

Aan: Sleepdiensten
FMA/TMAC/APC/VTC/APM/LVNL

Mededeling: TPB – 2601

Trial UFP FG-baai / Rijbaan A17

Kopie: Service Owner Aircraft
VDME-sectorprogramma

D. Goossens
Service Owner Aircraft
A/O/APM/IO
Amsterdam Airport Schiphol

FINAL
3 juli 2026

Aanleiding

Het is belangrijk dat iedereen op Schiphol kan werken in een gezonde en veilige werkomgeving. Daarom nemen we maatregelen om de uitstoot van vliegtuig- en dieselmotoremissies (VDME) en de blootstelling van medewerkers daaraan te minimaliseren. Daarnaast volgen en onderzoeken we continu de gezondheidseffecten van deze emissies, zodat we ze beter begrijpen en steeds effectievere maatregelen kunnen nemen. Dit doen Schiphol, KLM, LVNL en ISMS samen met de sector vanuit het VDME-sectorprogramma.

Vorig jaar is in de stembank een trial uitgevoerd met twee Tug Release Points (TRP's). Deze liet zien dat recht op de centerline opstarten en het uitstellen van de motorstart de UFP op de VOP's met circa 20% vermindert, ongeacht de exacte opstartpositie. Op basis hiervan is de procedure ontworpen die zo veel mogelijk flexibiliteit biedt (vier opstartpunten) én tegelijkertijd de maximale UFP-reductie wordt gerealiseerd. Nu volgt de vervolgstap met een trial in de FG-baai, voor de VOP's gelegen aan rijbaan A17.

Trial FG-baai in rijbaan A17

Met ingang van 06-07-2026 om 00:01 uur LT zal de trial starten en eindigd op 15-08-2026 om 07:00 uur LT.

De trial betreft aangepaste push-backprocedures voor VOP's gelegen aan rijbaan A17. Gedurende deze periode worden de procedures aangepast en wordt het aantal push-backlocaties teruggebracht tot twee posities die zijn geoptimaliseerd op basis van UFP-metingen:

- Een positie diep in de baai ter hoogte van VOP G4
- Een positie aan het einde van de baai ter hoogte van VOP G8

Beide posities zijn met tijdelijke belijning gemarkeerd (groen gemarkeerd in onderstaande illustratie).

Voor VOP F3 blijft de huidige push-backprocedure naar rijbaan A ongewijzigd van toepassing.



Figuur 1: Tijdelijke standaard push-backlocaties voor VOP's (met uitzondering van F3) gelegen aan rijbaan A17

Wijziging procedure 'delayed engine start-up'

Pushbacks dienen vanaf bovenstaande datum tot de nieuwe PBLL-posities te worden uitgevoerd. Hiernaast is de 'delayed engine start-up' ingevoerd, waarmee het opstartmoment van de motoren uitgesteld wordt, deze zijn opgenomen in de pushback-kaarten.

Procedure trekkerchauffeur:

De onderlinge afstand tussen de twee posities is zodanig dat het mogelijk is om twee CAT 5+ (WiBo) outbounds gelijktijdig te pushen. De trekkerchauffeur of uitprater zal tijdens het uitvoeren van een pushback in de trekker zitten als de volgende situatie zich voordoet:

- De emissies van de motoren van een ander vliegtuig staan gericht op de pushback trekker en
- Dit vliegtuig bevindt zich op 2 VOP's lengtes of minder afstand

Als de chauffeur of uitprater zich buiten de cabine van de trekker bevindt terwijl deze situatie zich voordoet dan zal de chauffeur of uitprater in de cabine van de trekker plaats nemen.

De trekkerchauffeur of uitprater zal in de trekker blijven zitten totdat aan de volgende voorwaarde voldaan is:

- De emissies van de motoren van een ander vliegtuig zijn niet langer gericht op de pushback trekker of
- Dit vliegtuig heeft zich verplaatst tot een afstand van meer dan 2 VOP's lengtes afstand.

Documentatie

- De tijdelijke pushbackprocedures per 06-07-2026, 00:01 LT op website www.schiphol.nl/pushback
- Legenda 'standaard pushbackrichtingen' blijft tijdens de trial ongewijzigd
- Opname van TRP in vigerende handleiding 1.2.5 handboek pushback-bewegingen
- In bijlage alle kaarten 'standaard pushbacks' welke van toepassing tijdens de trial
- AAS intern gekoppeld aan ICD#2142288

Evaluatie

Een evaluatie is onderdeel van deze aanpassing. Het invullen vraagt maximaal 2 minuten tijd, feedback wordt zeer op prijs gesteld. Dit evaluatieformulier kan mede op www.schiphol.nl/pushback opgevraagd worden (link + QR).

Met vriendelijke groet,

Dave Goossens

Service Owner Aircraft
Aircraft Towing & Pushback
A/O/APM/IO