

**Van:** Klachten Coördinator <KlachtenCoördinator@lvnl.nl>

**Verzonden:** 30-06-2022 16:05

**Aan:** [REDACTED]@planet.nl

**CC:** Info Mailbas <Info@mailbas.nl>,  
[REDACTED] <[REDACTED]@odijmond.nl>,  
Dinjens <secretariaatwethouderdinjens@velsen.nl>

**Onderwerp:** RE: Klacht luchtvaartverkeer boven [REDACTED], [REDACTED] Velsbroek

---

Geachte [REDACTED]

In uw e-mail van 14 april vraagt u aan Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) om er voor te zorgen dat het vliegverkeer van en naar Schiphol de "oude" route gaat en blijft vliegen. U ondervindt overlast vanwege "een nieuw gecreëerde vliegroute die ons leven beïnvloedt op een nare manier." Er zijn de afgelopen jaren geen routes gewijzigd in het luchtruim rond Velsbroek. Ook de procedures voor het afhandelen van naderend en vertrekkend verkeer zijn niet gewijzigd. We hebben voor u onderzocht of er mogelijk andere verklaringen zijn voor de voor u toegenomen overlast door vliegverkeer. Dit onderzoek kostte ons tijd en inspanning, vandaar dat ons antwoord wat langer duurde dan wat u normaal van ons mag verwachten.

### Vertrekkend vliegverkeer

Vliegtuigen die van Schiphol vertrekken, krijgen volgens de standaardprocedure een vaste vertrekroute toegewezen. Uw woning [REDACTED] te Velsbroek bevindt zich in de directe nabijheid van de vertrekroutes vanaf de Polderbaan richting het noordwesten en zuidwesten. De vertrekroute naar het zuidwesten volgt het traject van het Noordzeekanaal. De verkeersleider laat een vertrekkend vliegtuig direct na de start zoveel mogelijk continue doorklimmen naar kruishoogte. Hierdoor wordt overlast zoveel als mogelijk beperkt.

Het komt regelmatig voor dat een vliegtuig eerder van de vertrekroute wordt gehaald door aanvullende instructies van de verkeersleiding. Dit is overdag toegestaan vanaf een hoogte van 3.000 voet (circa 900 meter) en 's nachts vanaf een hoogte van 9.000 voet (2.700 meter). In bepaalde gevallen is dat nodig zodat er geen conflict ontstaat met ander naderend of vertrekkend vliegverkeer. Ook weersomstandigheden zoals onweers- of regenbuien kunnen lokaal noodzaken tot het geven van aanvullende instructies.

Een andere reden waarom vliegtuigen instructies krijgen is om te zorgen dat zoveel mogelijk vliegtuigen kunnen starten van een geluidspreferente baan. Door het gebruik van de geluidspreferente banen - dat zijn de Polderbaan en Kaagbaan - hebben zo min mogelijk omwonenden in de directe omgeving van Schiphol hinder van vliegverkeer. Vliegtuigen vertrekken op een zo optimaal mogelijke afstand van elkaar om dit te bereiken. Vliegtuigen die achter elkaar vertrekken op een vaste route kunnen op elkaar inlopen als gevolg van onderling verschil in vliegsnelheid. Dit verschil kan ontstaan door verschillen in onder andere vliegtuigtype, belading en startprocedure. In plaats van meer ruimte tussen vertrekkende vliegtuigen te laten - en dus meer bewegingen op de minder geluidspreferente baan - krijgen vliegtuigen dan koers-, hoogte- en/of snelheidsinstructies om conflicten te voorkomen.

In de praktijk volgt in de huidige situatie overdag meer dan 94% van het vertrekkende verkeer van Schiphol de vertrekroute tot een hoogte van 6.000 voet (ongeveer 1.800 meter).

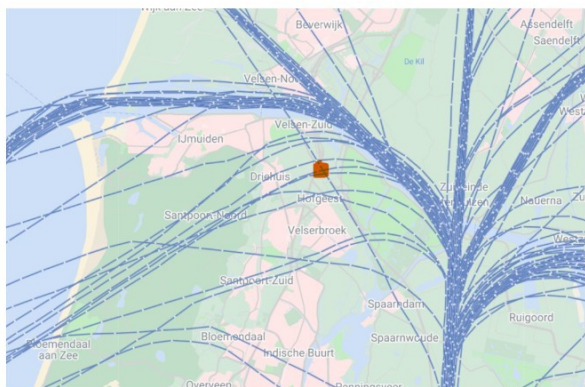
In onderstaande figuur vergelijken we de horizontale vluchtpaden van vertrekkend verkeer vanaf de Polderbaan op een dag voor het begin van de coronapandemie (15 juni 2019) met de huidige situatie (14 juni 2022). Op beide dagen was sprake van wind uit noordelijke richting en is de Polderbaan ingezet als startbaan. De locatie van uw woning bevindt zich ter plaatse van het rode blokje.

Analyse van de vluchtpaden laat zien dat op beide dagen het merendeel van het vertrekkende vliegverkeer de vaste vertrekroutes vanaf de Polderbaan volgt en dat de vluchtpatronen niet zijn veranderd. Dit geldt ook voor het vliegverkeer dat de route boven het Noordzeekanaal volgt.

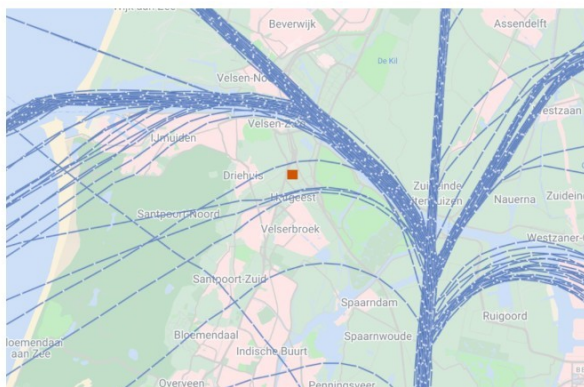
Ook zichtbaar zijn de vluchtpaden van vliegtuigen die eerder van de vertrekroute zijn gehaald en daardoor soms ook ter hoogte van uw woning naar het zuidwesten draaien. De oorzaak hiervoor hebben we hierboven genoemd en is dus niet het gevolg van een routewijziging. Dit is noodzakelijk om het vertrekkende vliegverkeer veilig en efficiënt af te kunnen handelen en ook om meer geluidshinder in de omgeving van Schiphol te voorkomen. Dit vliegverkeer vliegt dan minimaal 3.000 voet (900 meter) of hoger in de nabijheid van Velsbroek.

*Figuur 1: vluchtpaden van vertrekkende verkeer vanaf de Polderbaan op twee dagen voor en na corona*

**15 juni 2019**



**14 juni 2022**



### Naderend vliegverkeer

Naderend vliegverkeer volgt overdag geen vaste routes en wordt met koers, hoogte en snelheidsinstructies vanuit meerdere richtingen samengevoegd tot één verkeersstroom en naar de landingsbaan begeleid. Bij noordelijk of zuidelijk baangebruik, voornamelijk als gevolg van wind uit noordelijke en zuidelijke richtingen, vliegt er overdag nagenoeg geen naderend vliegverkeer over Velseerbroek en de directe omgeving. Dit is alleen het geval wanneer de Buitenveldertbaan wordt ingezet als landingsbaan in westelijke richting (landen baan 27). Het merendeel van het naderende verkeer vanuit het westen vliegt in dat geval op een hoogte van 5.000 voet (circa 1.500 meter) of hoger in de nabijheid van Velseerbroek.

### Verklaring toename overlast

Het vliegverkeer is, na twee jaar van een sterke terugval als gevolg van de coronapandemie, weer aan het toenemen tot ongeveer 1.250 vluchten per dag. In 2019 handelde Schiphol in de zomerperiode gemiddeld ongeveer 1.500 vliegtuigen per dag af. Ook wordt sinds 4 april 2022 de Buitenveldertbaan vaker ingezet omdat de Aalsmeerbaan vanwege groot onderhoud niet beschikbaar is. Dit onderhoud duurt tot medio juli. Hierdoor is er afgelopen periode vaker naderend verkeer vanuit westelijke richting over de regio rond Velseerbroek gevlogen. Dit kan een verklaring zijn voor de door u ervaren toename van uw overlast door vliegverkeer. De oorzaak hiervan ligt dus niet aan route- of procedurewijzigingen.

Meer informatie over de afhandeling van het vliegverkeer door LVNL en de regels vindt u op:

<https://www.lvnl.nl/omgeving/afhandeling-vliegverkeer-in-coronatijd-en-daarna>.

De vluchtpaden rond uw woning kunt u raadplegen op: <https://flighttracking.casper.aero/ams/>. Hier kunt u niet alleen live vluchtpaden zien, maar ook de vluchtpaden per dag tot één jaar terug.

We gaan er vanuit u met deze informatie meer inzicht te hebben gegeven in de afhandeling van het Schipholverkeer in relatie tot uw ervaren overlast. We begrijpen dat we hiermee uw overlast niet weg kunnen nemen. LVNL en Schiphol werken samen aan het verminderen van overlast als gevolg van vliegverkeer met het programma "Minder hinder Schiphol", meer informatie hierover vindt u op: <https://minderhinderschiphol.nl/>.

Met vriendelijke groet,

**Van:** [redacted] <[redacted]@planet.nl>

**Verzonden:** donderdag 14 april 2022 13:51

**Aan:** Communications <[redacted]@lvnl.nl>

**Onderwerp:** Klacht luchtvaartverkeer boven [redacted] Velseerbroek

[redacted]

[redacted]

[redacted]

Geachte meneer, mevrouw,

Na een hele reeks van mailverkeer (betreffende de overlast veroorzaakt door het vliegverkeer) met OD IJMOND, BAS, de gemeente Velsen willen wij een klacht indienen.

Er wordt door alle partijen e.e.a. uitgezocht en dan krijgen we als reactie dat er hier sporadisch vliegtuigen overkomen, dat het om een enkeling gaat. Dan voelen wij ons niet serieus behandeld. Wij signaleren de overlast. Registreren zonet nog 77dB overvliegend verkeer tijdens de koffie buiten en zijn maar weer naar binnen gevluht. En dat is dan weer een hele serie vliegtuigen, de een komt aanzetten terwijl het geluid van de ander nog wegebt. De een na de ander komt over [REDACTED], [REDACTED] Velsbroek gedenderd en als je dan op Flightracking/Caspar kijkt staan ze er regelmatig niet eens op geregistreerd, maar schijnen ze over het Noordzeekanaal te vliegen. Daar zien wij op dat moment geen vliegtuig overheen vliegen, maar we zien en horen hem veel te duidelijk boven ons huis, boven ons hoofd. Veel te laag en met veel te veel herrie. De hoogteregels worden niet nageleefd, vliegtuigen die terugkeren hebben het landingsgestel al uit en die vertrekken raken zowat de nok van ons huis.

De reacties die wij kregen hebben ons niet echt geholpen. Wij wonen hier, wij werken hier, wij signaleren hier, wij hebben hier verstoorde nachtrust, wij hebben hier een verstoorde leef- en werkomgeving. Het gaat hier niet om een Kaagbaan vergelijking. Het gaat om een nieuw gecreëerde vliegroute die ons leven beïnvloedt op een nare manier. Als er op 17 december 2021 vanuit ILT gemeld wordt dat er in een vervolgoverleg tussen ILT en LVNL over gesproken gaat worden, heeft dat dus niet tot een positief merkbaar resultaat voor ons geleid. Het is vandaag 14 april 2022. Dat is vier maanden later en dan verwacht je toch wel eens de oplossing: route in oude glorie hersteld.

ILT meldt:

Wellicht ten overvloede: de ILT kan alleen maar handhavend optreden als er eerst een overtreding van wet- en regelgeving wordt vastgesteld. Is dat niet het geval, dan kan de ILT met het instrument 'handhaving' niets betekenen.

Wij hebben OD IJMOND gevraagd om te onderzoeken naar de mogelijkheid van een langdurige decibelmeterregistratie en een camera op of aan ons huis. Daar komt geen reactie op. Wij willen dat er duidelijkheid komt dat we compleet in de maling worden genomen door een onechte registratie op Flightracking/Caspar, een antwoord van BAS waar we echt niks mee kunnen als alleen maar zij van BAS geven een vliegschema als reactie die over Castricum vliegt en wij zitten [REDACTED] in Velsbroek..., LVNL die je het gevoel geeft dat je in de war bent: wat wij registreren kan niet, want dat gebeurt niet.... Wij willen dat dit wat hier nu plaatsvindt teruggedraaid wordt naar de situatie voor de lockdown van de luchtvaart. Toen zagen we hele rijen over het Noordzeekanaal vliegen richting de sluizen van IJmuiden, de Noordzee. Dat was en is de vliegroute die geregistreerd staat. En wat er nu gebeurd is afsnijden van de bocht en te laag overvliegen om brandstof te besparen. Dat er zoveel bewoners onder die zelfgekozen vliegroute de dupe van zijn wordt niet beseft. Terwijl ik dit zit te typen komt er iedere minuut een KLM of Delta kist vlak boven ons huis over vliegen. Ik snap dat de thuiswerkenden en studerende hier met een geluid reducerende koptelefoon werken. Het is een constante irritante geluidsproductie vanuit de lucht. En dat is dan binnenshuis. Buitenshuis kunnen we niet eens een gesprek voeren....

De klacht samengevat: zoveel betrokken instanties die niets kunnen of misschien wel niet willen beteken, betrokken instanties die een antwoord geven dat kant nog wal slaat, een registratie/ heel veel registraties op Flightracking/Caspar die niet reëel is of zijn, de zeer regelmatige verstoring van ons welbevinden dat wij graag willen dat u als LVNL hier serieus mee aan de slag gaat. U mag hier de benodigde apparatuur plaatsen of liever zorgen dat het vliegverkeer weer op de "oude" route gaat en blijft vliegen.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

## 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