

Inleiding

Stapsgewijs werkt Luchtverkeersleiding Nederland aan het onafhankelijk gelijktijdig laten starten van vliegtuigen naar het noorden vanaf de twee parallelle banen namelijk de Polderbaan en de Zwanenburgbaan door middel van vaste vertrekroutes onder alle weersomstandigheden.

Als uitvloeisel van het Alders akkoord en het 'Convenant hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol' onderzoekt de luchtvaartsector in samenspraak met bewoners en bestuurders uit de omgeving de mogelijkheden om vaste vertrekroutes vanaf de Zwanenburgbaan aan te passen, het zogenaamde optimaliseren van vliegroutes. Optimalisatie van routes heeft tot doel de hinder van deze vliegroutes voor de omwonenden te beperken.

Achtergrondinformatie Parallel Starten

Sinds 2003 heeft Schiphol een banenstelsel met vijf banen¹. De vijfde baan, de Polderbaan, die in 2003 in gebruik werd genomen was bedoeld om Schiphol te laten groeien zonder dat de dichtbevolkte gebieden rond de andere vier banen nog meer belast werden. Vrijwel direct na de opening van de Polderbaan in 2003 vonden er een aantal incidenten plaats tijdens parallel starten met vaste vertrekroutes vanaf de Polderbaan en Zwanenburgbaan. Luchtverkeersleiding Nederland heeft vervolgens een beheersmaatregel ingevoerd.

De beheersmaatregel hield in dat gedurende geruime tijd de vaste vertrekroutes voor 'parallel starten' niet werden gebruikt. In plaats daarvan werd door verkeersleiders aan vertrekkende vliegtuigen een koersinstructie gegeven. Deze koersinstructie hield in dat vliegtuigen vanaf de Zwanenburgbaan direct na het starten in oostelijke richting van de Polderbaan af wegdraaiden. Bij het gebruik van de Zwanenburgbaan als enkele startbaan worden de vaste vertrekroutes overigens wél gehanteerd.

Het starten met deze koersinstructies was echter niet in lijn met de milieuregels voor het gebruik van Schiphol. Onder leiding van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is door de luchtvaartpartijen gezocht naar een manier van starten die wel voldoet aan de milieuregels. De oplossing van de luchtvaartpartijen was het ontwerpen van nieuwe vaste vertrekroutes voor vliegtuigen die van de Zwanenburgbaan starten. Op dit moment wordt vanaf beide banen met vaste vertrekroutes gestart, waarbij wordt opgemerkt dat bij bepaalde zichtomstandigheden nog niet parallel gestart wordt. Inzet is wel om uiteindelijk volledig onafhankelijk onder alle zichtomstandigheden parallel te starten op vaste vertrekroutes.

Daarnaast is het zo dat, zoals in de inleiding beschreven, als uitvloeisel van het Alders akkoord en het 'Convenant hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol' optimalisatie van routes plaatsvindt met als doel om de hinder van deze vliegroutes voor de omwonenden te beperken. De vaste vertrekroutes zijn namelijk nog niet op hinder geoptimaliseerd. Eén van de ideeën voor routeoptimalisatie is de aanpassing van de NYKER uitvliegroutes, die hieronder wordt beschreven.

¹ De kortere Schiphol-Oost baan wordt hoofdzakelijk ingezet voor het afhandelen van het kleine luchtverkeer (General Aviation)

Optimaliseren parallel starten: experiment NYKER vertrekroutes Zwanenburgbaan

Vanaf de Zwanenburgbaan lopen vijf vaste vertrekroutes, genaamd WOODY, OGINA, IVLUT, GRONY en NYKER. Deze vaste vertrekroutes lopen voor het eerste deel van de route samen in twee paden: WOODY en OGINA vallen samen en IVLUT, GRONY en NYKER lopen ten westen van Amsterdam ook gelijk (zie onderstaande figuur).

De optimalisatie van de vertrekroutes betreft alleen een verlegging van de laatste drie vertrekroutes, dus de IVLUT, GRONY en NYKER. Deze worden hier gezamenlijk kortweg 'NYKER vertrekroutes' genoemd. De WOODY en OGINA vertrekroutes zijn géén onderdeel van dit experiment.



Figuur 1: ligging vaste vertrekroutes vanaf Zwanenburgbaan en huidige waypoint EH011 (splitsing NYKER-IVLUT valt buiten deze kaart)

De optimalisatie is zodanig dat de route "als principe op gelijke afstand tot de kernen Zwanenburg en Badhoevedorp komt te liggen". In dit experiment wordt er gekeken naar de verlegging van één waypoint van de vertrekroute, namelijk het waypoint "EH011" (zie figuur 1).

De nieuwe positie van waypoint EH011 is tot stand gekomen in de focusgroep parallel starten waarin lokale bestuurders en bewoners zijn vertegenwoordigd en is bekrachtigd door partijen aan de Alderstafel. Het waypoint EH011 wordt in dit experiment (hemelsbreed) 552 meter in zuidoostelijke richting verplaatst en zal dan waypoint EH033 gaan heten (zie figuur 2). Het

experiment zal binnen het normale baangebruik en zonder extra inzet van de Zwanenburgbaan worden uitgevoerd.



Figuur 2: Werkelijk gevlogen radarpunten van de NYKER, IVLUT en GRONI route inclusief oude en nieuwe ligging van het waypoint.

Het experiment start op 10 maart 2011 en zal in principe een jaar duren. Tijdens het experiment zullen de effecten worden gemonitord.