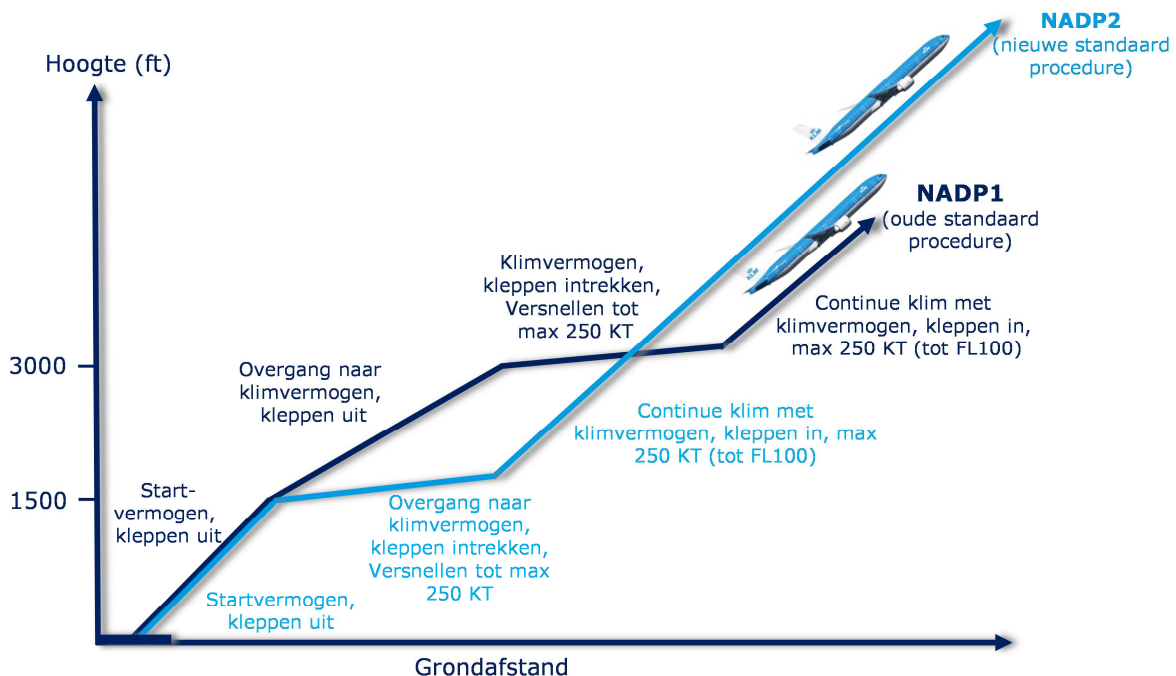


Nadere toelichting op de nieuwe geoptimaliseerde startprocedures bij KLM

Met ingang van 15 april 2014 is de KLM overgegaan tot het vliegen van een nieuwe startprocedure. Deze startprocedure, Noise Abatement Departure Procedure (NADP2), sluit aan bij de internationale standaard en zal naar verwachting leiden tot verlaging van operationele kosten. Uit onderzoek is gebleken dat deze startprocedure een gunstig effect heeft op zowel emissies (door een verminderd brandstof verbruik) als op de geluidbelasting.

In de nieuwe procedure wordt na de startfase, zodra het vliegtuig een hoogte van 1500 voet (ongeveer 450m) heeft bereikt, de snelheid van het vliegtuig opgevoerd door de klimstand van het vliegtuig te verlagen en worden de flaps zo snel mogelijk ingetrokken. Als gevolg hiervan vliegt het vliegtuig op een eerder moment sneller, maar minder hoog dan met de oude startprocedure. Na het bereiken van een bepaalde snelheid klimt het vliegtuig met deze constante snelheid steil verder.

In onderstaand plaatje wordt schematisch het verschil tussen de oude (NADP1) en de nieuwe procedure (NADP2) weergegeven.



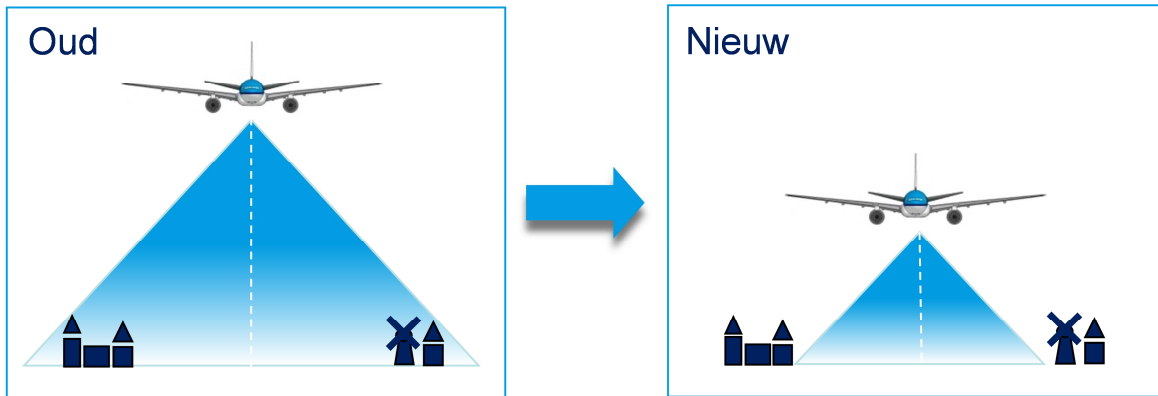
Het vliegen met hogere snelheid en ingetrokken flaps is veel efficiënter dan vliegen met lagere snelheid en uitgeslagen kleppen, als gevolg waarvan met de nieuwe procedure minder brandstof wordt verbruikt en dit heeft een gunstig effect op zowel de emissies als op het geluid.

Hoe nieuw is deze procedure?

De procedure die vanaf 15 april gevlogen wordt, is weliswaar nieuw voor de KLM op Schiphol, maar wordt door KLM en andere luchtvaartmaatschappijen internationaal al op heel veel luchthavens toegepast. Ook op Schiphol vliegen enkele maatschappijen al langer met deze nieuwe startprocedure.

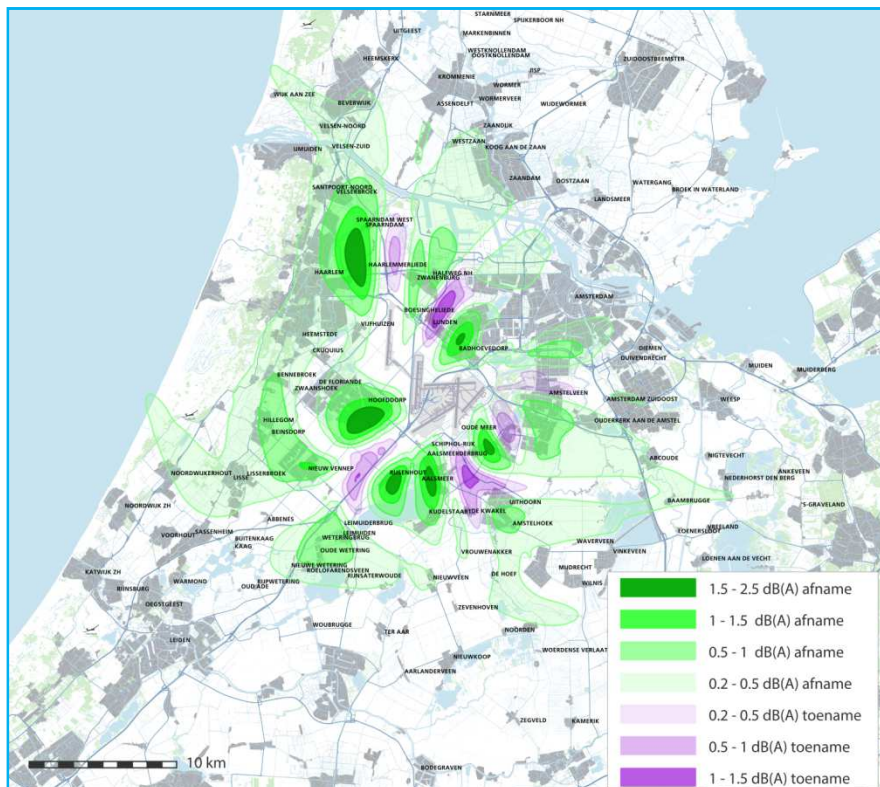
Waarom is deze procedure gunstig voor geluid?

1. In de nieuwe procedure is sprake van een hogere grondsnelheid. Het vliegtuig is eerder voorbij en het geluidevent (passage) duurt daarom korter dan bij de oude procedure.
2. Het geluid wordt minder ver uitgespreid in de nieuwe procedure als gevolg van het lager vliegen. (in het onderstaande plaatje wordt dit schematisch weergegeven).



Wat zijn de effecten op de geluidbelasting?

- Per saldo zal deze nieuwe procedure, zowel in het gebied direct rond de luchthaven (het binnengebied) als ook verder weg (het buitengebied) leiden tot een forse afname (in termen van Ernstig Gehinderden en woningen) in de geluidbelasting. Op enkele plekken zal er echter sprake zijn van een toename van de belasting. Op bijgevoegde kaart zijn zowel de gebieden waar de geluidbelasting afneemt (tot 2,5 dB(A)) als de gebieden waar de geluidbelasting toeneemt (tot 1,5 dB(A)) aangegeven. Op deze kaart is woonbebouwing aangegeven in grijs, bedrijventerreinen zijn niet aangegeven.



Toelichting kaart: geluidseffecten in de omgeving van Schiphol indien alle luchtvaartmaatschappijen NADP2 vanaf Schiphol vliegen en bij 510.000 vliegbewegingen op jaarbasis (ter referentie in 2013 was dit: 423.700)

- Indien alle luchtvaartmaatschappijen NADP2 vanaf Schiphol vliegen zal dit leiden tot een 8% afname van het aantal Ernstig Gehinderden binnen de 48 dB(A) L_{den} contour en een 10% afname van het aantal Woningen binnen de 58 dB(A) L_{den} contour in de omgeving van Schiphol. Bij 510.000 bewegingen op jaarbasis betekent dit 14.000 minder Ernstig Gehinderden en 1200 Woningen minder.

Opmerking: onder het zogenaamde "binnengebied" wordt het gebied binnen de 58 dB(A) L_{den} contour verstaan en het "buitengebied" ligt tussen 58 dB(A) L_{den} en 48 dB(A) L_{den} contour.

