



BAANGEBRUIK SCHIPHOL BUITEN
UNIFORME DAGLICHT PERIODE (UDP)
VERSIE JANUARI 2025



Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) zorgt 7 dagen per week, 24 uur per dag voor de veilige en efficiënte afhandeling van het vliegverkeer in het Nederlandse luchtruim. Zo ook op Schiphol.

Dit gebeurt op basis van het strikt preferentieel baangebruik. Het baangebruik op deze luchthaven hangt af van de beschikbaarheid van banen, de veiligheid, het zicht, de wind- en weersomstandigheden en de milieuregels. Meer informatie hierover is te vinden in [de tijdelijke regeling strikt preferentieel baangebruik Schiphol](#). In het najaar en de winterperiode hebben zichtcondities een grotere invloed op het baangebruik op Schiphol waardoor minder preferente banen vaker moeten worden ingezet.

Dit heeft onder andere te maken met de Uniforme Daglicht Periode (UDP) en omdat er vaker sprake is van slecht weer, denk aan mist, buien, hagel of sneeuw.



Wat is UDP?

UDP staat voor Uniforme Daglicht Periode en gaat over de periode van 15 minuten vóór zonsopkomst tot 15 minuten na zonsondergang.

In het najaar en in de winter wordt het later licht en eerder donker.

De eerste landingspiek in de ochtend en de laatste landingspiek in de avond vinden dan meestal gedeeltelijk of geheel in het donker plaats.

Starten en landen in het donker

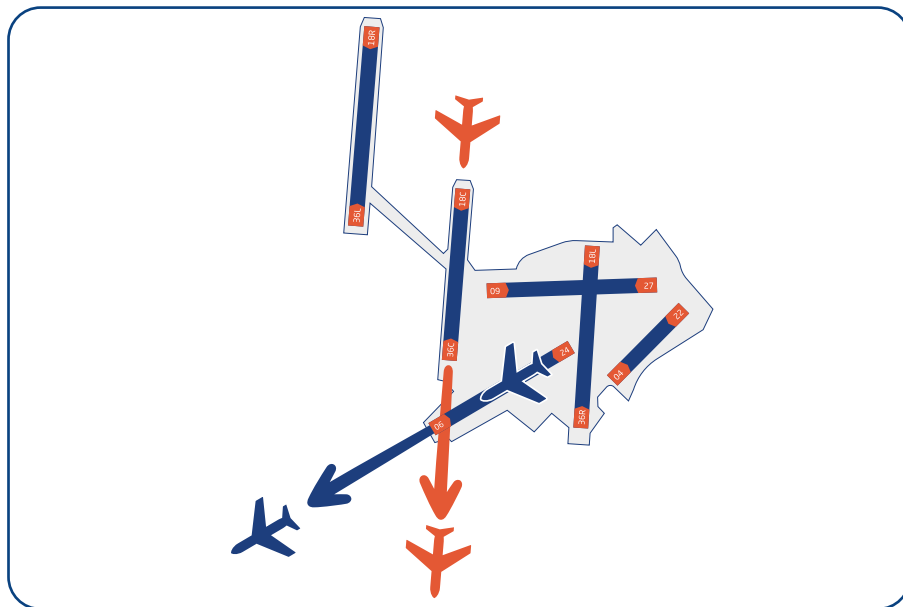
Omdat het nog donker is voor zonsopkomst en na zonsondergang kan het zijn dat tijdens piekuren (wanneer veel vliegtuigen moeten vertrekken of juist landen) er banen worden ingezet die niet afhankelijk zijn van elkaar.

Dit betekent bijvoorbeeld dat er niet gelijktijdig geland of gestart mag worden op banen die elkaar in het verlengde kruisen. Er zou immers een veiligheidsrisico kunnen ontstaan wanneer een vliegtuig een doorstart moet maken en de verkeersleiders dit niet tijdig zouden kunnen zien.

Zo is landen op de Zwanenburgbaan richting het zuiden (18C) en starten vanaf de Kaagbaan (24) richting het zuidwesten afhankelijk van elkaar.

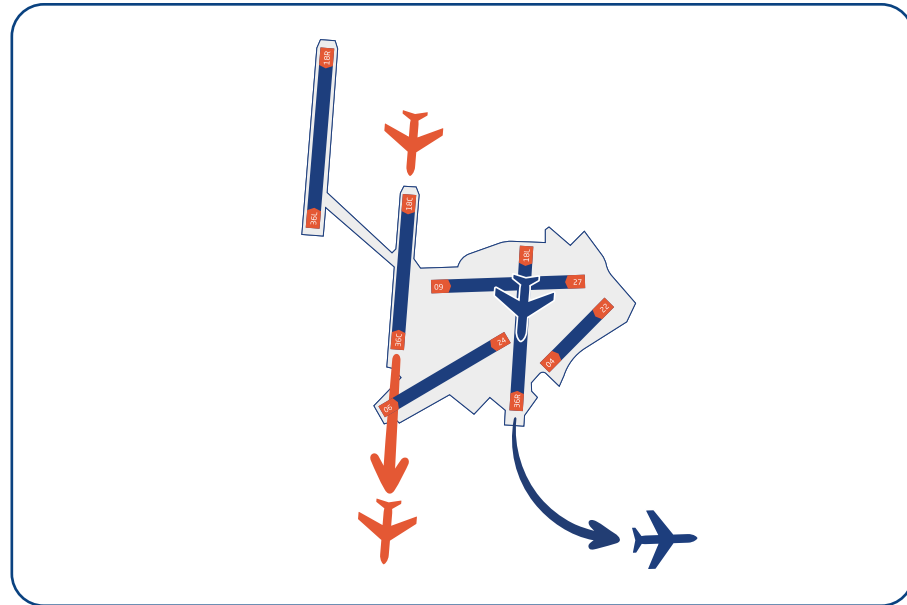
Omdat bij een eventuele doorstart van een landend vliegtuig op de Zwanenburgbaan, deze potentieel in conflict kan komen met een startend vliegtuig vanaf de Kaagbaan.

Veiligheidsrisico doorstart Zwanenburgbaan en starten Kaagbaan



Inzet banen buiten UDP

Vanwege strengere veiligheidseisen bij gebruik van afhankelijke baancombinaties in het donker kunnen er minder vliegtuigen tegelijk landen en starten gedurende een landingspiek. Dit kan zorgen voor vertragingen. Omdat deze vliegtuigen later alsnog moeten landen, zorgt dit uiteindelijk voor het langer inzetten van een tweede landingsbaan. Dit is onwenselijk voor luchtvaartmaatschappijen, passagiers én de omgeving. Daarom zetten de luchtverkeersleiders buiten UDP zoveel mogelijk banen in die parallel (en daarom onafhankelijk) zijn. De Aalsmeerbaan (18L) is een onafhankelijke baan ten opzichte van de Zwanenburgbaan (18C). Daarom kan het voorkomen dat deze baan (bij wind uit het zuiden) ingezet wordt bij een landingspiek in de vroege ochtend of late avond. Hetzelfde geldt voor een landingspiek buiten UDP bij wind uit het noorden. In dat geval landen vliegtuigen op de Aalsmeerbaan (36R) en Zwanenburgbaan (36C) in plaats van de Kaagbaan (06) en Aalsmeerbaan (36R). Dit is veilig, efficiënt en volgens de regels.



Veilig baangebruik buiten UDP

Disclaimer:

In bepaalde omstandigheden kan buiten UDP tijdens pieken toch de Kaagbaan worden ingezet. Dit is afhankelijk van het verkeersaanbod, de weersomstandigheden en de beschikbaarheid van banen. De operationele omstandigheden kunnen per dag verschillen.



MEER WETEN OVER HOE
LUCHTVERKEERSLEIDING NEDERLAND
HET VERKEER AFHANDELT? KIJK OP
[LVNL.NL/OMGEVING](https://lvnl.nl/omgeving).