

Van: [redacted] <[redacted]@odijmond.nl>

Verzonden: 17-09-2024 16:16

Aan: [redacted]

CC: info@castricum.nl

Onderwerp: aanvullende reactie op uw vraag mt betrekking tot meetpunten en vlieghoogten- vliegverkeer in Akersloot

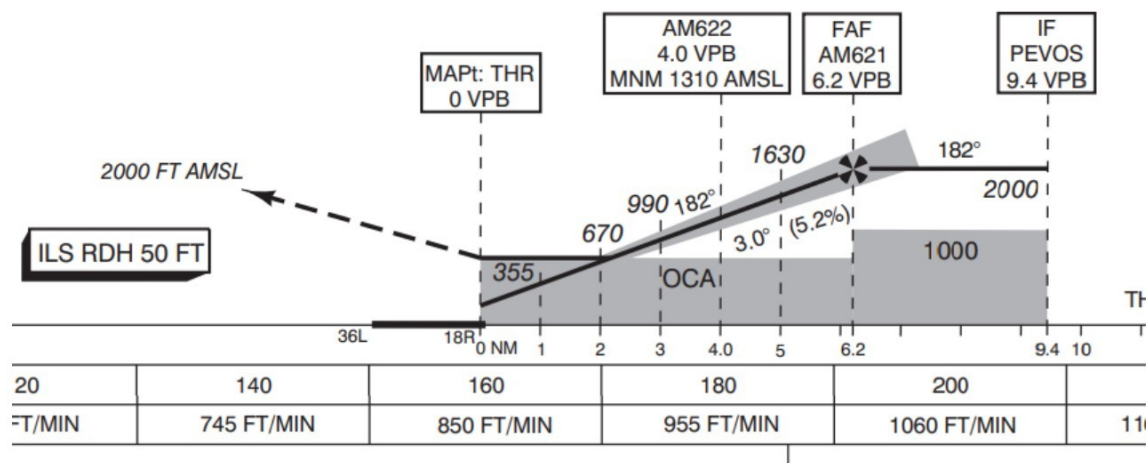
Beste [redacted]

Dank u voor uw aanvullende informatie.

Zoals gezegd wordt als onderdeel van het nieuwe Luchthavenverkeersbesluit een nieuwe systematiek voor (berekende) handhavingspunten uitgewerkt. Vanuit onze regio is ook aandacht gevraagd om deze systematiek tegen het licht te houden van de huidige (en eventuele) nieuwe meetpunten.

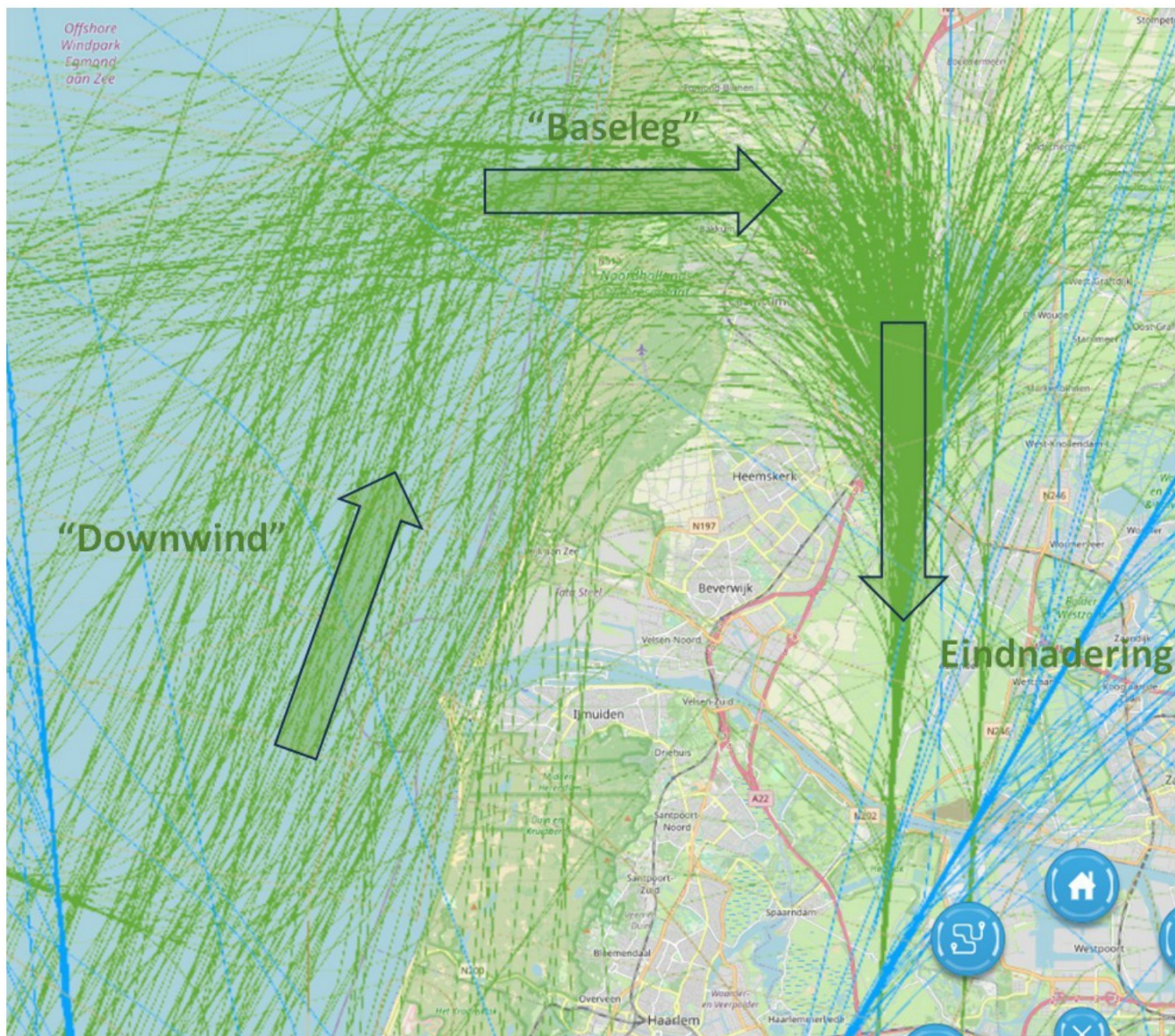
Over uw vraag naar mogelijkheden om de minimale hoogte van de aanvliegroute buiten de 10 nautical miles te verhogen naar 3000ft heb ik onderstaande reactie van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) ontvangen:

Wanneer vliegtuigen ter hoogte van Alkmaar/Heiloo vanaf de Noordzee indraaien richting nadering naar de landingsbaan, is er meestal sprake van een moment met een hoog aanbod van aankomend vliegverkeer op Schiphol (een landingspiek). Om dan alle vliegtuigen op veilige afstand van elkaar te laten vliegen (in een "treintje") richting de landingsbaan, is meer ruimte nodig en wordt er noordelijker langs de kust 'ingedraaid'. Het vliegverkeer dat op zo'n moment boven Alkmaar/Heiloo vliegt, is voornamelijk verkeer dat gaat landen op de Polderbaan (18R). Vliegtuigen maken daarbij gebruik van het automatisch landingsstelsel (Instrument Landing System, ofwel ILS. Het ILS bestaat uit twee systemen/signalen: richting (localizer) en hoogte (glijpad). Het naderende verkeer moet het ILS-glijpad signaal van de Polderbaan onderscheppen op 2.000 voet. Het glijpad (de hellingshoek van 3 graden om geleidelijk te dalen) van het ILS-sigitaal moet altijd vanaf de onderkant onderschept worden (zie plaatje van het verticale vluchtprofiel van de ILS-naderingprocedure hieronder). Dat mag in principe niet vanaf de bovenkant vanwege de veiligheid.



Overdag begeleidt de verkeersleider de piloot met instructies (koers, hoogte en snelheid) om het ILS- signaal te onderscheppen. De verkeersleider zorgt er eerst voor dat het vliegtuig het signaal van de ILS localizer (richting) kan onderscheppen door het vliegtuig in te laten draaien (van

"downwind" op "baseleg" en vervolgens richting de eindnadering (zie afbeelding)



Wanneer er geland wordt op de Polderbaan- en Zwanenburgbaan, is het voor de veiligheid essentieel dat de verkeersleider ervoor zorgt dat te allen tijde het ILS-glijpad van de Polderbaan op 2.000 voet wordt onderschept. Daarom zorgt de verkeersleider ervoor dat het vliegtuig op de "baseleg" op 2.000 voet vliegt. Het moment van indraaien naar de "baseleg" wordt o.a. bepaald door het aanbod van naderend verkeer (de lengte van het "treintje"). Als het verkeersaanbod laag is, kan er korter en dus zuidelijker worden ingedraaid. Op drukke momenten is dit noordelijker langs de kust en kan vliegverkeer ter hoogte van Alkmaar en Heiloo indraaien. Dit moment van indraaien is ook afhankelijk van hoe snel het vliegtuig daalt naar de 2.000 voet. Dat hangt af van verschillende factoren, zoals vliegtuigtype en het weer (veel/weinig wind).

Als de Polderbaan de enige landingsbaan is die in gebruik is op Schiphol, wordt ook al het verkeer uit het oosten en noorden samengevoegd in het "treintje" van naderende vliegtuigen voor de landing. Als er in een landingspiek twee landingsbanen in gebruik zijn en er wordt parallel geland op de Polderbaan en de Zwanenburgbaan, wordt er ook rekening gehouden met het naderende vliegverkeer vanuit het oosten en noorden dat dan op de Zwanenburgbaan landt. Het verkeer vanuit het westen en oosten vliegt dan op elkaar af en om ervoor te zorgen dat er altijd voldoende afstand is, vliegt het verkeer dat landt op de Polderbaan de "baseleg" op 2.000 voet en dat van de Zwanenburgbaan dalend naar 3.000 voet. Daarmee is een verticale separatie van 1.000 voet gegarandeerd en kan er onafhankelijk parallel worden genaderd op deze twee landingsbanen.

Het is om veiligheidsredenen dus niet mogelijk om het naderende vliegverkeer boven Alkmaar/Heiloo hoger te laten vliegen. Wel onderzoekt LVNL in het programma minderhinderschiphol mogelijkheden om hoger aanvliegen overdag mogelijk te maken. Zie: <https://minderhinderschiphol.nl/maatregelen/in-behandeling/hoger-aanvliegen-overdag/>

Met vriendelijke groet,

[Redacted]

[Redacted]



Omgevingsdienst IJmond

Postbus 325

1940 AH Beverwijk

Telefoon 0251- [Redacted]

Mobiel 06- [Redacted]

E-mailadres [Redacted]@odijmond.nl

Website www.odijmond.nl

(werkdagen: [Redacted])

Van: [Redacted] <[Redacted]>

Verzonden: woensdag 4 september 2024 16:11

Aan: [Redacted] <[Redacted]@odijmond.nl>

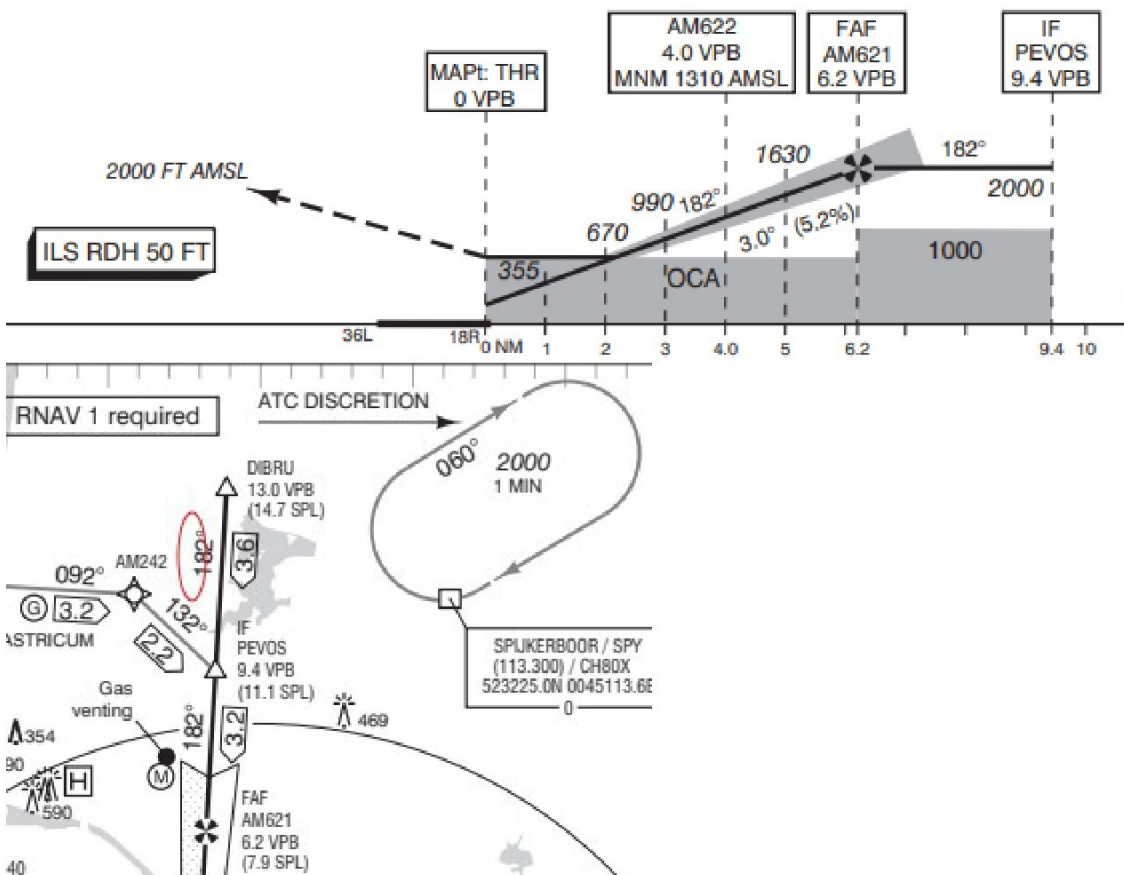
Onderwerp: RE: Hinder van vliegverkeer in Akersloot

Beste [Redacted]

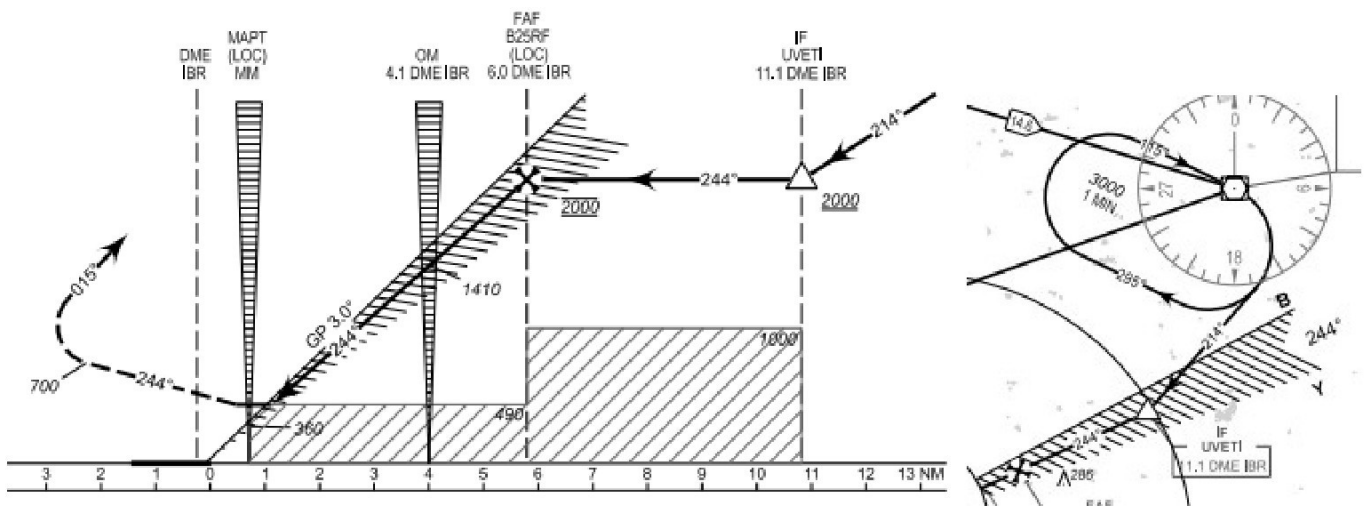
Dank voor de snelle reactie.

Op de kaart in onderstaande e-mail is duidelijk te zien dat vliegtuigen die de polderbaan gebruiken niet over de NOMOS-metpunten vliegen. De meetpunten in Castricum komen niet eens in de buurt van de aanvliegeroute (en geven ook geen meting weer op de kaart) en het meetpunt in Uitgeest staat ook op enige afstand. We kunnen dus veilig aannemen dat het geluid wat deze meetposten meten aanzienlijk lager is dan het geluid wat daadwerkelijk gehoord wordt in Akersloot waar de aanvliegeroute direct over gaat. Een vergelijking tussen impact in Castricum met Akersloot, of impact in Uitgeest en Akersloot is daarom onjuist en kan niet als houvast gebruikt worden om uitspraken te doen over de overlast in Akersloot. Die is immers altijd hoger dan wat er op dit moment gemeten kan worden in Castricum of Uitgeest.

Bovendien op de INSTRUMENT APPROACH CHART voor AMSTERDAM/Schiphol stat dat de aanbevolen hoogte voor het geelde van de vlucht boven Akersloot 2000ft (600m) is met een minimum van maar 1000ft (300m), wat ook verklaart waarom sommige vliegtuigen zo laag overkomen (de rode lus is om aan te geven waar Akersloot ligt):



Om te vergelijken, is de aanbevolen aanvlieg hoogte boven Brussels 3000ft met een minimum van 2000ft vanaf 10 nautical miles.



Akersloot licht buiten de 10 nautical miles cirkel en ik zou dus verwachten dat 3000ft (900m) de minimumhoogte zou zijn gezien dat dit een bewoond gebied is net als bij Brussels.

Mij inziens zijn er dus eenvoudige verbeteringen die doorgevoerd kunnen worden om de overlast en hinder van het vliegverkeer te verminderen:

1. Meetpunten daadwerkelijk plaatsen onder de aanvliegeroute, dus minimaal een in Akersloot - zodat burgers en bestuurders correcte metingen hebben en niet afgeleide aannames.
2. De minimale hoogte van de aanvliegeroute buiten de 10 nautical miles verhogen naar 3000ft.

Kunnen deze punten meegenomen worden in het nieuwe Luchthavenverkeersbesluit?

Groet, J

J J <[J@odijmond.nl">span style="background-color: black; color: white; padding: 0 2px;">J@odijmond.nl](mailto:

Sent: woensdag 4 september 2024 14:33

To: J <J>

Subject: RE: Hinder van vliegverkeer in Akersloot

Beste J

Naar aanleiding van uw vraag van 4 september geef ik u graag deze aanvullende informatie.

Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

J Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen