

Achtergrondinformatie

Parallel naderen 36C/36R

Aanleiding

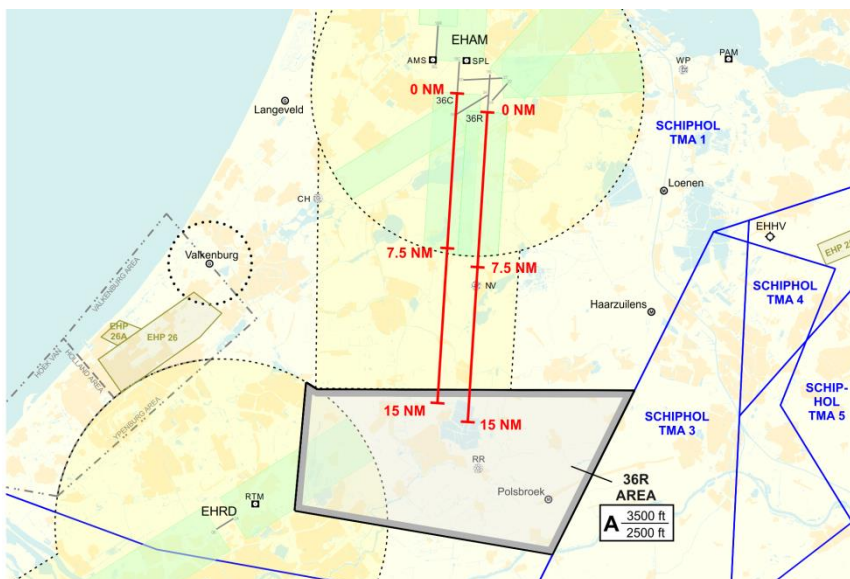
De oude procedure om gelijktijdig te kunnen naderen voor twee parallelle landingsbanen op Schiphol, de Zwanenburgbaan (36C) en de Aalsmeerbaan (36R) voldeden op papier niet aan alle internationale eisen. Dit werd in de uitvoering altijd opgevangen door de dienstdoende luchtverkeersleider. Toen de onvolkomenheid werd geconstateerd, heeft Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) in november 2014 een tijdelijke maatregel ingevoerd: de oplibafstand voor baan 36C werd vergroot. Hierdoor nam de kans op interferentie met het luchtverkeer van en naar Rotterdam The Hague Airport toe. Om dit te voorkomen zijn zowel de vertrekroutes van baan 06 op Rotterdam en de procedure parallel naderen baan 36C/36R op Schiphol aangepast.

De nieuwe vertrekroutes van Rotterdam liggen sinds 12 november 2015 dichterbij de luchthaven en hebben een bochtstraal die door alle vliegtuigen goed gevlogen kunnen worden.

Per 10 november 2016 is de procedure parallel naderen baan 36C/36R van kracht.

Nieuwe procedure “parallel naderen baan 36C/36R op Schiphol”

Om de veiligheid te waarborgen verandert de procedure per 10 november 2016. De aanvlieghoogte voor baan 36C wordt van 600 meter verdubbeld naar 1,2 kilometer. De aanvlieghoogte voor baan 36R blijft gelijk. De afstand tussen het punt waar een vliegtuig aan de landing begint en het begin van de landingsbaan wordt groter. Deze oplibafstand gaat voor baan 36R van 22 kilometer (12 NM) naar 28 kilometer (15 NM). Voor baan 36C gaat deze van 24 kilometer (13 NM) naar 28 kilometer (15 NM). In het geval dat er slechts één van de genoemde banen in gebruik is blijft de aanvlieghoogte en de oplibafstand ongewijzigd.



Figuur 1: nieuwe oplibafstanden

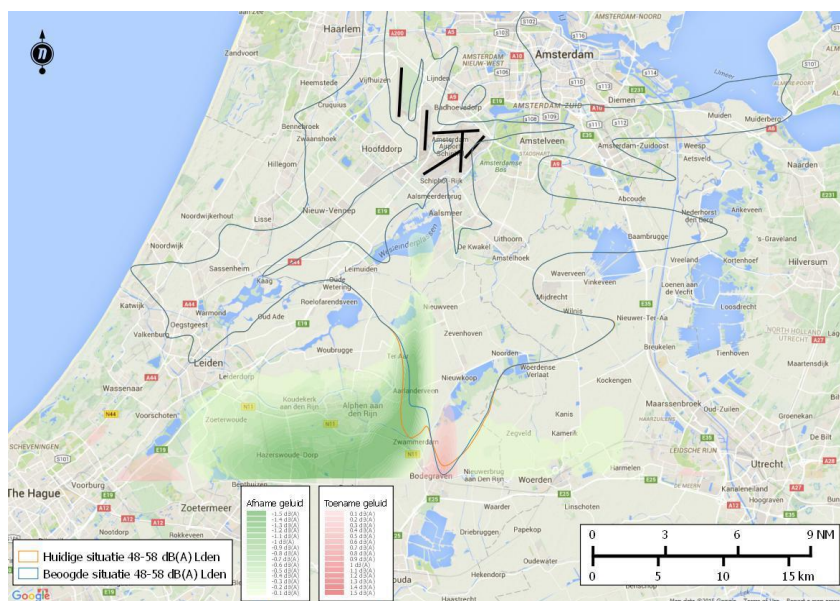
Met de wijziging voldoet de nieuwe procedure aan de internationale regelgeving, wordt de onafhankelijkheid binnen de operatie gegarandeerd en ontstaat een duidelijke scheiding tussen het Rotterdam- en het Schiphol verkeer.

De procedure wordt alleen gebruikt als de weers- en verkeerssituatie op Schiphol het gebruik van de parallelle naderingsprocedures vanuit het zuiden vereist. Dit is de afgelopen vijf jaar minder dan twee procent van de tijd het geval geweest.

Effecten omgeving

De nieuwe procedure zorgt voor een verandering in de vliegpatronen als er parallel genaderd wordt voor de banen 36C en 36R op Schiphol. Omdat in deze situatie de oplijnafstand voor beide banen wordt vergroot, verplaatsen de patronen naar het zuiden.

LVNL heeft een onafhankelijke onderzoek laten doen naar de milieueffecten van de wijziging door onderzoeksbureau To70. In haar conclusie stelt To70: *“Als gevolg van hogere naderingshoogte voor baan 36C neemt de geluidbelasting in onder meer Alphen a/d Rijn en Hazerswoude af. De 48 dB(A) LDEN-contour verschuift naar daar het noorden. Doordat de oplijnafstand voor baan 36R toeneemt van 12 NM naar 15 NM, neemt de geluidbelasting onder dit deel van de route toe en verschuift de contour naar het zuiden. Dit leidt tot een toename van de geluidsbelasting in Bodegraven. Op de 58 dB(A) LDEN-contour heeft aanpassing van de naderingshoogte en de oplijnafstand geen waarneembaar effect”.*



Figuur 2: Geluidscontouren van de huidige en de nieuwe situatie en verschilcontouren (bron: To70)

Het aantal ernstig gehinderden binnen de 48 dB(A) Lden contour neemt naar verwachting met 234 ernstig gehinderden af. Het effect op het aantal woningen binnen de 58 dB(A) Lden contour is nihil.