

Beantwoording vragen over de routes van de belevingsvlucht

Vanuit regio De Peel zijn vragen gekomen over de belevingsvlucht van dinsdag 18 oktober. De voornaamste vraag is waarom de daadwerkelijk gevlogen routes afwijken van de geplande routes.

Het is te begrijpen dat deze vraag gesteld wordt. De daadwerkelijk gevlogen routes zijn inderdaad anders dan de getekende lijnen op de kaart. In de planning was echter al bekend dat niet exact volgens de lijnen gevlogen kon worden. De eerste producten uit de planning bevatten daarom ook gebieden en geen lijnen. Later in de planning is er alsnog voor gekozen lijnen te gebruiken op de kaart in plaats van gebieden. Dit om de kaarten overzichtelijk te houden. Dit waren geenszins routes. Dit waren referentielijnen. De referentielijnen waren bedoeld richting te geven aan de diverse vliegpatronen die die dag gevlogen zouden worden. Door een diversiteit aan patronen te vliegen zouden verschillende geluidsprofielen aan bod komen. In diverse woonkernen zijn geluidsm Meetpunten neergezet om het geluid van de verschillende patronen te kunnen meten.

De vliegpatronen waren een mix van vliegen op zicht en vliegen op instrumenten. Aangezien op De Peel (nog) geen bakens aanwezig zijn en dus ook nog geen instrument vliegprocedures bestaan, is een inschatting gemaakt hoe deze procedures er in de toekomst uit zouden kunnen zien. Dergelijke procedures bevatten verschillende elementen om de nadering en landing veilig te kunnen uitvoeren maar ook om de belasting van de omgeving te minimaliseren. Coördinaten en routes worden dan ook zorgvuldig gekozen. Voor deze belevingsvlucht zijn procedures bedacht die gesimuleerd zijn uitgevoerd.

De uitvoering, ook al lijkt dat misschien niet zo, is uitgevoerd zoals bij de voorbereiding past. Zes naderingen uit het oosten en zes naderingen uit het westen zijn uitgevoerd. De naderingen, zowel op zicht als gesimuleerd op instrumenten hebben de referentielijnen zo goed als mogelijk benaderd. Dit was mogelijk omdat een naderingsprocedure over het algemeen het afvliegen van standaard coördinaten behelst. In de *departures* na take off is meer variatie gezien ten opzichte van de referentielijnen. Dit heeft verschillende redenen. Zoals gezegd, zijn er op de Peel nog geen bakens en zijn er nog geen procedures. De *departures* zijn daarom dus op zicht uitgevoerd. Deze worden altijd beïnvloed door verschillende elementen, zoals ander vliegverkeer, specifieke opdrachten van de verkeersleiding en aansluiting op vervolgroutes. Nog bepalender is de procedure van de standaard take off op zicht. Een belangrijk onderdeel daarvan is dat het behalen van een specifieke hoogte (400ft) bepalend is voor het inzetten van een bocht in het vliegcircuit. Dit punt wordt eerder of later bereikt, afhankelijk van het gewicht van het vliegtuig. Hoe lichter het vliegtuig is, hoe eerder de hoogte wordt bereikt. Met een snelheid van 450 km/h zijn er grote verschillen in het punt van draaien. Daarnaast dicteert regelgeving de minimale hoogte boven aaneengesloten bebouwing. Net na take off is dat niet altijd mogelijk waardoor op afstand de bebouwing vermeden moet worden.

Kortom de gevlogen profielen geven een representatief beeld van de dynamische vliegbewegingen rondom een vliegveld. Sommige geluidmeetpunten zijn niet direct overvlogen, maar dat past ook niet bij de vliegpatronen en was ook niet de bedoeling. Deze meetpunten hebben wel het geluid aan een diversiteit van profielen kunnen meten. Het geproduceerde geluid gaf een zo compleet mogelijke beleving, gegeven het feit dat met beperkte middelen zicht- en gesimuleerde instrumentvliegprocedures zijn gevlogen en ook in de toekomst het direct overvliegen van woonkernen wordt voorkomen.

