

Voorstellen voor hinderbeperking

Voor het aan- en uitvliegen in de nacht geldt dat de primaire banen, Polder- en Kaagbaan worden ingezet. Hiervoor gelden strikte regels. Er wordt aangevlogen in nauw omschreven routes en ook voor het uitvliegen gelden voor de nacht aparte regels. Dit beleid heeft tot doel om de hinder van nachtvluchten zoveel mogelijk te beperken. De praktijk leert het volgende:

- a. Bij het onderhoud aan de primaire banen worden de secundaire banen ingezet voor het verwerken van de nachtvluchten. Er is dan sprake van gespreid aanvliegen over een groot gebied, inclusief stedelijk gebied (zie **bijlage 2**). Onlangs was dit het geval bij het onderhoud van de Polderbaan voor een periode van 3 weken. In 2017 was hiervan sprake voor een periode van bijna tien weken bij het groot onderhoud aan de Kaagbaan.
- b. Vertrekkend vliegverkeer zet ook volgens NADP2 koers vanuit Schiphol. Het nadeel van NDAP2 is dat een vliegtuig op een lagere hoogte, ca 300 meter gaat accelereren om de flaps op te halen. Tijdens deze acceleratie klim het weinig en neemt de snelheid verder toe dan de gangbare 250 knopen. Hoe hoger de snelheid die het wilt bereiken hoe langer het duurt en hoe langer je op lage hoogte vliegt. Dit betekent een hoger geluidsniveau. Echter, hoge geluidsniveaus leiden eerder tot slaapverstoring (zie rapport GGD). Uit de radartracks blijkt dat stedelijke gebieden worden overvlogen (zie **bijlage 3**).

De volgende voorstellen kunnen leiden tot verdere hinderbeperking in de nacht:

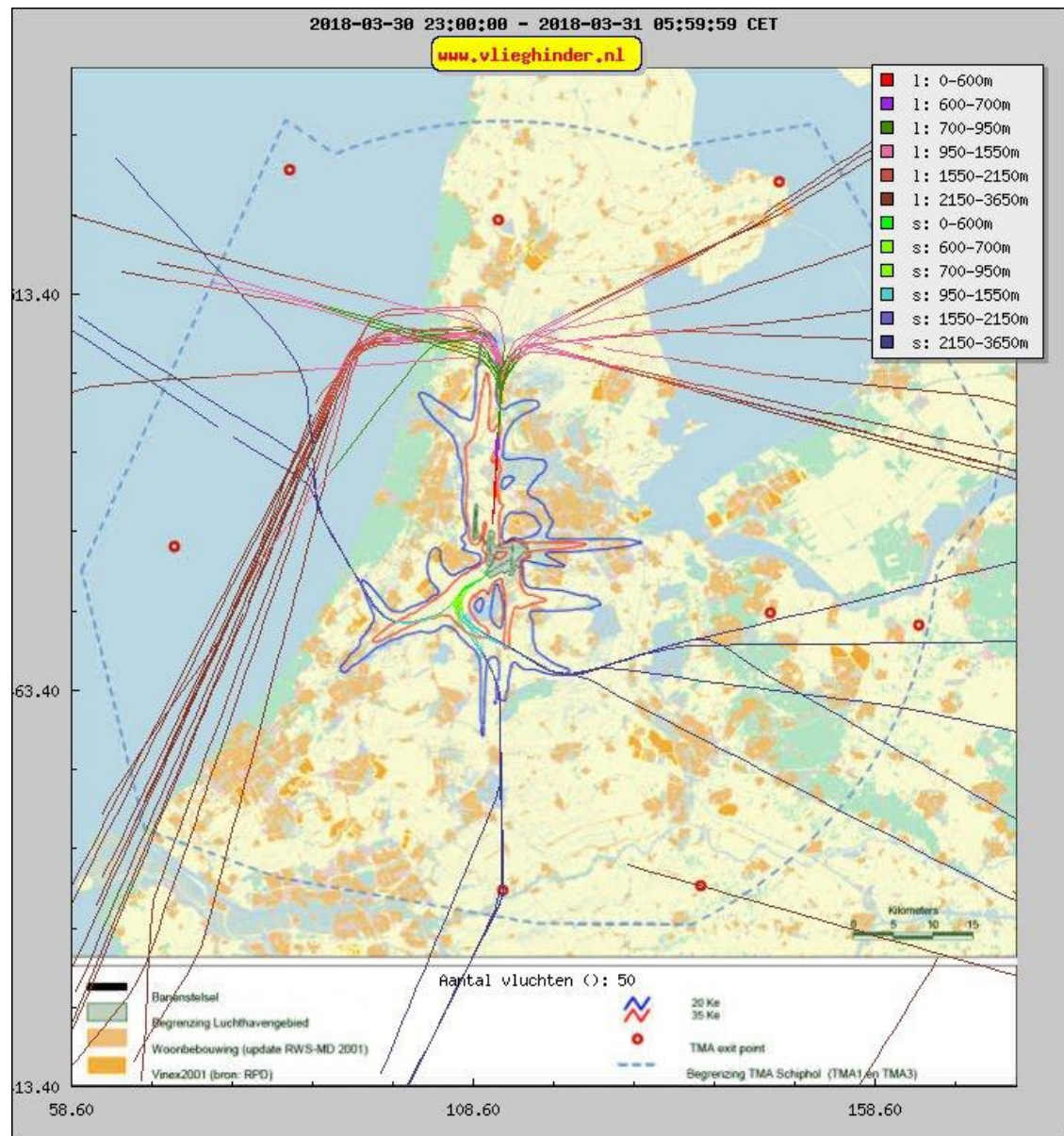
- a. Voor secundaire banen moeten ook vaste naderings- en uitvliegroutes gaan gelden. Onderzocht moet wat de mogelijkheden zijn en welke trajecten dat het beste kan gebeuren. Het beleid dat voor de primaire banen geldt moet hier immers ook gelden; beperken van de nachtelijke vlieghinder over een zo beperkt mogelijk gebied.
- b. Voor vertrekkend verkeer verdient het nader onderzoek om in de nacht in alle gevallen de oude NADP1-procedure te hanteren. Bij NDAP1 begint de acceleratie op 1000 meter hoogte. Vervolgens zou ieder vliegtuig met een snelheid van 250 knopen tot 10.000 ft hoogte moeten vliegen. Het verdient nader onderzoek of dit ook daadwerkelijk gebeurt. Het beste resultaat geeft NDAP1 plus 250 knopen tot 10.000 ft. Deze procedure zou voor alle banen die in de nacht worden gebruikt voor starten moeten gelden.

Bijlagen:

Bijlage 2: Visuele presentatie aanvliegen op secundaire banen en resultaat van a-selecte steekproef
Rapport nachtvluchten

Bijlage 3: Rapport GGD-Kennemerland inzake slaapverstoring

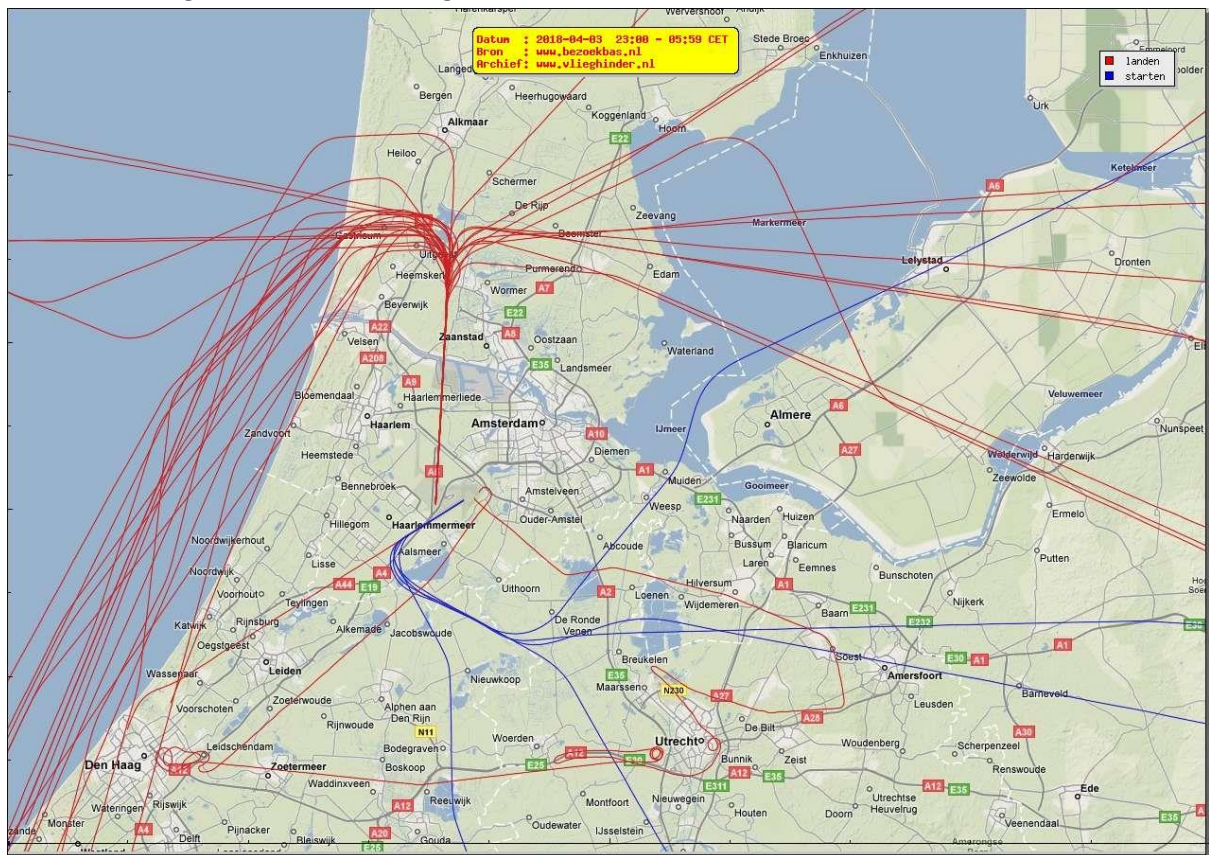
Bijlage 1: Radartracks aanvliegen op de Zwanenburgbaan op 31 maart, 3 en 4 april 2018; hieronder de situatie op 31 maart.



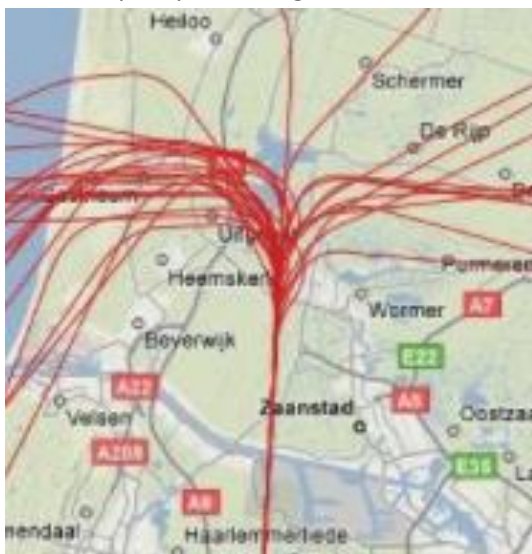
Situatie op 31 maart uitvergroet



Vervolg bijlage 1: radartrack landen op de Zwanenburgbaan in de nacht van 3 april: Castricum, Limmen en Uitgeest worden overvlogen



Situatie op 3 april uitvergroet.



Vervolg bijlage 1: radartrack landen op de Zwanenburgbaan in de nacht van 4 april: Castricum, Limmen en Uitgest worden overvlogen



Situatie op 4 april uitvergroet

