

Memo

Datum
1-11-2023

Onderwerp
Aanpassing 3e baanpreferentie

Opgemaakt door
Juliette van der Laan-Jenniskens (P&D/CRC)

Status
Definitief

Kenmerk
SCMCRC-1333424994-128243

Inleiding

Naar aanleiding van de presentatie van de Gebruiksprognose 2024, zijn door de Maatschappelijke Raad Schiphol, Bestuurlijke Regie Schiphol en de Omgevingsdienst West-Holland vragen aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) en Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) gesteld over een wijziging in de derde preferentie van baanpreferentietabellen. Deze wijziging is op verzoek van LVNL vanwege een veiligheidsaanbeveling, door I&W doorgevoerd in de Experimenteerregeling zoals op 11 september 2023 gepubliceerd in de [Staatscourant](#). Daarmee wordt de huidige operationele praktijk in regelgeving vastgelegd.

Graag lichten wij in deze Memo de aanleiding voor deze aanpassing en welke stappen zijn gezet nader toe.

Aanleiding

Op 29 maart 2018 heeft een [voorval](#) plaatsgevonden op Schiphol waarbij twee vliegtuigen in de lucht te dicht bij elkaar zijn gekomen. Een binnenkomende vlucht maakte een doorstart op de Zwanenburgbaan in zuidelijke richting, terwijl er gelijktijdig een vliegtuig opsteeg van de Kaagbaan.

Dit voorval is onderzocht door zowel LVNL als de Onderzoeksraad voor veiligheid (OVV).

Veiligheidsaanbeveling

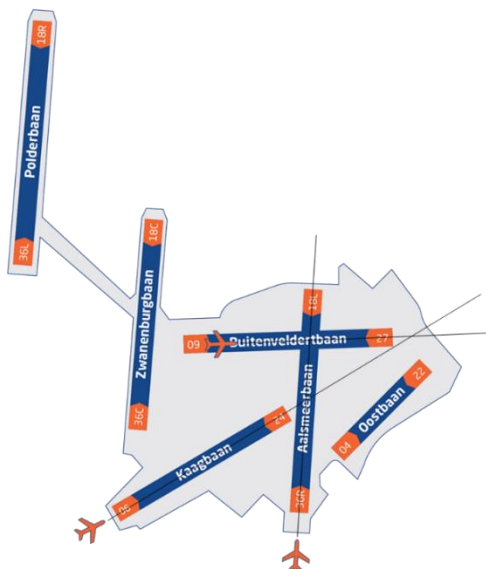
LVNL heeft naar aanleiding van dit voorval onderzoek uitgevoerd met medewerking van de Amerikaanse Federal Aviation Administration (FAA) en het Nederlandse Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR). Daarnaast heeft LVNL dit voorval besproken met partners op de luchthaven binnen het [Integraal Safety Management System](#) (ISMS). Voor het waarborgen van een veilige verkeersafhandeling bleek een aangepaste procedure noodzakelijk voor gelijktijdig gebruik van [afhankelijke start- en landingsbanen](#).

Aanpak

LVNL heeft een aangepaste procedure uitgewerkt voor afhankelijk baangebruik. Hierbij zijn zowel een veilige en stabiele afhandeling van het vliegverkeer, een eenduidige werkwijze voor luchtverkeersleiders als impact voor de omgeving meegenomen. De aangepaste procedure voorziet erin dat luchtverkeersleiders in de verkeerstoren bij het geven van een startklaring, rekening houden met een eventuele doorstart op de landingsbaan (getimed starten).

Hiertoe zijn alle afhankelijke baancombinaties getoetst op uitvoerbaarheid van deze nieuwe procedure. Hierbij is geconstateerd dat bij gelijktijdig landen op de Kaagbaan en Aalsmeerbaan

met starten vanaf de Buitenveldertbaan, deze procedure niet veilig kan worden toegepast. Dit komt voort uit de dubbele afhankelijkheid van beide landingsbanen met de Buitenveldertbaan (zie onderstaand figuur).



Figuur 1: Dubbele afhankelijkheid tussen landend verkeer op de Kaagbaan en Aalsmeerbaan en vertrekkend verkeer vanaf de Buitenveldertbaan. Gezien de ligging van de Kaagbaan en Aalsmeerbaan ten opzichte van de Buitenveldertbaan, waarbij vliegpatronen elkaar kruisen in geval van een doorstart, vormt deze baancombinatie een te groot risico.

De betreffende baancombinatie is hierop in overleg met de ILT en I&W en in lijn met de aanbevelingen uit de voorvalonderzoeken, per 14 juli 2022 verwijderd uit de operationele documentatie van LVNL. Deze baancombinatie is vanaf dat moment niet meer in praktijk toegepast. De Minister van I&W heeft de Tweede Kamer hierover op 7 september 2022 per [brief](#) geïnformeerd.

Aanpassing baanpreferentietabel

LVNL heeft in haar uitvoeringstoets op de tijdelijke regeling strikt preferent baangebruik gevraagd om de 3e preferentie als volgt aan te passen, zodat deze in lijn is met de operationele praktijk:

1. landen Kaagbaan (06) en Polderbaan (18R) met starten Buitenveldertbaan (09)
2. landen Kaagbaan (06) met starten Buitenveldertbaan (09)
3. landen Kaagbaan (06) en Buitenveldertbaan (09) met starten Buitenveldertbaan (09)

Deze aanpassing is noodzakelijk om de uitvoerbaarheid van de regels voor strikt preferent baangebruik te borgen. I&W heeft besloten in de [experimenteerregeling](#) de genoemde preferentie aan te passen.

Effecten op omgeving

De aanpassing leidt ertoe dat de geluidpreferente Polderbaan vaker kan worden ingezet als landingsbaan, zolang dit veilig mogelijk is binnen de windlimieten. Dit levert minder geluidshinder op voor bewoners onder de routes naar de secundaire banen. De aangepaste preferentie levert geen toename op van de inzet van de Aalsmeerbaan of Zwanenburgbaan. Als gevolg van deze aanpassing kan het wel vaker voorkomen dat de Buitenveldertbaan tijdens de landingspiek in gebruik is als zowel start- als landingsbaan ([mixed-mode](#)).