

Advies Werkgroep circuitgebruik

Oktober 2019, Blekenbrink advies

De opdracht

De werkgroep circuitgebruik vloeit voort uit een opdracht die de voorzitter van de CRO in de vergadering van 17 april 2018, na bespreking van het advies van de werkgroep circuithoogte, als volgt formuleerde:

De voorzitter stelt voor ook een dergelijke werkgroep in te stellen voor punt 5 op de monitoringsagenda over de aan- en uitvliegroute en bebakening. Ondanks de wettelijke bepalingen is het een goed idee hier eens nauwgezet naar te kijken. Bovendien is er winst te halen in vlieggedrag, routing en bebakening.

Afbakening van de opdracht

Randvoorwaarde bij deze opdracht is dat het advies kan worden uitgevoerd binnen de wettelijke regelingen en dus daarin geen aanpassingen vergt. Deze beperking houdt in dat de werkgroep zich richt op het omschrijven van wenselijk gedrag en de wijze waarop dat d.m.v. communicatie bereikt kan worden.

De opdracht zal zich richten op het omschrijven van

- het wenselijk gebruik van het vaststaande circuit,
- de wenselijke aan- en uitvliegroutes, voorstel hier ook aanbeveling 8 m.b.t. routes overland bij te betrekken,
- de vormgeving van de noodzakelijke bebakening,
- de communicatie naar de gebruikers en de openbare beschikbaarheid van alle informatie m.b.t. wenselijke aan- en uitvliegroutes, minimale vlieghoogtes en circuitgebruik, op een wijze die zowel voor vliegers als omwonenden goed bereikbaar is (aanbeveling 10),
- de wijze waarop de luchthaven inkomend verkeer dat onbekend is met de plaatselijke situatie kan stimuleren zich voor vertrek goed te informeren over de te volgen routes (aanbeveling 11).

Adviezen

1. Uitvliegen uit het circuit

In het advies van de werkgroep circuithoogte was al opgenomen om als wenselijk gebruik vast te leggen dat vliegers die het veld verlaten via de exits 26 of 08 dit doen door hun klim vanaf de start ononderbroken vervolgen tot 1000 of meer voet. In feite blijkt dit al de praktijk te zijn.

- Advies is dit nu ook op kunnen nemen in de gebruiksregels.

2. Route binnen het circuit

Hoewel voor luchthaven Teuge het circuitgebied duidelijk is weergegeven, is het voor vliegers van buiten vaak onduidelijk hoe het gevlogen moet worden. Dit leidt tot de conclusie dat het wenselijk is het te vliegencircuit (pad) ook op de *Visual Approach Chart* aan te geven. Voor bewoners aan De Omloop zou dat betekenen dat ieder vliegtuig daar dan tamelijk dicht langs komt, terwijl er nu nog een zekere spreiding optreedt doordat sommige vliegers de bocht afsnijden en west van 't Hartelaer langs vliegen.

- Advies is om geen vliegpad op kaart vast te leggen en de 'winst' van de huidige spreiding te behouden.

De keerpunten liggen vast in het AIP en zijn op de grond door bakens aangegeven.

Deze bakens zijn echter slecht zichtbaar zijn. Zij bestaan uit platte oranje borden die onder een hoek staan opgesteld. Een oranje piramide zou misschien een oplossing zijn. Dit probleem bestaat op meer

kleine velden. Besproken werd het idee om i.s.m. die andere velden vervangende Pyramide-vormige bakens te laten maken (kostenbesparing).

Alternatief is om niet de kunstmatige bakens (borden), maar de duidelijk herkenbare natuurlijke bakens te benutten: bij SIERRA Bredenoord met zijn rode aggregaten, de toren van de Martinuskerk, de corridor tussen 't Hartelaer en de Omloop en de A50-noord.

- Advies is de bovengenoemde natuurlijke bakens te noemen en weer te geven in de communicatie over het circuit.

3. Zichtbaarheid van het vliegveld

Voor een naderende piloot, die op 700 voet bij SIERRA aankomt, is het vliegveld niet zichtbaar, het ligt verscholen achter bosschages. Voor vliegers van buiten leidt dat soms tot ongewenst 'zoekgedrag'. Het is daarom wenselijk ten behoeve van de vluchtvoorbereiding een set foto's, in combinatie met situatieschetsen te maken en die op de website van luchthaven Teuge te publiceren. Dit mogen er niet te veel zijn, maar precies genoeg en net voorzien van de noodzakelijke route-informatie. De samenstelling van dit materiaal moet in nauwe samenwerking met vliegers plaatsvinden, de gebruiksvriendelijkheid is hier van groot belang.

- Advies: Vliegbedrijven en luchthaven zorgen in samenwerking voor de publicatie van een set foto's als boven omschreven op de website van de luchthaven. Vliegbedrijven nemen daartoe het initiatief.

4. Corridor tussen Twello en 't Hartelaer

De corridor (het weiland) tussen Twello en landgoed 't Hartelaer is smal. Bij onverwachte zijwind, of het te laat opmerken van baken D komt een vlieger al gauw buiten deze smalle doorgang. Daarbij komt dat de belangen van gehinderden aan beide kanten van deze doorgang nogal verschillend zijn. In Twello is sprake van een woonbuurt (De Omloop), op 't Hartelaer van één woongebouw dat bovendien in het uiterste westen van de to-be-avoided-area ligt.

- Advies: De to-be-avoided-area rond 't Hartelaer wat naar het westen verschuiven, zodat de corridor tussen deze area en die rond Twello wat breder wordt.

5. Run-up area voor de 08

Naast de locatie voor de paratoestellen ligt op het terrein van het paracentrum een platform dat geschikt is en ook gebruikt mag worden als run-up area t.b.v. de 08. Het zou goed zijn dat dit ook naar de gebruikers wordt gecommuniceerd (website, bord ter plaatse. Daarnaast is het gewenst ter afscherming van het geluid een aarden wal aan te leggen. Met toestemming van de luchthaven zou dit door gebruikers in eigen beheer uitgevoerd kunnen (laten) worden door relaties.

Samenstelling werkgroep

Martin Klompjan

Halmar Lakeman

Bryan Meijers

Jan van Muyden (Blekenbrink advies)

Herman Nienhuis

Simon Woerlee

Gertjan Woudstra