures tot 6:30' van start gegaan. Het betreft het langer gebruiken van de nachtprocedures die voor minder geluidbelasting zorgen.

Het aantal start- en landingsbanen dat gebruikt wordt, is afhankelijk van het aantal vliegtuigen dat vertrekt of aankomt (het verkeersaanbod). 's Nachts landen en vertrekken er minder vliegtuigen dan overdag. Gebruik van één startbaan en één landingsbaan is dan afdoende om het verkeer af te kunnen handelen. Overdag wisselen startpieken (perioden met veel startend verkeer) en landingspieken (perioden met veel landend verkeer) in het verkeersaanbod elkaar af. Tijdens die pieken wordt een tweede start- of landingsbaan ingezet om het verkeer af te kunnen handelen. Daarnaast zijn er relatief rustige perioden waarin één startbaan en één landingsbaan afdoende is om het verkeer af te handelen. Tussen 6.00 en 7.00 uur is dit vaak het geval.

Op pagina 2 is, afzonderlijk voor noordelijk baangebruik (vooral bij wind uit noordelijke richting) en zuidelijk baangebruik (vooral bij wind uit zuidelijke richting) een selectie van vliegpaden voor het vertrekkend en naderend verkeer overdag en 's nachts weergegeven. Hieronder wordt een toelichting gegeven.

Vertrekkend verkeer

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 hetzelfde grondpad volgen (fictieve lijn op de grond). 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.

Naast de normale afwijkingen van de route (in de vorm van spreiding) kan de luchtverkeersleiding besluiten om een vliegtuig 'van de route te halen'. Dit gebeurt onder andere met langzamere vliegtuigen die anders vanwege een lagere vliegsnelheid snellere vliegtuigen achter zich ophouden.

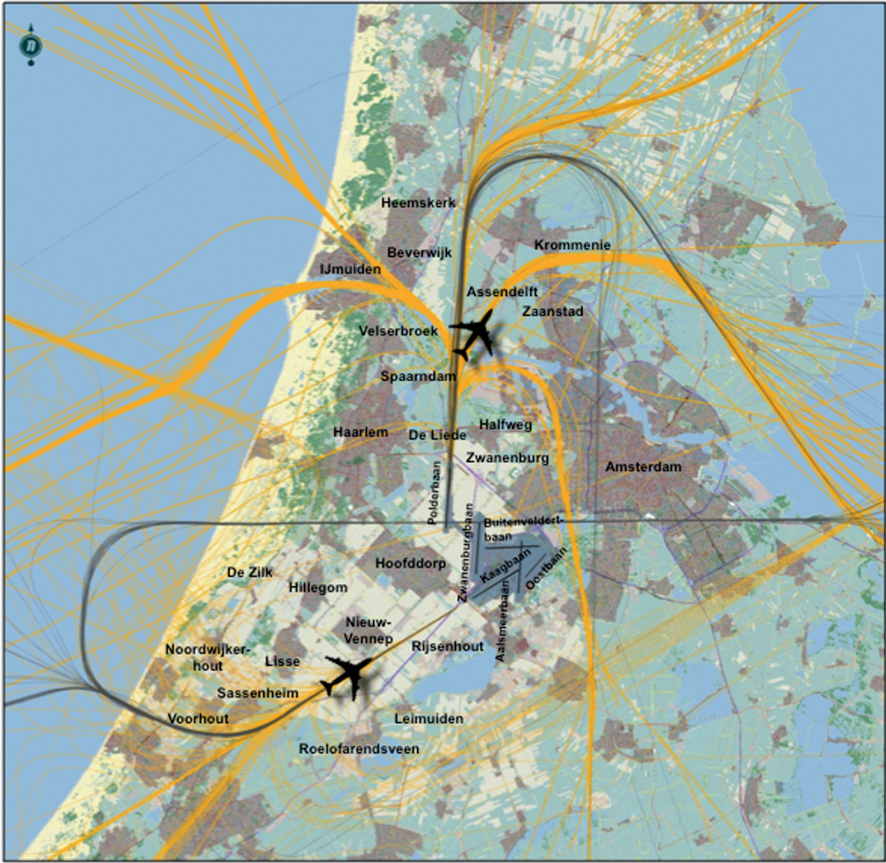
Als marge geldt evenwel voor al het verkeer dat het binnen de grenzen van de zogenaamde 'luchtverkeerswegen' (de bandbreedte ten opzichte van de voorgeschreven route) moet blijven. Het van de routes afhaken van straalvliegtuigen door de luchtverkeersleiding tot buiten de luchtverkeerswegen is op lage hoogte beperkt toegestaan: overdag tot een hoogte van 3.000 voet (circa 900 meter) en in totaal tot maximaal 3% van het startend verkeer. De Inspectie van Leefomgeving en Transport ziet hierop toe. Voor straalvliegtuigen boven de 3.000 voet en voor propellervliegtuigen gelden geen beperkingen wat betreft het afwijken van de route tot buiten de luchtverkeerswegen.

Landend verkeer

Overdag (6.00 uur tot 23.00 uur) wordt het naderend vliegverkeer op een standaardhoogte van 2.000 voet (circa 600 meter) of 3.000 voet (circa 900 meter) in horizontale vlucht opgelijnd voor de eindnadering. Eenmaal in het verlengde van de baan wordt volgens een vast (recht) glijpad de eindnadering ingezet. Hierdoor zijn de laatste 12 kilometer van het vliegpada voor alle vliegtuigen gelijk.

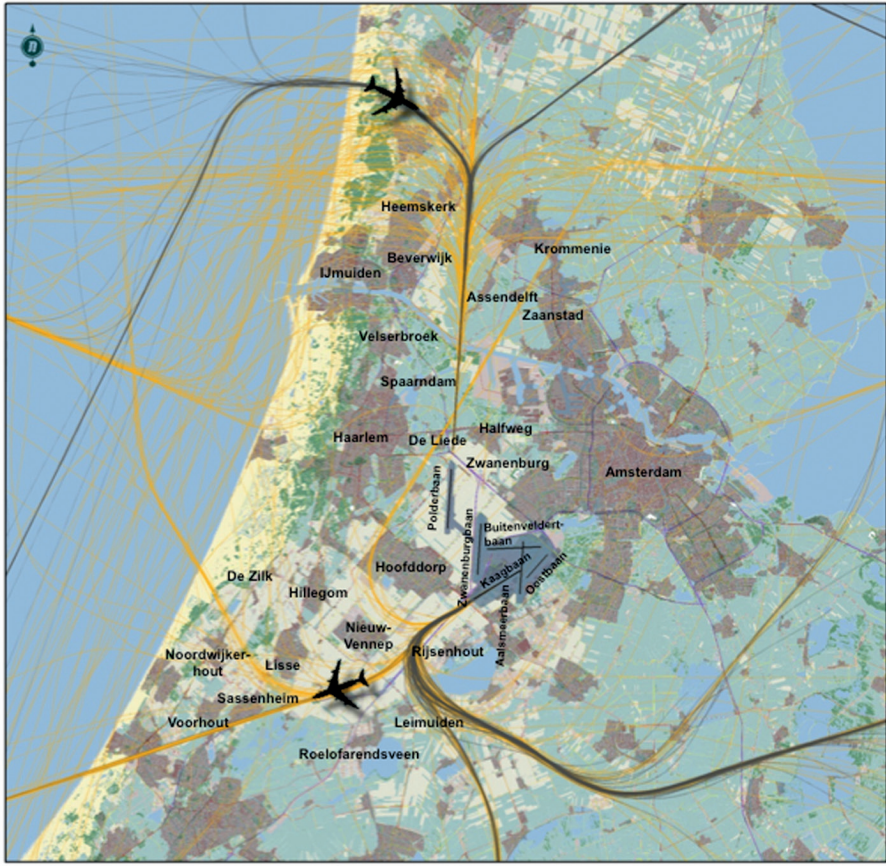
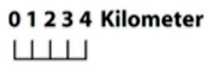
Overdag worden geen vaste naderingsroutes gebruikt om het verkeer op te lijnen omdat het verkeersaanbod dan groot is. Met vaste routes zou het niet mogelijk zijn om koersinstructies te geven, welke overdag nodig zijn om fluctuaties in het aanbod aan landend verkeer op te vangen. Bij drukte in het luchtruim kan met koersinstructies worden geborgd dat vliegtuigen voldoende onderlinge afstand houden. Ook wordt met koersinstructies het verkeer uit verschillende richtingen als het ware in elkaar geweven tot een 'treintje' voor de eindnadering naar de baan.

In de nacht worden wel vaste naderingsroutes toegepast. Dit is mogelijk doordat het verkeersaanbod dan lager is, met als gevolg minder noodzaak om koersinstructies te geven.



Noordelijk gebruik dag/nacht

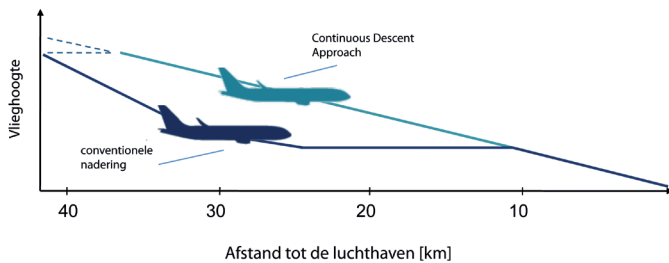
- Vliegpaden overdag
- Vliegpaden in de nacht



Zuidelijk gebruik dag/nacht

- Vliegpaden overdag
- Vliegpaden in de nacht





Vanwege het lagere verkeersaanbod kunnen in de nacht ook continue daalvluchten (Continuous Descent Approaches (CDA's), ook wel aangeduid als Continuous Descent Operations (CDO's), 'glijvluchten' of 'geluidsarme naderingen') worden toegepast. Dit zijn naderingen waarbij de vliegtuigen niet in horizontale vlucht worden opgelijnd voor de eindnadering, maar continu doordalen tot aan de landingsbaan.

Maatregel

Om de geluidhinder zoveel mogelijk te beperken wordt 's nachts anders gevlogen dan overdag. 's Nachts naderen vliegtuigen Schiphol op grotere hoogte en door middel van continue daalvluchten op vaste routes. Gedurende de nacht worden bovendien in principe alleen de Polderbaan en de Kaagbaan gebruikt. Vertrekkende vliegtuigen volgen 's nachts voor de Polderbaan andere vertrekroutes dan overdag. Bovendien volgen de vliegtuigen de vaste vertrekroutes tot grotere hoogte dan overdag. Eén baan wordt gebruikt om te landen en één om te starten. De weersomstandigheden bepalen welke baan de landingsbaan en welke baan de startbaan is.

Het vliegen met aangepaste nachtelijke vliegprocedures is mogelijk omdat er in de nacht minder vliegverkeer van en naar Schiphol is. Deze procedures bieden echter aanzienlijk minder capaciteit dan de dagprocedures. De dagprocedures beginnen in principe om 6:00 uur. Met de maatregel beginnen, als het verkeersaanbod dit toelaat, de dagprocedures een half uur later, om 6:30 uur. Dit betekent dat de nachtprocedures voor zowel het landend als het startend verkeer een half uur langer doorgaan. Daardoor wordt ook in de vroege ochtend de hinder in de omgeving van Schiphol zoveel mogelijk beperkt.

Effect van de maatregel

Met de toepassing van de maatregel 'verlengen nachtprocedures' wordt ook in de vroege ochtend de hinder in de omgeving van Schiphol zoveel mogelijk beperkt en is er minder sprake van slaapverstoring. Per saldo betekende dit een afname van ongeveer 1800 ernstig gehinderden en ruim 700 ernstig slaapverstoorden op jaarbasis.

De nachtprocedures hebben echter wel een negatief effect op de capaciteit. Het gebruik van nachtprocedures zou een toename van vertragingen in het vliegverkeer als gevolg kunnen hebben. Deze verstoringen leiden tot een toename van vertragingen in het vliegverkeer. Deze vertragingen kunnen de gehele dag nog een negatief effect hebben op de vluchtschema's, wat de economische doelstelling van Schiphol als mainport schaadt.

Wanneer het verkeersaanbod groter is dan met de nachtprocedures kan worden afgehandeld, kan de luchtverkeersleiding beslissen om na 6:00 uur gebruik te maken van de dagprocedures.

Stand van zaken

De verwachting was dat bij een toename van het vliegverkeer de maatregel niet in stand kon worden gehouden, vanwege de belangrijke 'ochtendpiek' van landend verkeer. Daarom is in eerste instantie afgesproken dat de maatregel tot en met 2009 uitgevoerd zou worden. In september 2008 is de maatregel geëvalueerd. Hierbij is besloten om tot 5 mei 2011 de maatregel te continueren. Vervolgens is afgesproken om de maatregel op te nemen in het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) en vooruitlopend daarop de maatregel in stand te houden.

Op 11 augustus 2012 is de maatregel opgenomen in het LVB en wordt de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) de mogelijkheid geboden om als het verkeersaanbod en andere operationele omstandigheden dat toelaten de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures nog tot uiterlijk 6.45 uur te gebruiken teneinde een gunstig effect op de hinderbeleving te bewerkstelligen.

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.

Versie: September 2012