

Beantwoording vragen:

Q: Wat vindt u van de doelstelling van de initiatiefwet?

A: Het reduceren van nachtelijke geluidshinder vind ik een loffelijk streven.

Q: Wat vindt u van de invulling van die doelstelling?

A: De geleidelijke invoering van het verbod op nachtvluchten zou probleemloos moeten verlopen, alhoewel ik mij kan voorstellen dat luchtvaartmaatschappijen welke veelvuldig gebruik maken van de huidige nachtslots daar anders over denken.

Q: Zijn doel en middel met elkaar in overeenstemming?

A: Doel (ongestoorde nachtrust) en middel (van vermindering naar verbod nachtvluchten) zijn volledig met elkaar in overeenstemming.

Dit doel is belangrijk, gezien de nieuwe richtlijnen die [de WHO in 2018 heeft gepresenteerd](#)

Q: Zijn er redelijkerwijs alternatieven denkbaar met hetzelfde resultaat maar een minder grote economische impact?

A: Alternatieven zijn wel degelijk denkbaar, bijvoorbeeld voor de vele vakantievluchten die momenteel na 23:00 uur arriveren of voor 06:00 uur starten.

De vliegschema's van deze vluchten kan je omzetten naar een laat vertrek vanaf Schiphol (met desnoods een korte nachtstop op de bestemming) gevolgd door een vroege aankomst op Schiphol. Vakantievluchten naar een wat verdere vakantiebestemming zoals de Canarische eilanden of Egypte kunnen geheel binnen deze periode van nachtsluiting worden uitgevoerd, mits er op de vakantiebestemming geen sprake is van nachtsluiting.

In de jaren 70 en begin jaren 80 moesten de EU vrachtluchten per DC-9RC van KLM ook regelmatig wachten op een buitenstation omdat er niet mocht worden geland voor 06:00 uur op een andere baan dan de Kaagbaan, wat bij de overheersende zuidwestelijke wind vaak het geval was.

Q: Zijn de uitzonderingen proportioneel?

A: Als hiermee de uitzondering wordt bedoeld dat extensie van de nachtsluiting mogelijk is tot middernacht in geval van onvoorziene vertraging, dan lijkt mij dit redelijk.

Q: Is de invoertermijn werkbaar en redelijk?

A: Een meerjarige invoertermijn lijkt mij redelijk om luchtvaartmaatschappijen in staat te stellen om hun planning en schema's geleidelijk aan te passen.

Aanvullend:

In de loop der jaren zijn er veel nachtvluchten bij gekomen

Om ticketprijzen van vakantievluchten laag te houden was het nodig om vroeg te vertrekken (voor 06:00 uur) en op een laat tijdstip (tot ruim na 23:00 uur) te arriveren. Op deze wijze er zijn meer vluchten per vliegtuig per etmaal mogelijk.

Bij netwerkvluchten is er eveneens een geleidelijke verschuiving opgetreden naar vroege aankomsten (voor 06:00 uur) van veel intercontinentale vluchten.

Tussen vakantie- en netwerkvluchten door zijn er nog diverse arriverende en vertrekkende vrachtluchten.

De wijziging van de nachtelijke aankomstroute voor de Polderbaan in mei 2015 (ARTIP 2C naar ARTIP 3B en nu ARTIP 4B) heeft meer nachtelijke geluidshinder boven bewoond

gebied veroorzaakt. Bovendien is ARTIP 3B (4B) 21 NM langer dan ARTIP 2C. (zie de kaarten op pagina 3 en 4 van dit document)

Het punt EH602 boven gemeente Bergen NH wordt regelmatig horizontaal vliegend op FL070 gepasseerd. Indien het horizontale segment aanvangt na een daling vlak voor EH602, ontstaat er extra geluidshinder doordat er gas wordt bijgegeven. Een straalmotor die vanaf stationair (flight idle) accelereert naar een hogere stuwkracht om horizontaal te vliegen, produceert tijdens dit proces vaak extra geluid.

In de theoretische geluidsberekeningen wordt dit waarschijnlijk weggepoetst in de Lden-waarde, maar mensen worden wakker van geluidspieken.

Het gebied rondom Castricum (EH607-EH608) krijgt nu al het nachtelijke vliegverkeer over zich heen, terwijl dit eerder uitsluitend voor aankomsten via SUGOL 3B (nu SUGOL 4B) gold.

Op 21 mei 2020 is de vaste hoogte van FL055 boven NIRSI gewijzigd naar een variabele hoogte tussen FL055 en FL070. Dit werd door de minister aangekondigd als "[goed nieuws](#)" omdat er nu hoger aangevlogen kon worden en dit minder geluidshinder zou veroorzaken bij Castricum en omgeving.

Waarschijnlijk ging de minister ervan uit dat alle vliegtuigen NIRSI nu op FL070 passeren op basis van [het bericht van LVNL](#)

De afstand van NIRSI tot baan 18R (Polderbaan) bedraagt 19,7 NM. Uitgaand van een normaal dalprofiel van 300 ft per NM zou de hoogte boven NIRSI redelijkerwijs 5910 ft bedragen (~FL060).

Vanaf NIRSI tot aan de baan dient het vliegtuig nog snelheid te reduceren en dient het vliegtuig te worden geconfigureerd voor de landing (flaps/Landing gear).

Met hoger aanvliegen dan ~FL060 bij NIRSI wordt het glijpad van boven benaderd, wat de kans verhoogt op een "unstabilized approach". Dit was een belangrijke factor bij [het accident met vlucht TK1951 op 25 februari 2009](#).

In de praktijk wordt NIRSI derhalve zelden hoger dan FL055 gepasseerd en is er in feite geen sprake van een reductie van geluidshinder.

Als laatste punt:

["In een eindige wereld is het niet mogelijk om eindeloos te groeien"](#)

Bron: opiniestuk hoogleraar milieukunde en oud-directeur van het RIVM Klaas van Egmond in de Volkskrant van 28 oktober 2019.

NOTES:
 1. ATC may deviate from the transitions by radar vectors.
 2. Rejoining the transition may take place at NIRS1.

Altitudes / Speeds:
 ENTRY LEVELS SCHIPHOL TMA: Cross IAF at FL 100.
 During the transition, descend to or maintain a level as instructed by ATC.

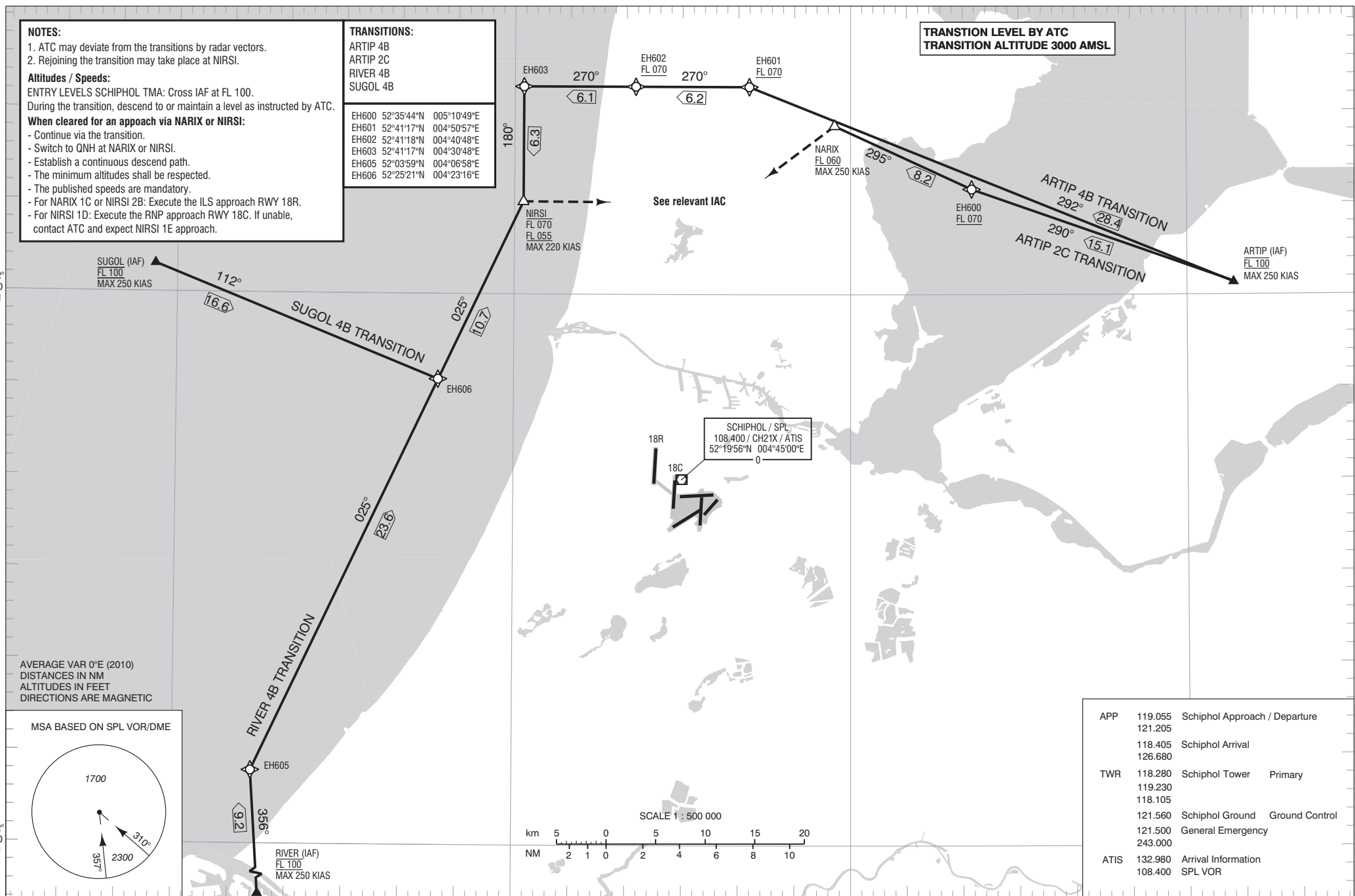
When cleared for an approach via NARIX or NIRS1:
 - Continue via the transition.
 - Switch to QNH at NARIX or NIRS1.
 - Establish a continuous descend path.
 - The minimum altitudes shall be respected.
 - The published speeds are mandatory.
 - For NARIX 1C or NIRS1 2B: Execute the ILS approach RWY 18R.
 - For NIRS1 1D: Execute the RNP approach RWY 18C. If unable, contact ATC and expect NIRS1 1E approach.

TRANSITIONS:

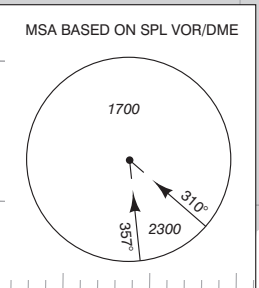
ARTIP 4B
 ARTIP 2C
 RIVER 4B
 SUGOL 4B

EH600	52°35'44"N	005°10'49"E
EH601	52°41'17"N	004°50'57"E
EH602	52°41'18"N	004°40'48"E
EH603	52°41'17"N	004°30'48"E
EH605	52°03'59"N	004°06'58"E
EH606	52°25'21"N	004°23'16"E

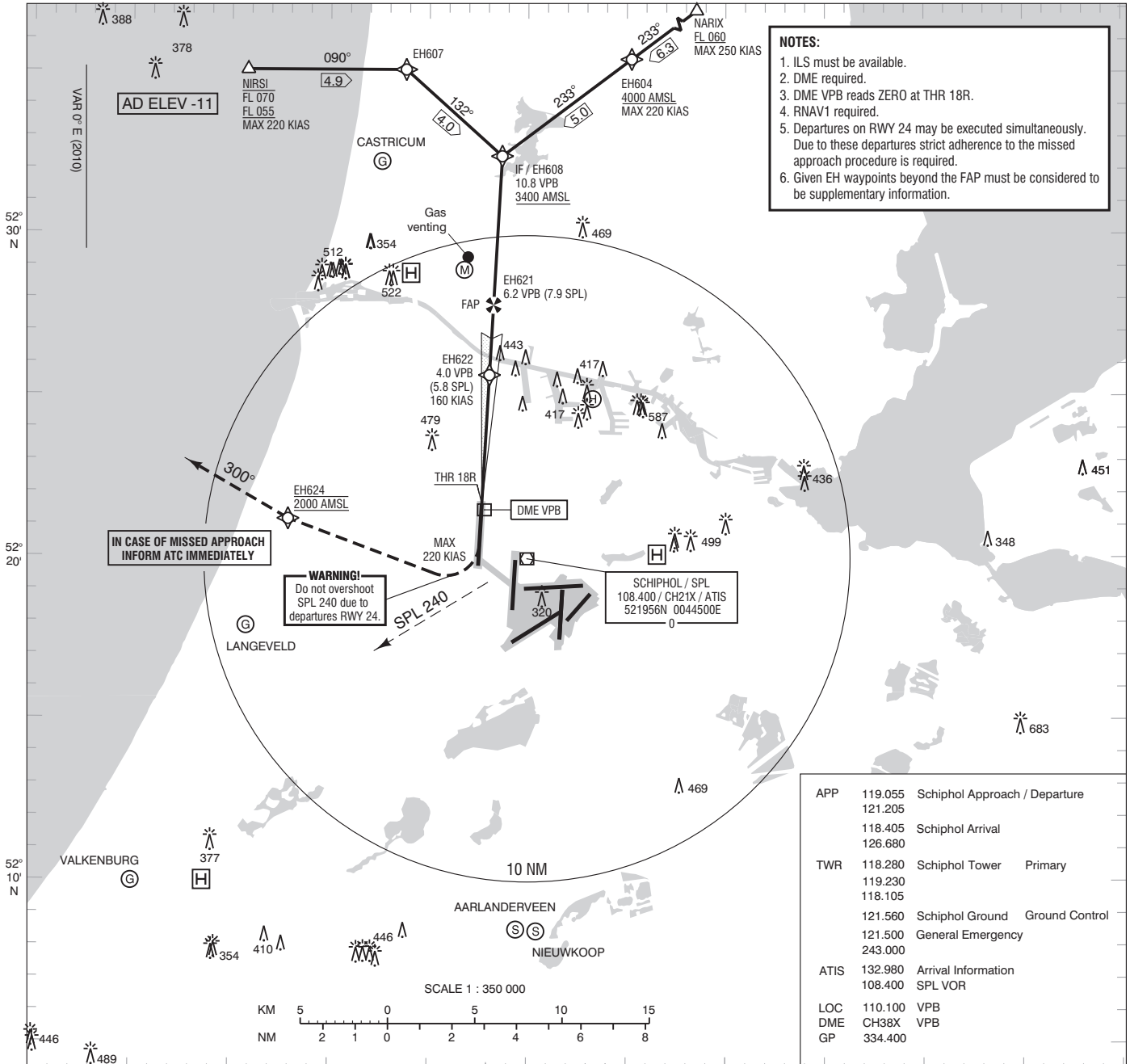
**TRANSITION LEVEL BY ATC
 TRANSITION ALTITUDE 3000 AMSL**



AVERAGE VAR 0°E (2010)
 DISTANCES IN NM
 ALTITUDES IN FEET
 DIRECTIONS ARE MAGNETIC



APP	119.055	Schiphol Approach / Departure
	121.205	
	126.680	
	118.405	Schiphol Arrival
TWR	118.280	Schiphol Tower Primary
	119.230	
	118.105	
	121.560	Schiphol Ground Ground Control
	121.500	General Emergency
	243.000	
ATIS	132.980	Arrival Information
	108.400	SPL VOR



NOTES:

1. ILS must be available.
2. DME required.
3. DME VPB reads ZERO at THR 18R.
4. RNAV1 required.
5. Departures on RWY 24 may be executed simultaneously. Due to these departures strict adherence to the missed approach procedure is required.
6. Given EH waypoints beyond the FAP must be considered to be supplementary information.

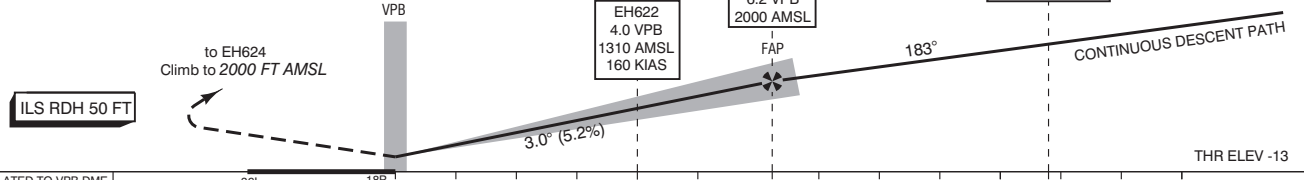
APP	119.055	Schiphol Approach / Departure
	121.205	
	118.405	Schiphol Arrival
	126.680	
TWR	118.280	Schiphol Tower Primary
	119.230	
	118.105	
	121.560	Schiphol Ground Ground Control
	121.500	General Emergency
	243.000	
ATIS	132.980	Arrival Information
	108.400	SPL VOR
LOC	110.100	VPB
DME	CH38X	VPB
GP	334.400	

4°20' E 4°30' 4°40' 4°50' 5°00' 5°10' E

1. Missed approach
 - Inform ATC immediately.
 - Turn right as soon as practicable but not below 500 FT AMSL to EH624, MAX 220 KIAS.
 - Do not overshoot SPL 240.
 - Climb to and cross EH624 at 2000 FT AMSL.
 - At EH624 track 300 MAG.
2. Missed approach in case of communication failure
 - Turn right as soon as practicable but not below 500 FT AMSL to EH624, MAX 220 KIAS.
 - Do not overshoot SPL 240.
 - Climb to 3000 FT AMSL.
 - At EH624 turn right to SPL.
 - Cross SPL at 3000 FT and execute the instrument approach procedure as depicted on page AD 2.EHAM-IAC-18R.1.

**TRANSITION LEVEL BY ATC
TRANSITION ALTITUDE 3000 FT AMSL**

IF
EH608
10.8 VPB
MNM 3400 AMSL



DIST RELATED TO VPB DME	36L	18R	0 NM	4.0	5	6.2	10	10.8	13
GS IN KT	100	120	140	160	180	200	220		
VERTICAL SPEED	530 FT/MIN	635 FT/MIN	745 FT/MIN	850 FT/MIN	955 FT/MIN	1060 FT/MIN	1165 FT/MIN		

OCA (OCH) ELEV THR 18R: -13.0 FT																								
ACFT CAT	CAT III supported		CIRCLING*																					
	CAT I	CAT II																						
A	128 (141)	(50)	620 (630)																					
B	138 (151)	(59)	780 (790)																					
C	151 (164)	(73)	880 (890)																					
D	165 (178)	(89)	900 (911)																					
DL	168 (181)	(96)																						
CEILING AND VISIBILITY MINIMA																								
TAKE-OFF	DAY:	NA	NIGHT: NA																					
LANDING	DAY:	NA	NIGHT: NA																					
		DIRECTIONS ARE MAGNETIC DISTANCES IN NM ALTITUDES AND ELEVATIONS IN FEET AMSL																						
		* Circling procedures to and landing on RWY 18L and 36L is not permitted, except in case of an emergency.																						
		<table border="1"> <tr> <td>THR 18R</td> <td>522136.9N</td> <td>0044242.2E</td> </tr> <tr> <td>EH604</td> <td>523521.9N</td> <td>0045014.1E</td> </tr> <tr> <td>EH607</td> <td>523502.0N</td> <td>0043848.8E</td> </tr> <tr> <td>EH608</td> <td>523221.9N</td> <td>0044341.3E</td> </tr> <tr> <td>EH621</td> <td>522745.7N</td> <td>0044316.0E</td> </tr> <tr> <td>EH622</td> <td>522536.2N</td> <td>0044304.1E</td> </tr> <tr> <td>EH624</td> <td>522109.6N</td> <td>0043255.3E</td> </tr> </table>		THR 18R	522136.9N	0044242.2E	EH604	523521.9N	0045014.1E	EH607	523502.0N	0043848.8E	EH608	523221.9N	0044341.3E	EH621	522745.7N	0044316.0E	EH622	522536.2N	0044304.1E	EH624	522109.6N	0043255.3E
THR 18R	522136.9N	0044242.2E																						
EH604	523521.9N	0045014.1E																						
EH607	523502.0N	0043848.8E																						
EH608	523221.9N	0044341.3E																						
EH621	522745.7N	0044316.0E																						
EH622	522536.2N	0044304.1E																						
EH624	522109.6N	0043255.3E																						
		MSA BASED ON SPL VOR/DME																						