



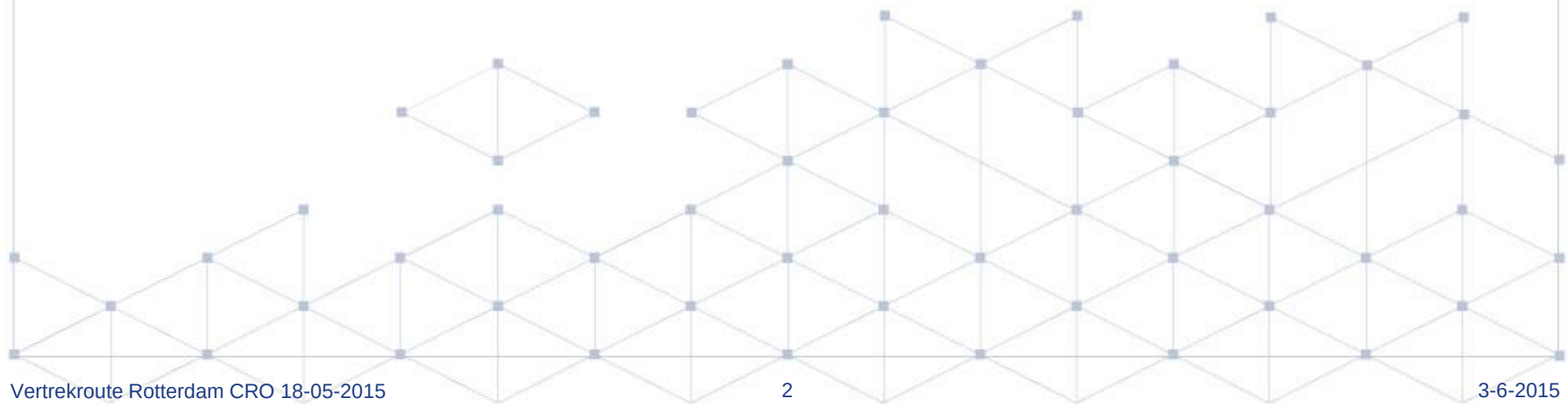
Vertrekroute Rotterdam CRO 18 mei 2015



Inhoud



- Proces tot nu toe
- Routevarianten
- Vervolgproces



Processtappen tot heden



- December '14: tijdelijke maatregelen ingesteld
- Januari '15: Afstemming LVNL – overheid
+ start ontwerptraject voor permanente oplossingen
- 13 mei: Ontwerpvarianten bekend en
gecommuniceerd met stakeholders

Standard Instrument Departure



SID $\Rightarrow$ gepubliceerde route waaraan een vliegtuig zich dient te houden na vertrek van een luchthaven.

Uitgangspunten bij ontwerpen SID:

- obstakelklaring;
- vliegbaarheid;
- beperken geluidhinder;
- strategisch deconflicteren van verkeer.

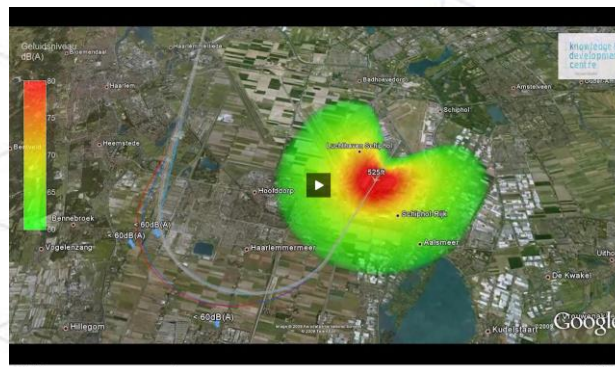
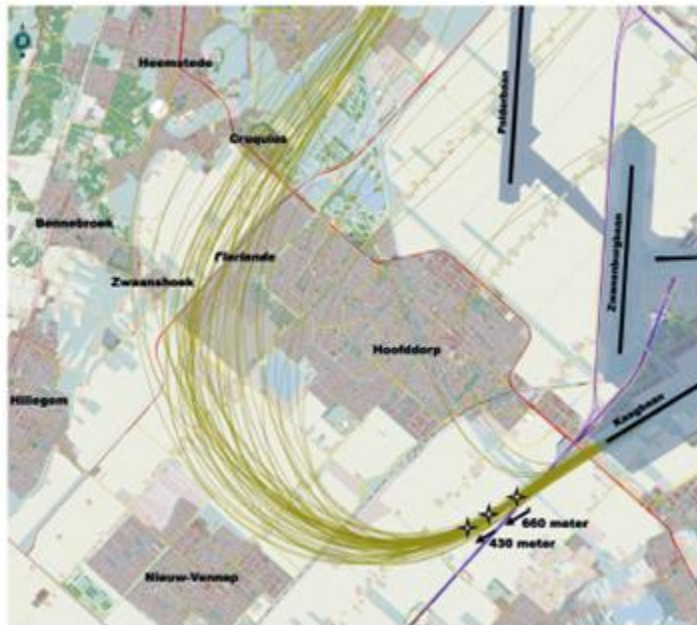
Gegevens route TULIP/REFSO SID RWY 06



2014

- Totaal 1009 starts van deze twee SIDs
- 7% van het 2014 Rotterdamverkeer heeft gebruik gemaakt van deze route
- Van het totaal aantal starts van deze baan vertrok in 2014 19,8% via deze routes
- Per dag minimaal 0, maximaal 17
- Gemiddeld 2,8 starts per dag op de REFSO/TULIP van baan 06.

Vaste bochtstraal



Standard Instrument Departure



Uitgangspunten bij ontwerpen SID:

- Obstakelklaring $\Rightarrow$ moet voldoen aan ICAO-criteria;
- Vliegbaarheid $\Rightarrow$ bijv. bochtstraal voor max. 25 graden rolhoek en passend bij snelheid;
- Beperken geluidhinder $\Rightarrow$ nominale route zoveel mogelijk vrij van woonkernen;
- Strategisch deconflicteren van verkeer $\Rightarrow$ aankomend en vertrekkend verkeer zo veel mogelijk gescheiden en kruisend op een punt waar ze een verschillende hoogte hebben.

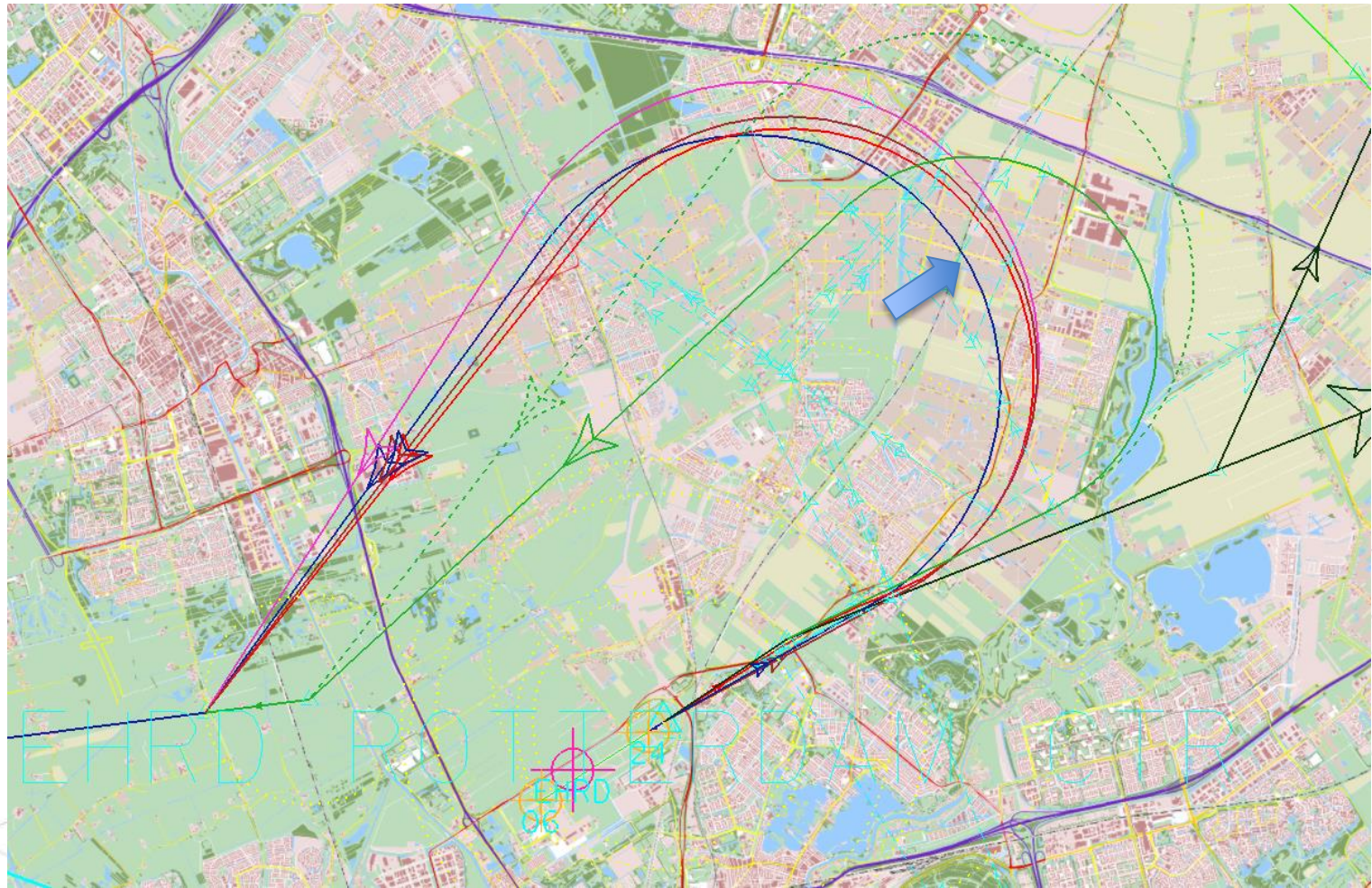
Ontwerp gewijzigde SID



- Terug naar SID: geeft stabiliteit in operatie.
- Vaste route: geeft mogelijkheden voor optimalisatie t.a.v. beperken geluidhinder.
- Belangrijkste ontwerp-eis: zelfs onder ongunstige (wind)condities moeten vliegtuigen meer dan 1,5 NM (2,8 km) vrij blijven van de grens met het werkgebied van de Schiphol verkeersleiding.
- 2 x 2 varianten:
 - 2 x zonder vaste bochtstraal (non-RF, vliegbaar voor iedereen);
 - 2 x met vaste bochtstraal (RF, gebruik afhankelijk van navigatie apparatuur).
- Op een SID met vaste bochtstraal is het vliegp pad minder afhankelijk van vliegtuigtype en (wind)condities.

Ontwerp gewijzigde SID

Non-RF variant 1

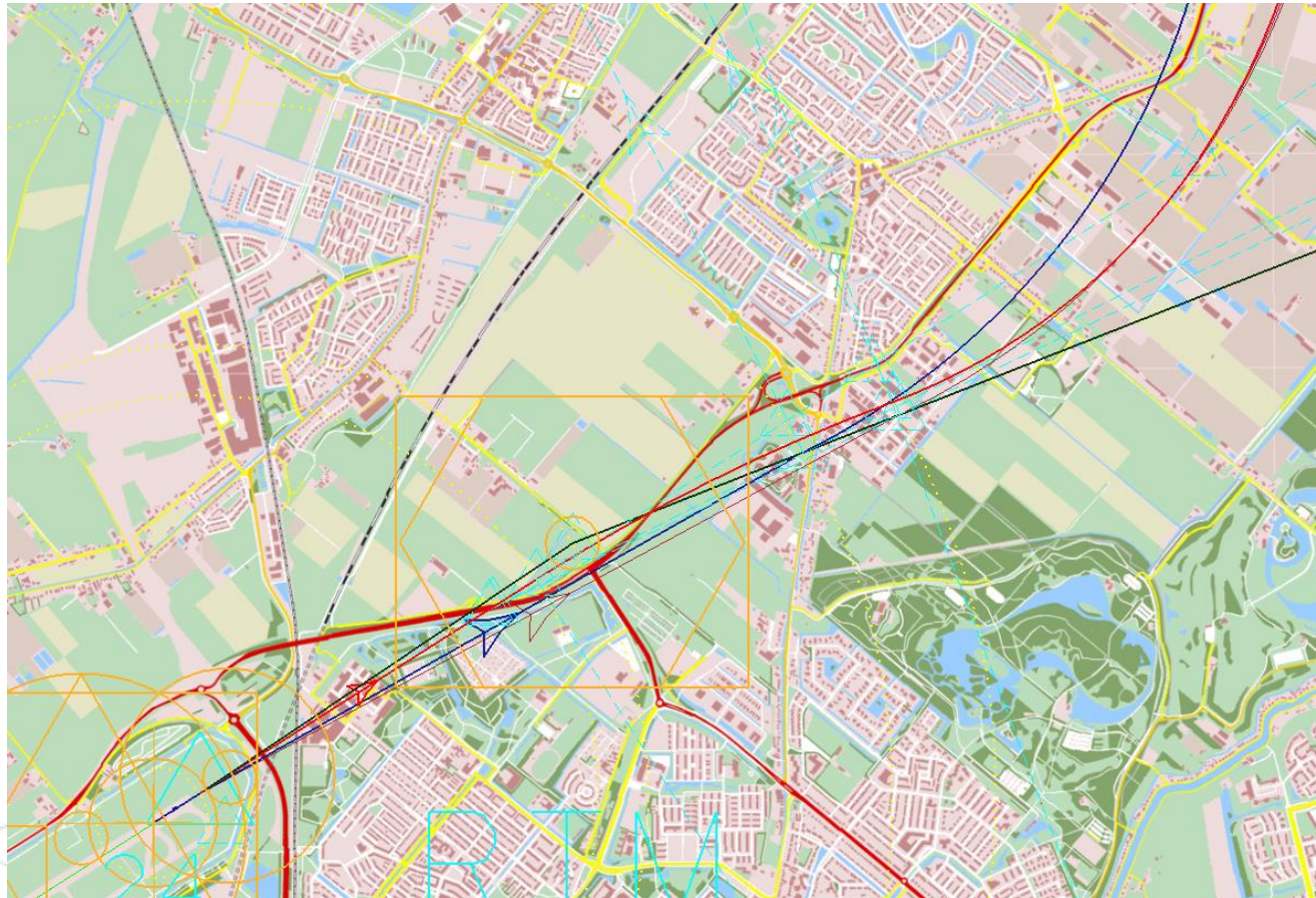


Ontwerp gewijzigde SID

Non-RF variant 1

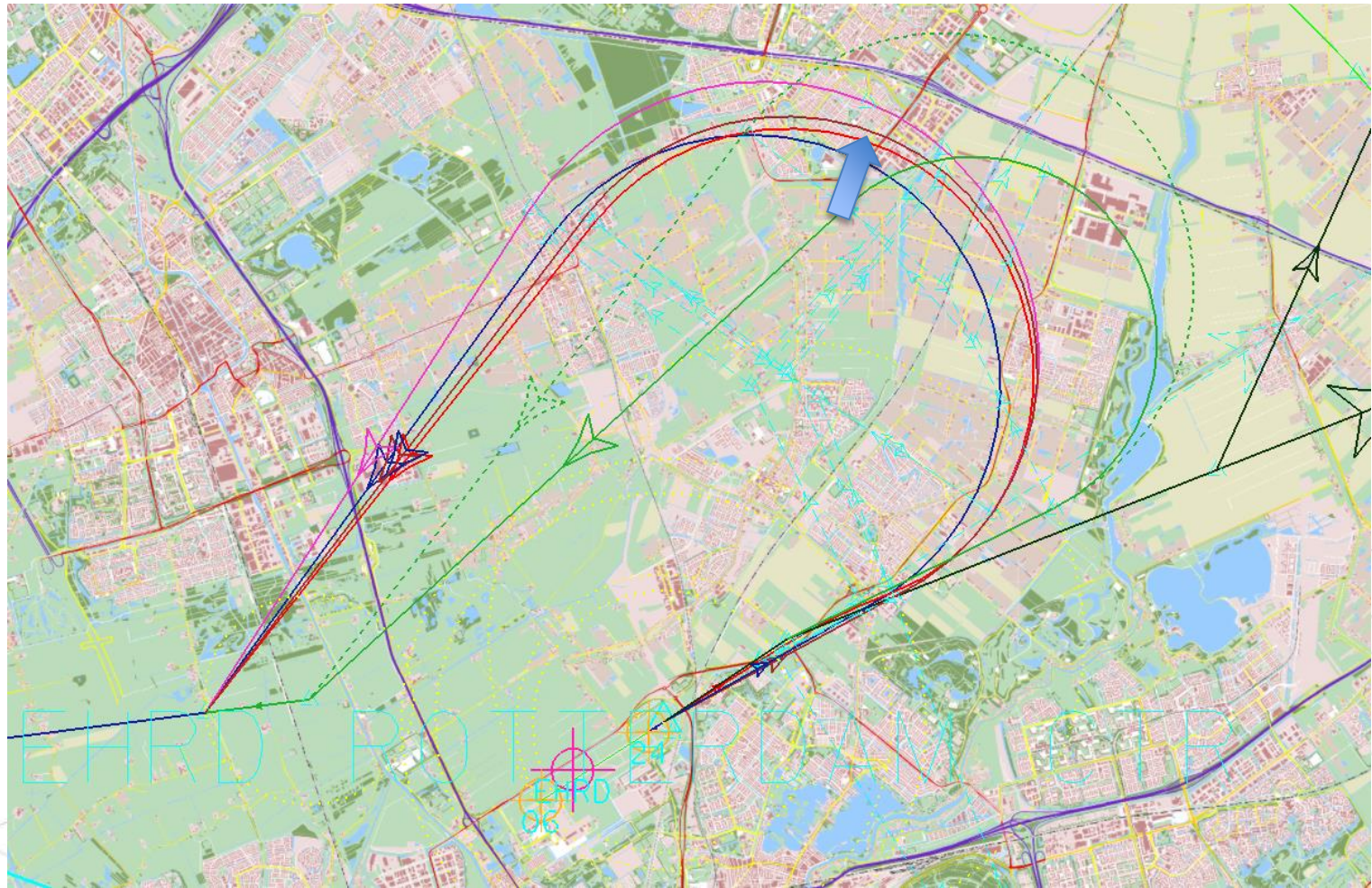


- Lokale situatie bij Bergschenhoek.



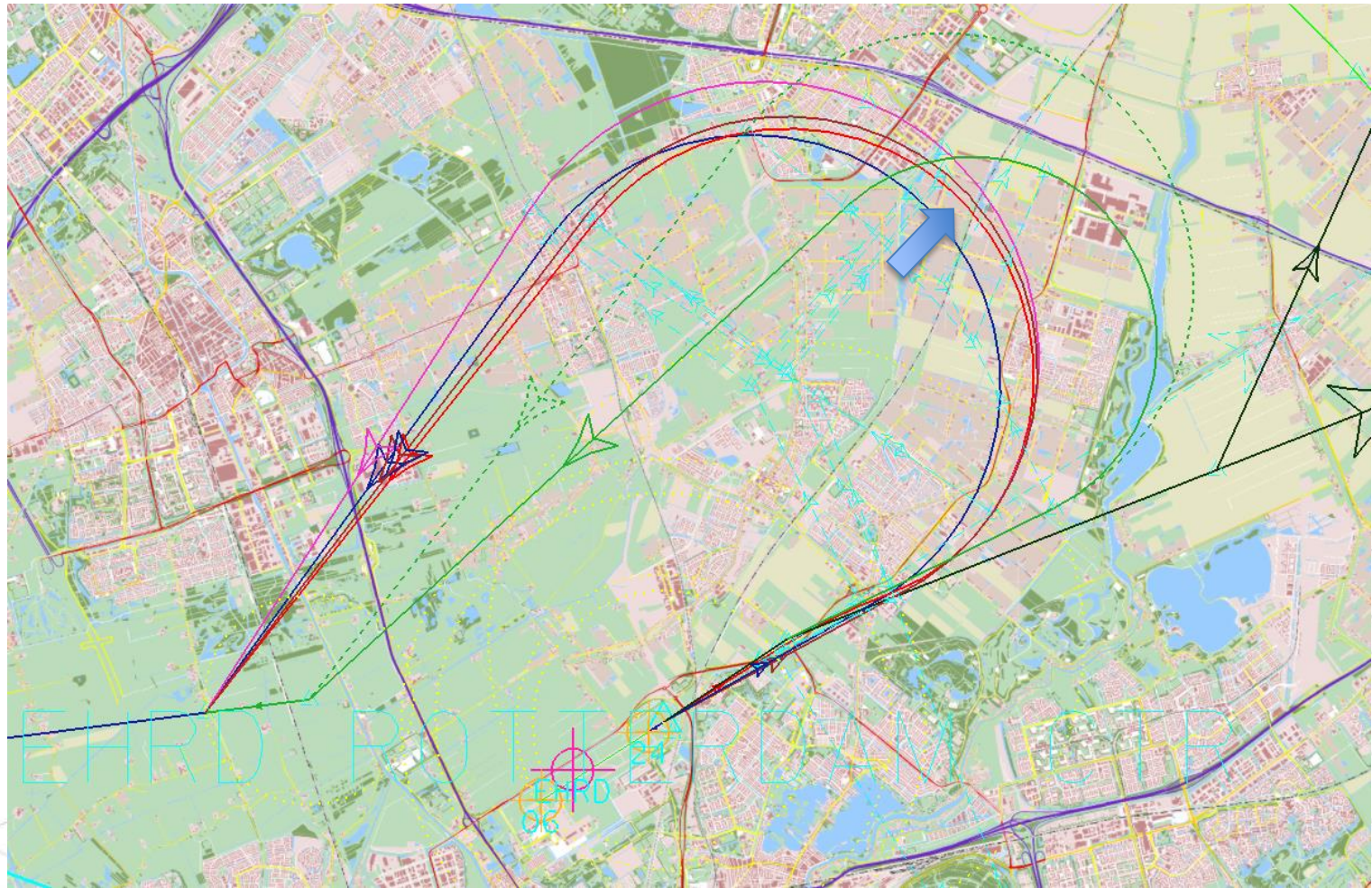
Ontwerp gewijzigde SID

Non-RF variant 2



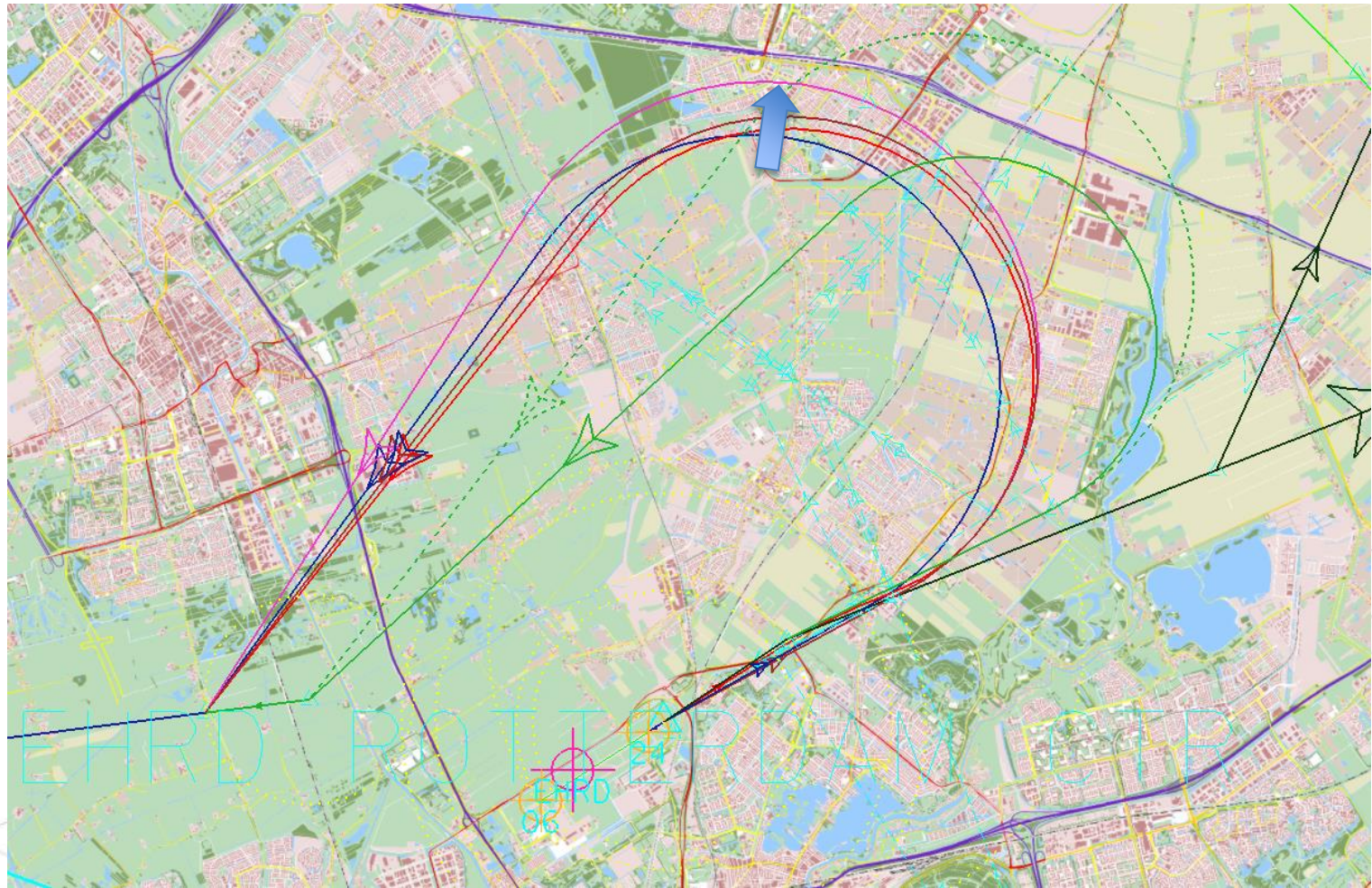
Ontwerp gewijzigde SID

RF variant 1



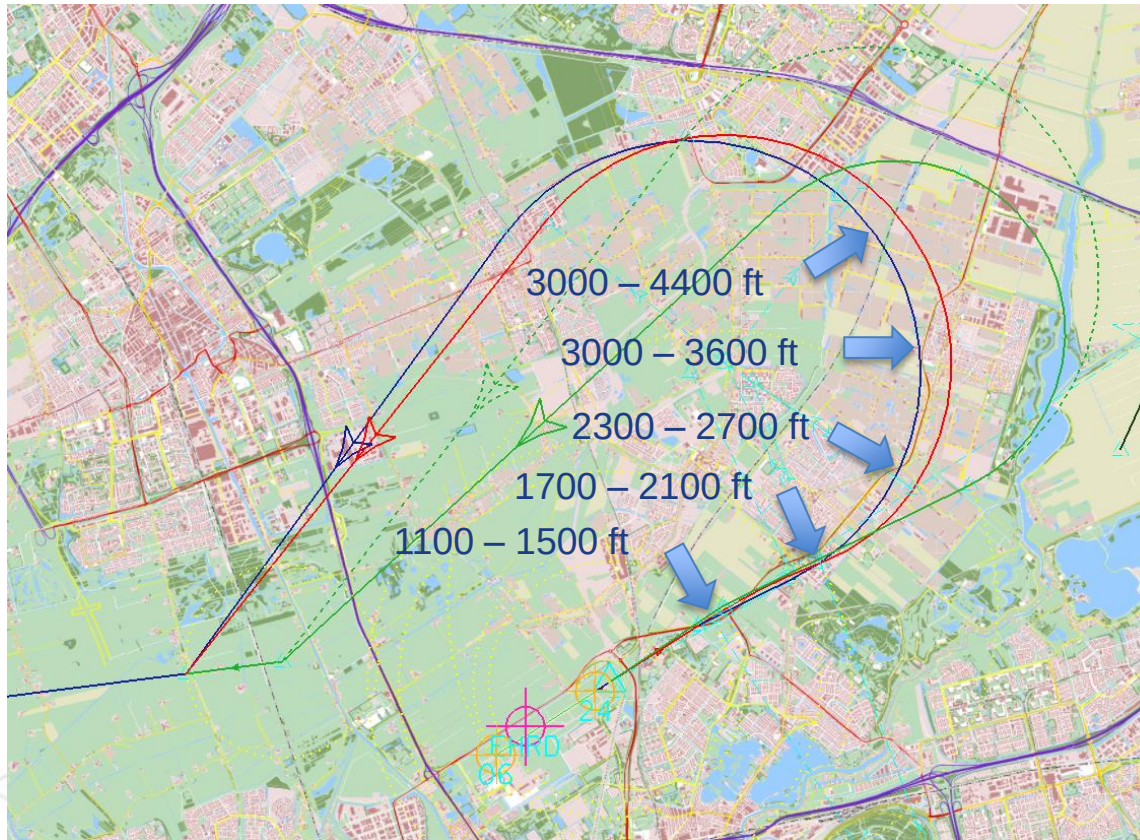
Ontwerp gewijzigde SID

RF variant 2



Vlieghoogtes routevarianten

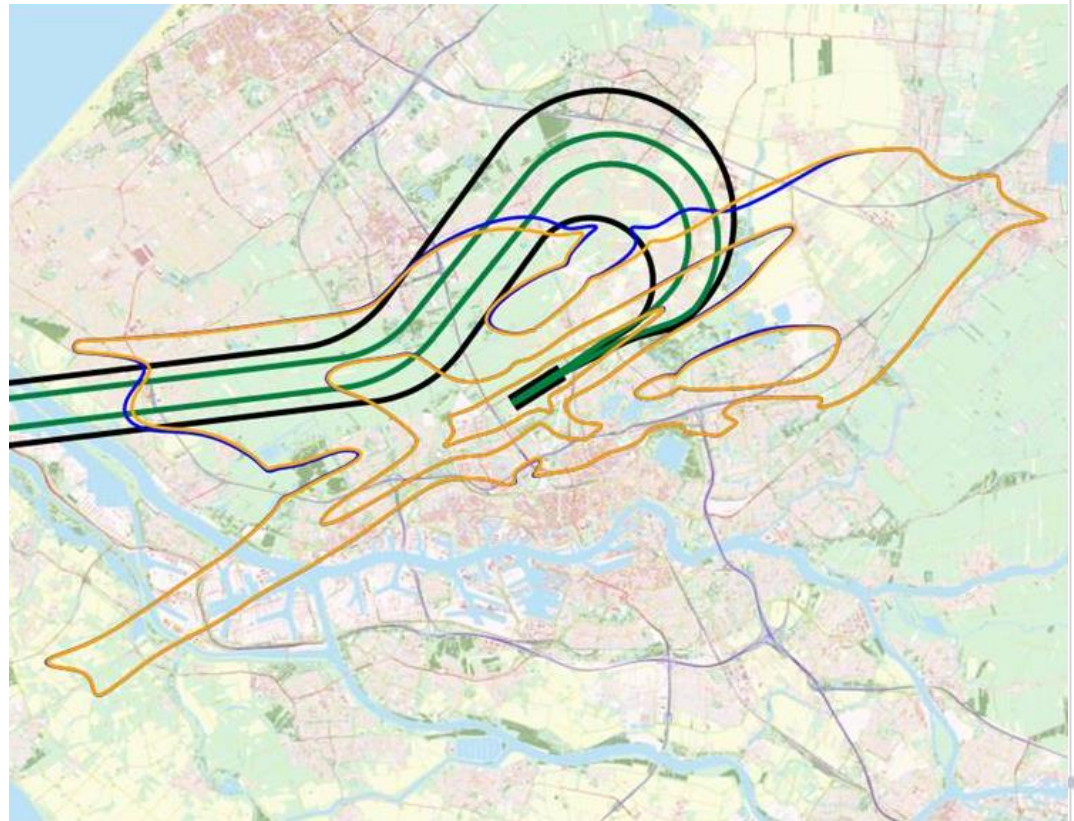
naar aanleiding vragen gemeentes



Spreading en geluidscontouren



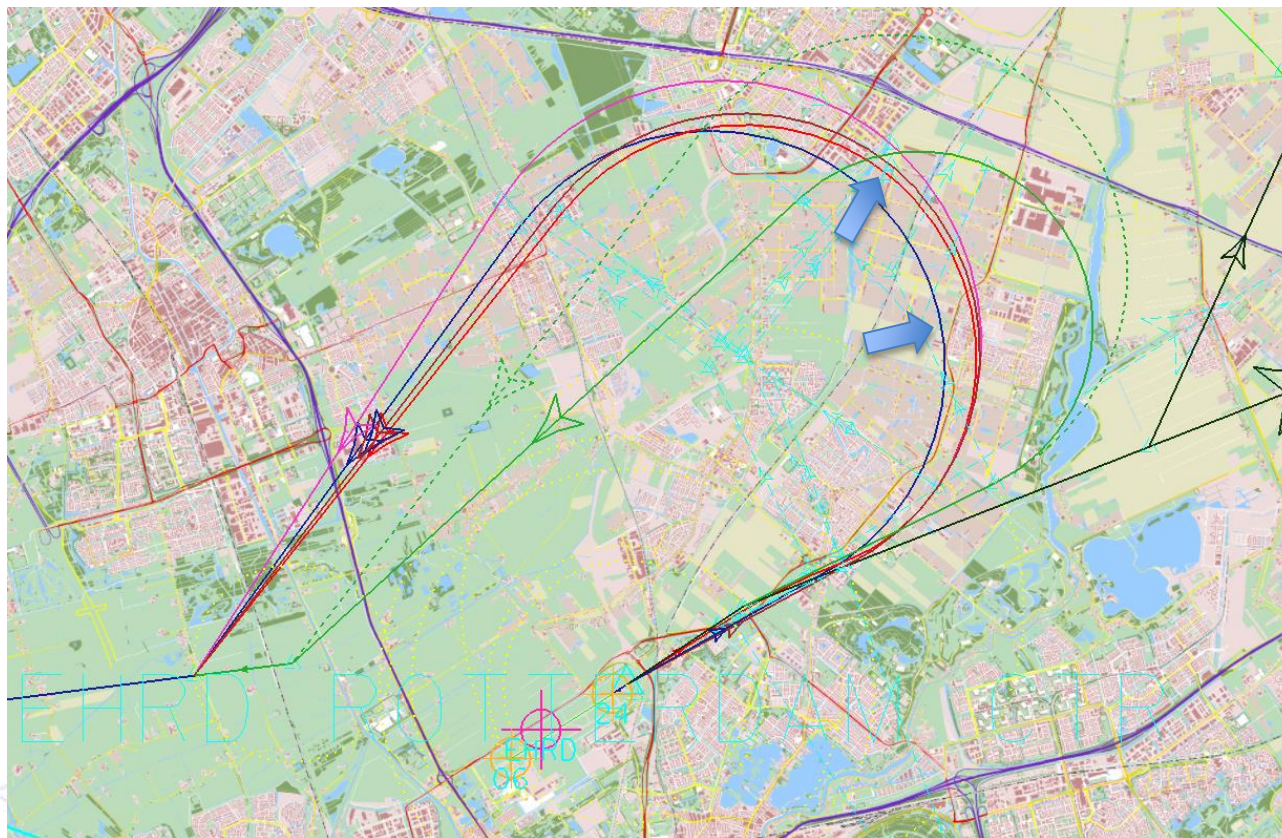
- Zwart:
 spreidingsgebied Non-RF variant 1
- Groen:
 spreidingsgebied RF variant 1
- Oranje: 56, 48 en 40 dB(A) contour
 (huidige SIDs)
- Blauw: 56, 48 en 40 dB(A) contour
 met nieuwe SIDs variant 1



LVNL-advies



- Publiceer zowel Non-RF variant 1 als RF variant 1.
- Publicatie van beide routes geeft al enige verdeling van geluid.



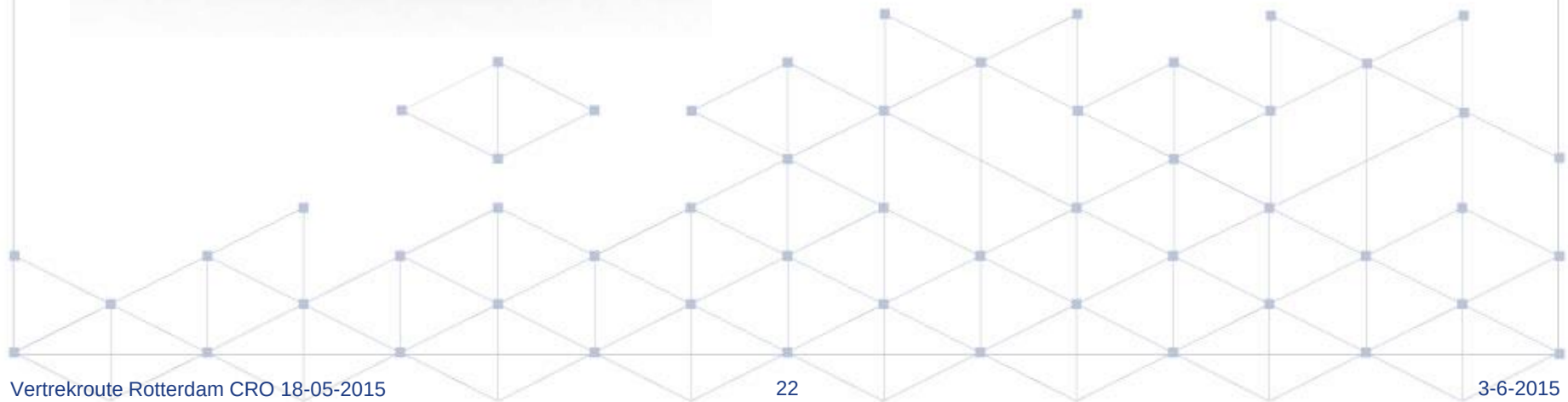


Processtappen vanaf heden

- 18 mei: informerende presentatie in de CRO
- 25 mei: keuze voor SID-ontwerpvariant bepaald en start interne review
- 17 juni: Ontwerp intern LVNL goedgekeurd, en VEMER gereed, start artikel 5.11 procedure
- 27 juli: Technisch-operationele toets ILT gereed
- 12 augustus: Beleidstechnische toets DGB gereed, start publicatie
- 12 november 2015: nieuwe Rotterdam SID's baan 06 van kracht



Vragen?





Luchtverkeersleiding Nederland

Bezoekadres

Stationsplein ZuidWest 1001
1117 CV SCHIPHOL

Postadres

Postbus 75200
1117 ZT SCHIPHOL

T +31 (0)20 4062000

F +31 (0)20 6484999

E communications@lvnl.nl

W www.lvnl.nl

www.luchtverkeersleider.nl

