



# Platform Vlieghinder Regio Castricum

o.a. Akersloot Bakkum de Egmondon Castricum Heemskerk Heiloo Limmen Uitgeest

Aan bewonersvertegenwoordigers en wethouders in CROS

Castricum, 9 februari 2004

Geachte dames en heren,

De bewoners van het gebied rond Schiphol willen rust en willen weten waar zij aan toe zijn.

Het is langzamerhand gebruikelijk dat de bevolking van onze regionen door de luchtvaartsector regelmatig wordt verrast op nieuwe onaangenaamheden. Het zijn zaken die vaak als een voldongen feit letterlijk en figuurlijk uit de lucht komen vallen. Daarbij bestaat er onzerzijds de indruk dat ten aanzien van deze zaken er nauwelijks of geen invloed op kan worden uitgeoefend. Dit ondanks het feit dat er recht op overleg is in CROS verband.

Zoiets is zich ons inziens weer voor aan het doen. Het zou de derde keer zijn dat er ingrijpende veranderingen plaats gaan vinden zonder behoorlijk overleg.

- Eerst was daar de geschiedenis met het invoerfoutje, gevolgd door de startnotitie
- Vervolgens de problemen met het parallelle vliegen
- Nu zorgen zonder verdere uitleg gepresenteerde plaatjes over parallel naderen bij ons voor onrust. Deze plaatjes zijn gepresenteerd bij de voorlichting over de voorgaande problemen.

Het gaat ditmaal over een nieuwe wijze van vliegen over Kennemerland en de Zaanstreek en mogelijk ook elders. Wij begrijpen dat het gebruik van deze methode, aangeduid als area-navigation, RNAV, berust op reeds langer bekende begeleidingstechnieken. Zij heeft voor de verkeersleiding veel voordelen. Het kan de baancapaciteit vergroten. Wij twijfelen er evenwel aan of het toepassen hiervan de veiligheid en rust rondom de luchthaven ten goede komt.

Het is gebleken, dat zonder medeweten van andere betrokkenen, door deskundigen uit de sector wordt gewerkt aan het voorbereiden van het ook overdag gebruiken van zulke vaste naderingsroutes. Dit soort routes kan langdurige plaatselijk geconcentreerde overlast veroorzaken. Tegenover de burgerij is in het verleden steeds het overdag afwezig zijn van vaste landingsroutes benadrukt.

Wij hebben geen enkele garantie dat de situatie voor bepaalde groepen mensen hierdoor niet nog verder verslechterd. Volgens de openlijk beleden uitgangspunten van de sector zou buiten de dunbevolkte 35Ke zone slechts een verwaarloosbare fractie van de

bevolking blootgesteld worden aan ernstige geluidshinder. De ervaring leert dat de sector spontaan gemelde klachten vaak minder ernstig neemt en als voorbijgaand wegwijft. Wij wijzen U op de grote aantallen klachten die bij CROS blijven binnenkomen. Wij willen in dit verband verder duidelijk stellen dat het ons niet gaat om de oplossing van deelproblemen die alleen Castricum of onze regio betreffen.

Wij zouden U in overweging willen geven dat U als vertegenwoordigers van de bevolking eist om tijdig bij de voorbereiding van dit soort ontwikkelingen te worden betrokken. U zult de tijd moeten krijgen U op het overleg voor te bereiden. In kwalitatieve zin zou U onafhankelijke deskundigen in moeten kunnen schakelen.

Wij achten het noodzakelijk dat U wordt betrokken bij de beleidsvoorbereiding en de beleidsuitvoering. Het beoordelen van de belangen van de burgerij zou niet eenzijdig moeten berusten bij slechts de luchtvaartsector.

Wij verzoeken U daarom te eisen dat U als vertegenwoordigers van de burgers in staat zult worden gesteld bij de beleidsvoorbereiding vragen te kunnen stellen aan een facilitaire groep van ter zake deskundige wetenschappers. Deze groep moet in het bijzonder U ten dienste staan en het vertrouwen van U genieten. Vertrouwen dat de luchtvaartsector om begrijpelijke redenen heeft verloren. De werkgroep moet over excellente kennis beschikken ter zake van overlast door vliegtuigverkeer. De groep zou de opdracht kunnen krijgen onafhankelijk onderzoek te verrichten naar de interactie tussen luchtvaartsector en omgeving, met toegang tot de benodigde informatie en zodanig samengesteld dat ook de sector de deskundigheid van de groep kan en wil respecteren.

Het moge vanzelf spreken dat ontwikkelingen in de luchtvaart niet alleen mogen steunen op groeiend inzicht op economisch en technisch gebied. Er dient gelijke zorg besteed te worden aan ontwikkeling en voortdurende aanpassing van beleid op het gebied van veiligheid en geluidshinder in de wijde omgeving van de mainport.

Hoogachtend,  
Het bestuur van de vereniging  
Platform Vlieghinder Regio Castricum

Prof dr O.L.M. Bijvoet, voorzitter  
Mr C.J. Lagendijk-Gaillard, vice voorzitter  
Ir G.Huizing, penningmeester  
G.A. Hoogendijk, lid  
H.A. Bergman, lid  
Th. C.F. Klören, lid  
Ing. J.W. Peppelman. lid

Aantal bijlagen: 3

Bijlagen 1.

E-mail aan CROS dd 05/02/04:

De term RNAVtransitie wordt op de IKB website vermeld als een routerings-techniek achter het nachtelijke transitievliegen (in het kader van uitleg bij het plaatje van "hoe werd er vannacht gevlogen") .

RNAV (= area navigation) moet het mogelijk maken om met hoge langs vaste routes te laten vliegen met behulp van bakens of van satellieten (bijv VOR, LORAN en/of GPS). Het is niet een techniek die specifiek 's nachts wordt toegepast. Deze techniek kent verder gedefinieerde waypoints, net als de waypoints die we nu ook kennen. (De waypoints hebben namen: bijvoorbeeld NIRSI, EH607 of EH608. Die drie staan ook op het kaartje: NIRSI is het gijze puntje in zee onder de vierde lijn van boven. Daar vanuit is weer een horizontale lijn landinwaarts getrokken, die schuin afbuigt bij een volgend waypoint, EH607). Als voordeel van RNAV wordt gemeld dat men met behulp daarvan veel vliegtuigen laag kan laten vliegen en juist met hoge frequentie en langs vaste lijnen naar binnen kan halen. Ideaal dus in verband met wat nu al gebeurt in Kennemerland. Wel maakt het programmeren van vliegtuigen nodig. Met RNAV zou men hier juist winst kunnen halen in termen van frequentie en dus van capaciteit.

Op het plaatje dat de LVNL vorige week vrijdag presenteerde, staan zowel links als rechts de waypoints, het nachtelijk traject, en de, wat nu nog heet 'vliegpatronen' voor overdag., De linker (westelijke) patronen gesymboliseerd door drie bundels lijnen binnen een allesomvattende groene achtergrond, lopend naar de Pbaan en de rechter (oostelijk) door een of twee bundels en een lichtblauwe achtergrond, lopend naar de Zbaan. Tot nu toe heeft de LVNL altijd benadrukt dat overdag geen sprake is van routes of van luchtwegen, hooguit van patronen en de huidige presentatie als groepen lijnen is iets helemaal nieuw. Waarom?

Moet het huidige gebruik van de term RNAV (door het IKB dus sinds kort gebruikt bij het plaatje 'hoe werd er vannacht gevlogen?'), gezien worden in combinatie met de lijnen op het plaatje. Heeft het soms betrekking heeft op een vooroefening met die techniek? Hebben die lijntjes op de kaart hieronder er iets mee te maken? Kunnen de lijnen of groepen van lijnen geplande RNAV trajecten voorstellen? Misschien zie ik spoken, maar misschien ook niet. Zoals Uzelf al aangeeft vraagt ook de nieuwe wijze van presenteren van het plaatje op zich om uitleg.

Als de lijnen inderdaad RNAV transities zijn is het nadeel voor de burger dat alle vliegtuigen achter elkaar en steeds opnieuw langs hetzelfde traject overkomen. Dat zal in Castricum zeker problemen geven (zie plaatje!!). Dat zal nog erger zijn wanneer zoals vandaag en zoals aangekondigd in de presentatie waar ook het plaatje vandaan komt, 18R van de vroege ochtend tot laat in de nacht als landingsbaan geprogrammeerd staat.

Het is het goed recht van LVNL om te experimenteren, maar als daardoor later mensen voor het voldongen feit zouden kunnen staan dat er ook overdag vaste baantjes worden gevlogen is dat minder leuk. Die vaste lijnen klinken me niet als muziek in de oren.

Openheid zou de LVNL sieren.

Ik ben benieuwd

groet

[Het genoemde plaatje staat in bijlage 3].

## Bijlage 2

E-mail met antwoord van CROS

Inmiddels heb ik ook antwoord op een andere vraag van u: de eventuele RNAV route boven Castricum.

We hebben zelf onderzoek hiernaar gedaan en uw vraag uitgezet bij LVNL. Dit levert het volgende op.

De lijnen die ingetekend staan in de afbeelding 'parallel naderen' op pagina 8 van de LVNL presentatie geven inderdaad RNAV routes aan. Deze staan ook al in het AIP (handboek voor piloten) vermeld. (Indien u wenst kan ik u een kopie van betreffende pagina nasturen)

De "sterretjes" die op de kaart voorkomen aan de beide uiteinden en in het midden van de twee zwarte gehoekte lijnen zijn inderdaad way points, virtuele bakens.

Deze RNAV routes worden overdag echter nog niet of nauwelijks gebruikt. Het gaat hier om mogelijke toekomstige ontwikkelingen.

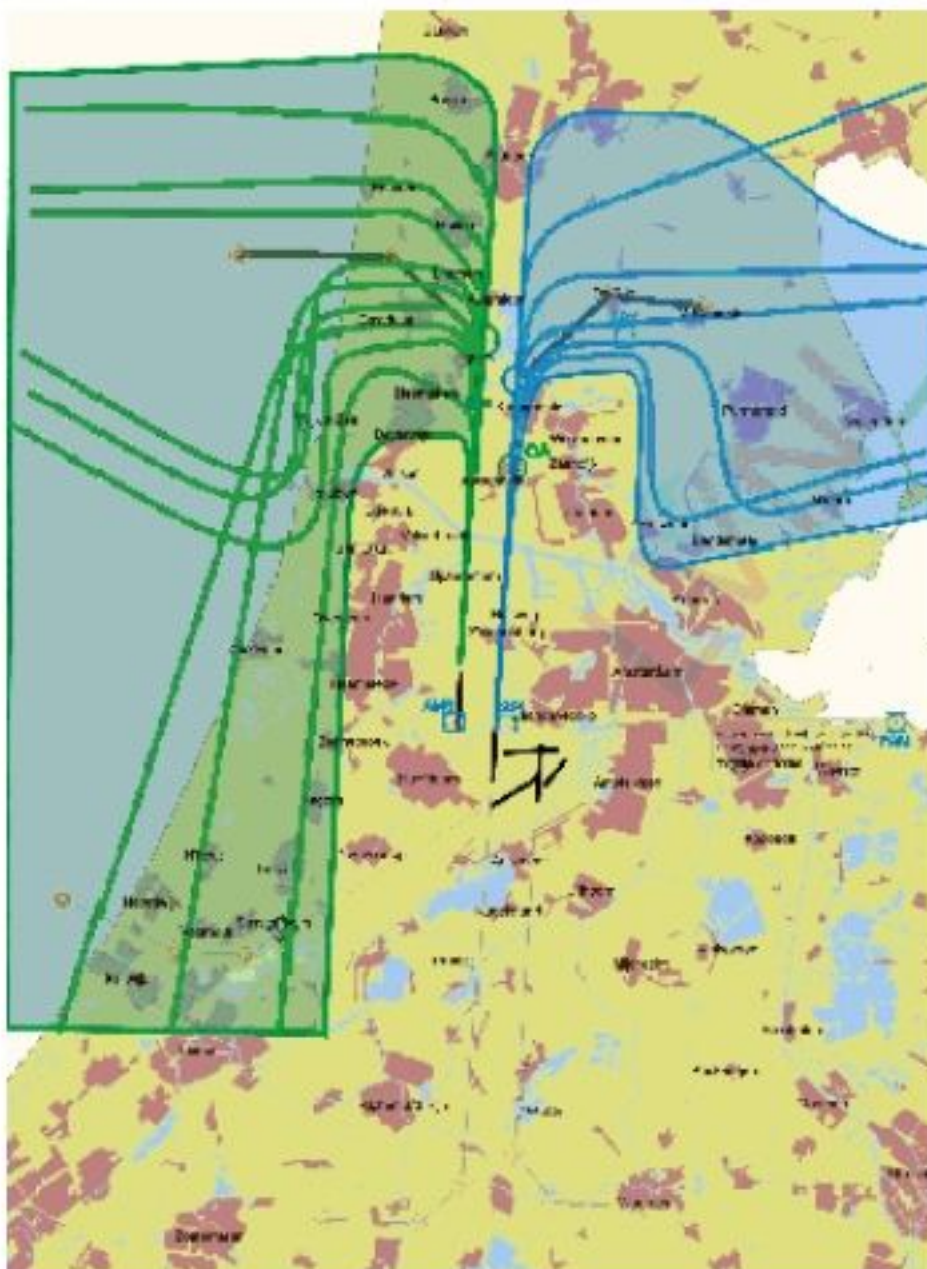
LVNL is aan het onderzoeken of er in de toekomst ook voor landend verkeer overdag vaste luchtverkeerwegen kunnen worden ontwikkeld met behoud van capaciteit (dat is nu nog niet het geval). Dit in navolging van de nieuwe procedures voor landend verkeer in de nacht.

CROS moet door LVNL op de hoogte gehouden worden van de voortgang van deze ontwikkelingen.

Deze ontwikkeling kan namelijk niet los gezien worden van de discussie over de vraag of luchtverkeer juist in bepaalde delen van het luchtruim geconcentreerd moet worden als middel om geluidbelasting te beperken of dat juist spreiding het antwoord op die vraag moet zijn.

Ik hoop dat dit antwoord geeft op uw vraag.

# Parallel naderen



Luchtverkeersleiding Nederland