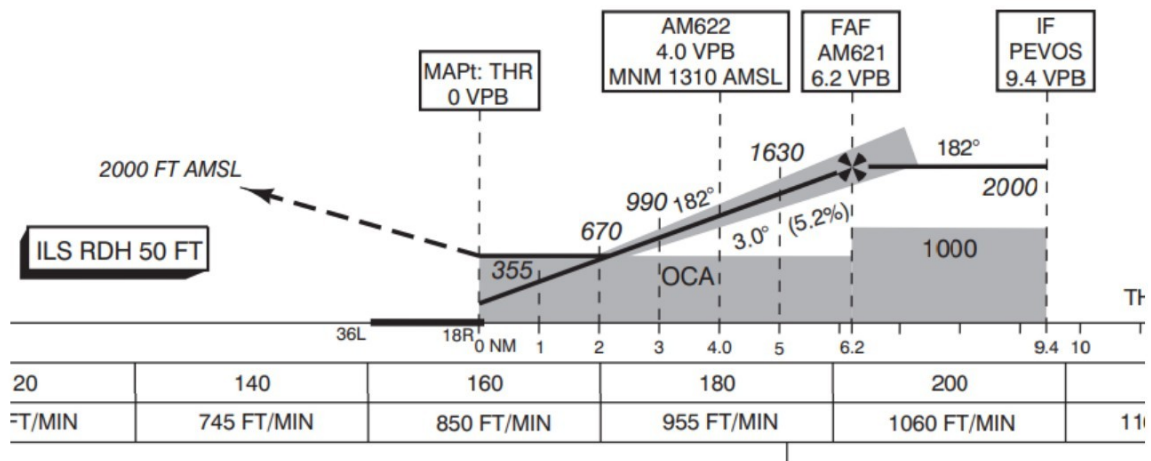


Waarom wordt er bij indraaien ter hoogte van Alkmaar/Heiloo op 2000 voet gevlogen (vanaf zee) en kan dit niet hoger om geluidshinder voor bewoners te verminderen?

Samenvatting:

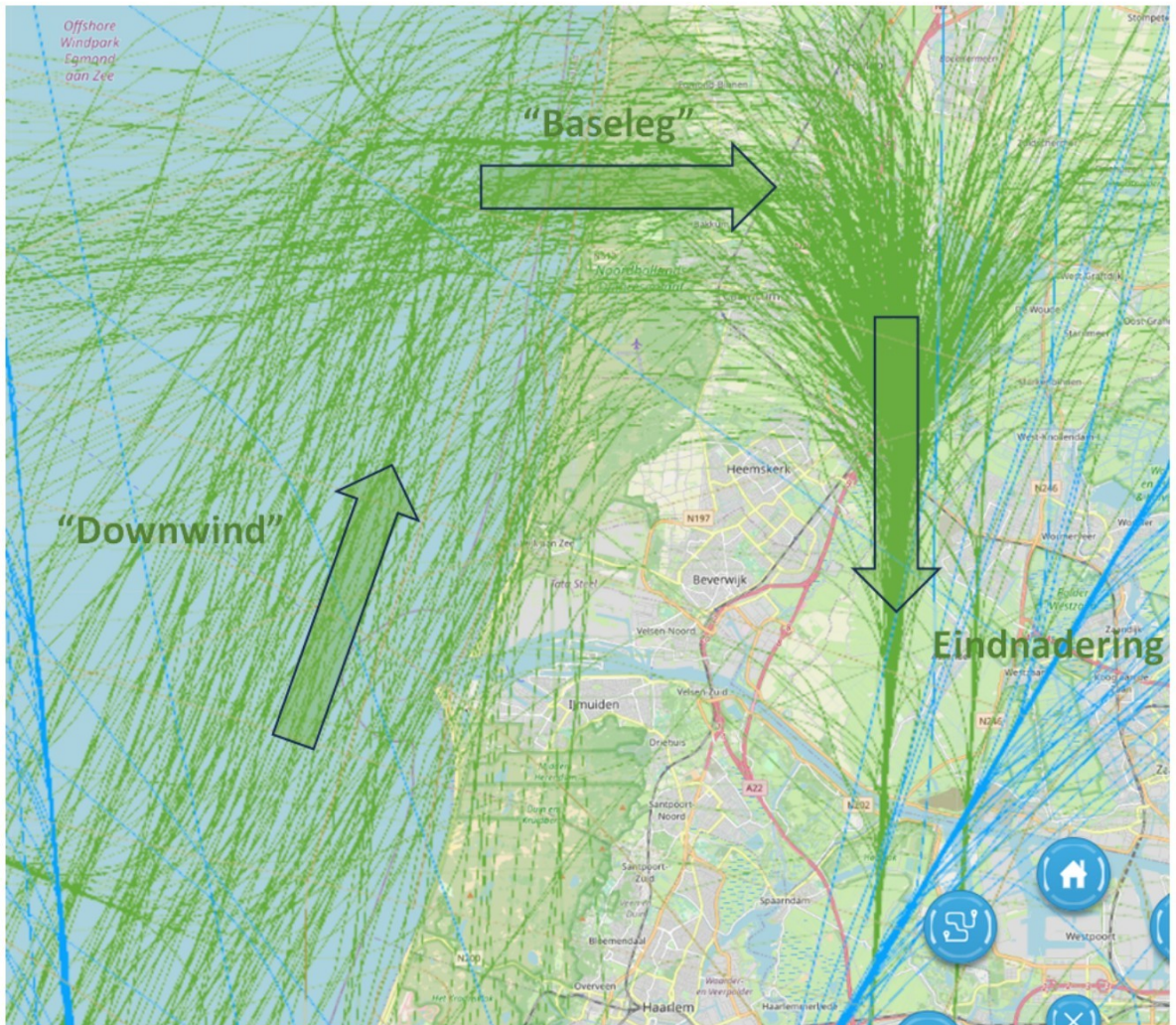
Wanneer er geland wordt op de Polderbaan- en Zwanenburgbaan, is het voor de veiligheid essentieel dat de verkeersleider ervoor zorgt dat te allen tijde het ILS glijpad van de Polderbaan op 2.000 voet wordt onderschept. Daarom zorgt de verkeersleider ervoor dat het vliegtuig bij het indraaien naar de aanvliegeroute op de baan (de "baseleg") op 2.000 voet vliegt. Het moment van indraaien naar de 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.

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 landingsysteem (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 signaal 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/>

Bewoners in Uitgeest melden dat vliegtuigen meer geluid maken – alsof de motoren extra gas geven - als zij in een bocht bij de woonkern vliegen. Wat is hiervan de oorzaak?

Deze vraag is vanuit LVNL moeilijk te beantwoorden. Het zou kunnen dat deze waarneming veroorzaakt wordt doordat het vliegtuig draait. Dan verandert de positie van het vliegtuig (en motoren) ten opzichte van de waarnemer op de grond. Graag adviseren wij om voor een antwoord op deze vraag contact op te nemen met een luchtvaartmaatschappij. Zij beschikken over informatie over de eigenschappen van het vliegtuig en procedures in de cockpit. Ook op de website vliegtuiggeluid.nl van de overheid is (achtergrond)informatie te vinden over waarneming van vliegtuiggeluid en welke factoren dat beïnvloeden.



Bron: website vliegtuiggeluid.nl