
Van: [REDACTED]
Verzonden: maandag 10 augustus 2026 22:18
Aan: [REDACTED]

Onderwerp: Re: Beantwoording vraag mbt vliegbewegingen boven Heiloo

Dag [REDACTED]

Dank voor uw uitgebreide toelichting.

Mijn mail was gericht aan BAS, met kopie naar College van Ben W en de gemeenteraad.

Aangezien ik in eerste instantie een foutmelding kreeg via mailadres BAS, heb ik dat in de herhaling opnieuw gedaan. Toen is mijn mail wel naar BAS verzonden, evenwel tot op heden niets van deze organisatie gehoord of gelezen.

Nu lijkt het alsof ik apart naar het College en de gemeenteraad heb geschreven.

In uw antwoord heb ik geen nieuwe dingen gelezen, ik ben redelijk ingevoerd in de Schiphol problematiek. Wel was nieuw voor mij de drie aparte meetpunten: Het Veld, De Krogt en Trompenburg, een goede ontwikkeling want ik heb altijd geleerd:

Meten is weten.

Dit lijkt mij meer betrouwbaar dan het berekenen van de zg Kosten eenheden voor vaststelling van het geluid.

Met betrekking tot de hoogtes boven Heiloo van naderend vliegverkeer naar de polderbaan, zelf zit ik meer in het decimale stelsel en spreekt 600 meter hoogte mij meer aan dan 2000 voet, alhoewel het op een paar meter na hetzelfde is.

Dat is echt laag hoor en dan maakt het een groot verschil of het vliegtuig boven het gemeentehuis vliegt, of boven mijn huis en ik maak me sterk dat de geluidsmeting via het NOMOS meetpunt bij het gemeentehuis ook het geluid boven mijn woning meet. Nee dus, althans misschien een fractie van het geluid.

Jaren geleden heb ik weleens gebeld naar BAS, toen dat nog ging, maar ik ben daar gewoon mee gestopt, eerlijk gezegd wil ik niet als een notoire criticaster te boek staan,

Bovendien, welk kabinet ook regeert, alles wat op Schiphol gebeurt, notabene tegen bestaande milieuwetten in, wordt keer op keer gedoogd. Dan heeft protesteren naar mijn gevoel weinig zin.

En wat BAS betreft, ik wacht hun antwoord af, alhoewel ik niet verbaasd zal zijn als er überhaupt geen reactie komt.

Des te meer waardeer ik uw uitvoerige en heldere betoog, dank.

O ja, [REDACTED], een mannelijke naam.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Op 10 aug 2026, om 13:44 heeft [REDACTED] het volgende geschreven:

Beste mevrouw [REDACTED]

Op 29 juli stuurde u de gemeente Heiloo een e-mail waarin u melding doet van de overlast die u ervaart en uw zorg dat Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) het geluidmeetpunt in Heiloo bewust mijdt bij haar koersinstructies. Wij (Omgevingsdienst IJmond) ondersteunen de gemeente Heiloo in het Schipholdossier vandaar dat u deze mail van mij ontvangt.

De gemeente herkent uw gevoel van overlast door het vliegverkeer en begrijpt goed dat dit een grote impact kan hebben op het woon- en leefklimaat in Heiloo. Via deze e-mail zou ik graag iets uitgebreider ingaan op de problematiek van vliegverkeer, vliegroutes en meetpunten.

Vlieghoogte, hoe hoog mag er gevlogen worden?

Voordat toestellen vertrekken worden er veel berekeningen gemaakt op basis van het startgewicht, windkracht, windrichting, temperatuur, etc. Denk bijvoorbeeld aan de benodigde baanlengte om op te kunnen stijgen, de rotatiesnelheden en het motorvermogen die nodig is om op te kunnen stijgen. Het startgewicht heeft ook een grote invloed op hoe snel een toestel kan klimmen. Een zwaar cargotoestel die naar Zuid-Afrika gaat, klimt langzamer dan een klein passagierstoestel die naar London gaat. Zodra een toestel buiten het maximale startgewicht zit of het toestel kan de regels niet volgen die verbonden zijn bij het vertrekken op Schiphol (minimale klimhoek), mogen die toestellen niet opstijgen. Voor vertrekkend vliegverkeer is er dus geen minimale hoogte, maar een minimale klimhoek.

Tenzij toestellen niet in een vertrek- of landingsfase zitten geldt boven een woonkern een minimale vlieghoogte van 1000ft (~300m).

Vliegroutes

Er zijn vaste vertrekroutes voor de dagperiode, tussen 06.00 en 23.00 uur (lokale tijd) en vaste routes voor de nachtperiode (zowel vertrekkende als landende vliegtuigen), overdag gelden in principe geen vaste naderingsroutes.

Tot ongeveer 1 km hoogte (3000 voet) maar vaak ook hoger, vliegen vliegtuigen standaard op een vooraf bepaalde route. De route kent aan weerszijden een marge waarvan de verkeersleider (van LVNL) gebruik kan maken om het verkeer veilig en efficiënt af te handelen. De exacte plaats waar het vliegtuig vliegt, hoeft dus niet altijd hetzelfde te zijn maar is afhankelijk van o.a. weer, samenloop met ander verkeer en de bestemming van het vliegtuig. Dit ziet u ook terug in de radartracks die in de afbeelding staan die u in uw mail bijgevoegd hebt. Vliegbewegingen gaan dus zowel over als langs de huidige meetpunten; op de meetpunten wordt niet gestuurd. De huidige meetpunten geven ons echter een heel duidelijk beeld van de (grote) impact van vliegtuiggeluid in onze regio.

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 landingssysteem (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 – vanwege veiligheid- vanaf de onderkant onderschept worden.

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.

Meer uitleg hierover vindt u op de websites van BAS ([Uitleg vliegroutes](#)), LVNL ([Hoe werkt luchtverkeersleiding? – Routes om bewoonde gebieden heen](#)) en Schiphol ([Woon ik onder een vliegroute?](#)). Naderend vliegverkeer wordt overdag met instructies (koers, hoogte en snelheid) naar de toegewezen landingsbaan begeleidt. Meer uitleg over hoe dit in de praktijk werkt vindt u in deze video: [Naderend verkeer in het Nederlandse luchtruim](#).

Meetpunten en Handhavingspunten

De meetpost waar u aan refereert is een NOMOS-meetpost: via het door Schiphol beheerde Noise Monitoring System (NOMOS-meetnet) wordt op 41 meetposten rondom Schiphol vliegtuiggeluid objectief gemeten. In de gemeente Heiloo (en ook in Castricum, Limmen en Uitgeest) bevindt zich een meetpost. Via de meetgegevens worden (jaar)gemiddelden aan geluidbelasting gemeten en daarnaast ook piekgeluiden. Deze gegevens geven een indicatief beeld van de geluidsbelasting. Indicatief omdat handhaving van geluid plaatsvindt op basis van een berekende geluidsnorm (de zgn. grenswaarden in handhavingspunten rondom Schiphol). De geluidsnorm is dus gebaseerd op een gemiddeld (berekend) jaarniveau, terwijl de overlast met name ervaren wordt door piekgeluiden.

Meetpunten gemeente Heiloo

Om een beter beeld te krijgen van de (gemeten) geluidsbelasting heeft gemeente Heiloo geïnvesteerd in meetposten van SensorNet en wordt sinds november 2025 vliegtuiggeluid gemeten op drie locaties in Heiloo (Het Veld, De Krogt en Trompenburg). Deze meetlocaties bevinden zich ten zuiden van het NOMOS-meetpunt in het gebied waar veel overlast wordt ervaren. Deze metingen bieden een objectief beeld. De meetdata zijn openbaar en kunt u inzien via de volgende website: <https://project.sensornet.nl/project/heiloo>.

Meetresultaten SensorNet Heiloo

Uit de meetdata blijkt dat de gemiddelde geluidsbelasting (op jaarbasis) redelijk overeenkomt met de berekende gemiddelde jaarniveaus. Echter er treden regelmatig piekniveaus (tot wel 80 decibel) op die ruim boven deze gemiddelde waarden liggen. Dit onderstreept dat gemiddelde waarden niet altijd een goed beeld geven van de daadwerkelijk ervaren hinder, die juist sterk wordt bepaald door piekbelastingen. Dit is voor ons belangrijke informatie die we onder de aandacht blijven brengen bij het ministerie.

Als u inhoudelijke vragen heeft over de meetdata op de website van SensorNet kunt u deze stellen bij uw MRS-vertegenwoordiger Polderbaan buitengebied, de heer [REDACTED]. Zijn email vindt u in de cc van deze mail.

Het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (bezoekBAS) is het meldpunt voor overlast van vliegtuigen.

Voor de gemeente en Omgevingsdienst IJmond zijn de meldingen die hier binnenkomen erg belangrijk. De rapportages helpen bij het gesprek om aandacht te (blijven) vragen voor hinderreductie en vooral ook de hinderbeleving binnen onze gemeente. Ik wil u daarom oproepen om uw meldingen in te (blijven) dienen. Dat kan via www.bezoekbas.nl. Tegelijkertijd is het ook het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol dat meldingen doorstuurt naar de Inspectie Leefomgeving en Transport dat als onderdeel van de Rijksoverheid controleert of luchtvaartpartijen zich aan de regels houden.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Bestuursadviseur Vliegverkeer Schiphol