

Datum

8 mei 2025

Onderwerp

Informatiebijeenkomst Veiligheidsaanpassing nachtelijke vertekroute Polderbaan

Locatie

Castricum

Opgemaakt door

 J

Deelnemers

Wethouders gemeenten Castricum, Uitgeest, Bergen, Heemskerk,
Beleidsadviseurs luchtvaart gemeenten Amsterdam, Zaanstad,
Beleidsadviseurs luchtvaart omgevingsdiensten IJmond en West Holland,
Piv bewonersvertegenwoordiger Polderbaan Buitengebied (Maatschappelijke Raad Schiphol),
Medewerkers omgevingsteam Schiphol,
Medewerkers Programma Omgeving Luchthaven Schiphol, ministerie van Infrastructuur en Waterstaat,
Medewerker ATM-Beleidseenheid, directie Luchtvaart, ministerie van Infrastructuur en Waterstaat,
Medewerkers Luchtverkeersleiding Nederland,
Medewerker adviesbureau To70

Afwezig

Wethouders gemeenten Heiloo, Zaanstad, Amsterdam, Amstelveen,
Beleidsadviseurs luchtvaart gemeenten Haarlemmermeer, Amstelveen,
Secretaris Bestuurlijke Regie Schiphol, Provincie Noord Holland,
Beleidsadviseur luchtvaart, Provincie Zuid Holland (werd vertegenwoordigd door Omgevingsdienst WH)
Coördinator BUCH-gemeenten (werd vertegenwoordigd door OD IJmond)
Bewonersvertegenwoordiger Zwanenburgbaan buitengebied, Maatschappelijke Raad Schiphol

Status

Definitief

Kenmerk

SCMCRC-1333424994-134977

Welkom

De General Manager Performance & Development bij LVNL, heet iedereen welkom bij de informatiebijeenkomst in Dorpshuis de Kern in Castricum. Doel van deze informatiebijeenkomst is alle direct belanghebbenden als eerste informeren over de voorgenomen veiligheidsmaatregel 'aanpassing van een nachtelijke vertekroute vanaf de Polderbaan'. Het komt niet vaak voor dat LVNL een veiligheidsmaatregel moet treffen die effect heeft op de omgeving. In dit geval is dat anders en LVNL wil de omgeving hierover zorgvuldig informeren en gelegenheid geven tot het stellen van vragen.

In de uitnodigingsbrief van 17 april 2025 zijn de hoofdlijnen van de veiligheidsmaatregel beschreven (zie bijlage). Hierin is ook te lezen dat de maatregel voor een aantal van de aanwezigen hier betekent dat dit zal leiden tot een afname van het vliegverkeer en voor een aantal tot een toename. In de presentaties gaat LVNL nader in op de noodzaak voor de veiligheidsmaatregel, het uitgevoerde onderzoek naar mogelijke oplossingen, de effecten voor de omgeving en geplande communicatie. De informatie die gepresenteerd is tijdens de informatiebijeenkomst wordt na afloop gedeeld met de aanwezigen (zie bijlage).

Inleiding verkeersleiding en veiligheidsissue

Een luchtverkeersleider van LVNL neemt de aanwezigen mee in de operationele praktijk van een veilige afhandeling van het vliegverkeer. Veiligheid is en blijft topprioriteit van LVNL. De luchtverkeersleiders zorgen voor een veilige afhandeling van het vliegverkeer door het op veilige afstand van elkaar houden (separeren) van vliegtuigen op basis van gestandaardiseerde procedures, met behulp van een veilige routestructuur en op basis van een voorspelbaar patroon. De werkwijze van verkeersleiders is in de nacht anders dan overdag. Er is minder verkeer, maar er zijn strengere regels en vaste vertrek- en naderingsroutes waardoor de verkeersleider minder oplossingsruimte heeft. De huidige nachtelijke KUDAD-vertekroute wordt niet door alle vliegtuigen goed gevlogen, wat separatieonderschrijdingen (waarbij vliegtuigen dicht bij elkaar kunnen komen

dan gewenst) kan opleveren. Hierdoor moet een luchtverkeersleider ingrijpen met extra instructies. Er is een wijziging nodig van de vliegprocedure om ervoor te zorgen dat alle vliegtuigen de route kunnen vliegen onder alle omstandigheden. Ook in het ergste geval als systemen uitvallen, moeten verkeersleiders weten dat het vliegtuig zich op de route bevindt. Jaarlijks vliegen maximaal 600 vliegtuigen deze route (2 – 6 vliegtuigen per nacht wanneer de Polderbaan in gebruik is als startbaan). Dit is 2,15% van het totaal aantal nachtvluchten op Schiphol en 0,11% van het totaal aantal vluchten op Schiphol.

Gekozen oplossingsrichting: westelijke variant

Een procedureontwerper van LVNL neemt de aanwezigen mee in het proces voor het aanpassen van een vliegprocedure. Er is gezocht naar een oplossing voor het voorkomen van de mogelijke separatieconflicten. Daarvoor is een proces doorlopen om te komen tot een oplossing, waarbij meerdere oplossingsrichtingen uitgebreid verkend zijn. Hierbij is bijvoorbeeld gekeken naar mogelijkheden tot het invoeren van snelheidsrestricties, introduceren van een vaste bochtstraal of implementatie van een zogenaamd fly-over waypoint. Dit soort mogelijke oplossingsrichtingen zijn in nadere analyse en onderzoek niet werkbaar voor luchtverkeersleiders en/of piloten of geen oplossing voor het probleem gebleken.

Uiteindelijk zijn twee concepten verder uitgewerkt, namelijk een oostelijke en westelijke variant. De oostelijke variant, waarbij de huidige bocht aangepast moet worden zodat alle vliegtuigen deze goed kunnen vliegen, bleek onuitvoerbaar omdat deze variant erg dicht tegen de grenzen van de wettelijk vastgestelde luchtverkeersweg ligt en er een risico is tot overschrijding van de luchtverkeersweg. e. Dit is wettelijk niet toegestaan (Luchthavenverkeersbesluit Schiphol). Voor deze variant zou een aanpassing van de Luchtverkeersweg nodig zijn. LVNL is voornemens de westelijke variant te implementeren. Dit op basis van de volgende afwegingen:

- Op basis van een Veiligheid, Efficiency en Milieu studie kan deze oplossing worden gerealiseerd.
- De westelijke oplossing is mogelijk via de bestaande route VOLLA2Z. Jaarlijks vliegen 250 – 500 vliegtuigen deze nachtelijke route die langs Limmen en Castricum loopt.
- De westelijke oplossing is inpasbaar in het huidige LVB en voldoet aan internationale wetgeving.
- De westelijke oplossing maakt continu doorklimmen voor vertrekkend verkeer en optimale nadering van landend verkeer op Schiphol vaker mogelijk. De westelijke route leidt tot een betere ontvlechting van inkomende en uitgaande verkeersstromen. In de huidige situatie bestaat er kans op conflicten tussen stijgend en dalend verkeer, waardoor vliegtuigen soms tijdelijk op gelijke hoogte moeten blijven vliegen. Door de verkeersstromen te ontvlechten, kan dit worden voorkomen.
- Uit een onafhankelijke geluidstudie van To70 blijkt dat deze oplossing leidt tot een afname van het totaal aantal ernstig gehinderden

Geluidstudie

Het onafhankelijke adviesbureau To70 heeft in opdracht van LVNL een onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelasting van de voorgenomen aanpassing. De effecten op ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden zijn in kaart gebracht en worden gepresenteerd aan de aanwezigen. Wettelijk gezien worden ernstig gehinderden en slaapverstoorden bepaald op basis van de daarvoor vastgelegde geluidscontouren (met afkap). Om oog te houden voor hinder en slaapverstoring in gebieden die door dit voorschrift net aan de andere kant van een contourlijn eindigen, is ook gekeken wat de effecten in deze gebieden op buurtniveau zijn. Daarom zijn door To70 ook alle woningen meegenomen binnen een wijk waar de contour doorheen loopt (zonder afkap). Uit het onderzoek blijkt dat in Amsterdam, Zaanstad, Amstelveen, Uithoorn, Nieuwkoop, Haarlemmermeer het aantal gehinderden zal afnemen. In Heemskerk, Uitgeest, Limmen, Castricum, Heiloo, Egmond-Binnen zal het aantal gehinderden toenemen (zie voor exacte aantallen ernstig gehinderden en/of slaapverstoorden per

gemeente de bijgevoegde geluidstudie van To70). LVNL benadrukt dat de voorgenomen wijziging niet is ontstaan vanuit een hinderbeperkende aanleiding. Deze aanpassing is nodig vanuit een veiligheidsoogpunt.

Communicatie

LVNL heeft een aantal middelen voorbereid om aanwezigen te ondersteunen bij het informeren van hun achterbannen over deze maatregel. Op verzoek van de aanwezigen is de presentatie van de toolkit met communicatiemiddelen niet toegelicht tijdens de bijeenkomst, maar is direct overgegaan naar beantwoording van de inhoudelijke vragen door vertegenwoordigers van LVNL en onderzoeksbureau To70.

Vragen en opmerkingen

Proces

Waarom zijn de BRS en de MRS niet betrokken voorafgaand aan besluitvorming over de oplossingsrichting die voorgelegd wordt aan de minister?

LVNL licht toe dat bij dergelijke luchtruimwijzigingen een zorgvuldig proces doorlopen wordt, waarbij het informeren van belanghebbenden een onderdeel is (zoals vastgelegd in de wet luchtvaart). Het participatieproces (5.11 proces) beschrijft hoe het proces ingericht moet worden. Over dit proces vindt afstemming plaats met de ATM-Beleidseenheid van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Met de ATM-beleidseenheid is overeengekomen dat 'informeren' het niveau is waarop geparticipeerd wordt voor deze veiligheidsmaatregel. De informatiebijeenkomst voor direct belanghebbenden in de regio die in het kader van het 5.11 proces is georganiseerd is een eerste stap in dit proces. Op basis van het uiteindelijke informatiepakket waarover het ministerie een besluit moet nemen, zal de ATMB ook beoordelen of de participatie toereikend is geweest. LVNL heeft de voorzitters van MRS en BRS aanvullend op het participatieproces, het aanbod gedaan een toelichting te verzorgen en/of eventuele vragen te beantwoorden.

Wie besluit over de implementatie van de veiligheidsmaatregel?

De minister stelt de wijziging van de vliegprocedure vast. . Ter voorbereiding op de besluitvorming door de minister wordt een informatiepakket samengesteld dat door LVNL eind mei/begin juni aan de minister toegestuurd wordt. Daarin zit documentatie over het ontwerp, een veiligheidstoets van de toezichthouder en ook een verslag van de informatiebijeenkomst. In het verslag van de informatiebijeenkomst worden alle vragen en bedenkingen opgenomen.

Er wordt in de bijeenkomst verzocht om een officiële zienswijze in het proces in te bouwen voor gemeenten die betrokken zijn. Zij geven aan dat een proces dat op deze wijze en met deze snelheid ingezet wordt, niet geaccepteerd wordt. De aanwezige stakeholders willen zelf eerst hun achterban informeren.

In het participatieproces (5.11 proces) van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is wettelijk gezien geen mogelijkheid opgenomen voor het indienen van een zienswijze. LVNL neemt de vragen/opmerkingen uit de informatiebijeenkomst mee in het verslag van de bijeenkomst dat aangeboden wordt aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in het kader van het besluitvormingsproces. Het ministerie toetst welke reacties zijn opgehaald, hoe deze zijn gewogen en welke vervolgstappen het ministerie neemt.

Noodzaak veiligheidsmaatregel

Waarom is de veiligheidsmaatregel op dit moment in de tijd nodig? De nachtelijk KUDAD-vertrekroute bestaat al veel jaren.

De bestaande nachtelijke vertrekroute voor vliegtuigen met een zuidelijke bestemming (KUDAD2Z) is al vele jaren in gebruik. Door de jaren heen zijn er nieuwe vliegtuigtypes bij gekomen op Schiphol, die in sommige gevallen andere vliegprestaties hebben. Hierbij heeft LVNL geconstateerd dat niet alle vliegtuigen de bocht naar rechts op deze route nauwkeurig kunnen vliegen. Dat komt door de dimensionering van de bocht in combinatie met de snelheid die vliegtuigen hier vliegen. Hierdoor kunnen vliegtuigen die na elkaar opstijgen, in de bocht dichterbij elkaar komen dan gewenst. Een luchtverkeersleider kan niet per individuele vlucht voorspellen welk vliegtuig de bocht correct zal uitvoeren, omdat dit van meerdere factoren afhankelijk is (zoals vliegtuigtype, belading van het vliegtuig, weersomstandigheden etc.). Daarom is het van belang deze veiligheidsaanpassing te treffen om te waarborgen dat er een route in zuidelijke richting is die alle vliegtuigen in alle omstandigheden veilig kunnen uitvoeren. Ook in het ergste geval als systemen uitvallen, moeten verkeersleiders weten dat het vliegtuig zich op de route bevindt.

Gevraagd wordt of LVNL een belang heeft om vliegtuigen over minder bevolkte gebieden te laten vliegen?

LVNL heeft maar één belang en dat is veiligheid. Bij het onderzoeken van mogelijke oplossingen is zo min mogelijk impact voor de omgeving een uitgangspunt voor LVNL.

Is het nemen van een maatregel wel echt nodig? Nachtvliegen is een van de meest belastende aspecten van de luchtvaart voor de omgeving.

LVNL neemt deze maatregel niet lichtzinnig. In het verleden heeft LVNL veiligheidsmaatregelen kunnen nemen die geen effect hebben gehad op de omgeving. In dit geval is de enige oplossing een aanpassing met een verschuiving van geluid in de omgeving tot gevolg. Meerdere aanwezigen gaven hierop aan dat ze de uitleg van het veiligheidsrisico goed snappen.

Oplossingsrichtingen

Waarom kan LVNL een vliegtuig niet gewoon later laten starten om een conflict te voorkomen?

LVNL maakt bij iedere wijziging een analyse van Veiligheid, Efficiency en Milieu, waarbij veiligheid altijd prioriteit heeft. LVNL is verantwoordelijk voor routes die te allen tijde en door alle toestellen gevolgd moeten kunnen worden, zodat alle vliegtuigen doen wat we verwachten. We streven naar voorspelbaarheid van het gedrag van elk vliegtuig. Het belang van gestandaardiseerde routes kunnen de aanwezigen begrijpen.

Gevraagd wordt of het niet mogelijk is voor LVNL om de snelheid te reguleren, zodat de bocht van de huidige nachtelijke vertrekroute wel gevlogen kan worden.

LVNL geeft aan dat dit in de analyse van oplossingsrichtingen onderzocht is. Een snelheidsbeperking op een dergelijke afstand van de luchthaven (circa 13 mijl) voldoet niet aan het standaard ontwerp van nachtelijke vertrekkprocedures. Daarbij is het goed om te realiseren dat als gevolg van snelheidsrestricties vliegtuigen minder snel hoogte maken met een minder optimaal klimprofiel, waardoor er meer geluid geproduceerd wordt.

Zou een tijdelijke maatregel een optie zijn om het veiligheidsprobleem op te lossen?

Het is niet de verwachting dat door vlootvernieuwing de route in de toekomst wel weer goed gevlogen kan gaan worden.

Kan het LVB niet aangepast worden, zodat de oostelijke variant mogelijk wordt?

Voor de oostelijke variant dient de luchtverkeersweg aangepast te worden in het LVB. Als gevolg van de grote doorlooptijd van een dergelijke aanpassing, in combinatie met het feit dat LVNL routes moet ontwerpen die binnen de huidige wettelijke kaders vallen, is deze variant als niet geschikt beschouwd. Desgevraagd geeft het ministerie aan dat een wijziging van het LVB een doorlooptijd van minimaal 9 – 12 maanden vraagt. De westelijke variant volgt in het begin de bestaande route VOLLA2Z. Dit is een bestaande route richting het zuidwesten, die er al een behoorlijke tijd ligt.

Hoe vaak wordt deze route op dit moment gevlogen in de nacht?

De huidige Volla2Z route wordt door tussen de 250 en 500 vluchten per jaar gebruikt.

Geluidstudie

Zijn de geplande woningen (nieuwbouw) in Castricum meegenomen in de geluidstudie

To70 geeft aan dat gebruik is gemaakt van het woningbestand van 2023, op dat moment het meest recent beschikbare woningbestand.

Overige opmerkingen:

Er wordt de laatste tijd over een groot aantal maatregelen gecommuniceerd met de omgeving, waaronder baanonderhoud, wijziging LVB en Luchtruimherziening. De isolatie van al deze maatregelen maakt het lastig om inzichtelijk te krijgen en uitleg te geven aan het totale effect op de hinder in de omgeving.

LVNL geeft aan dat veiligheid prioriteit heeft, en dat het begrijpelijk is dat er op dit moment veel ontwikkelingen zijn in de luchtvaart die op de omgeving afkomen. LVNL is verantwoordelijk voor de informatievoorziening over deze veiligheidsaanpassing en wil de omgeving hierover zorgvuldig informeren.

Op 7 mei was in het nieuws dat maatregelen ten behoeve van het veilig gebruik van de Oostbaan kunnen wachten tot 2027. Een aanwezige geeft aan dat lastig te kunnen rijmen.

Een aanwezige meldt dat er op dit moment veel veranderingen tegelijk spelen waaronder het door het ministerie aangekondigde geluidsdoel van 15 – 20% geluidsreductie en de voorliggende veiligheidsmaatregel die zorgt voor meer geluidshinder voor de BUCH-gemeenten, specifiek gemeente Castricum en ook voor Heemskerk.

Een aanwezige vraagt naar de status van Artip-2-C (een nachtelijke naderingsroute voor verkeer vanuit het oosten richting de Polderbaan die in 2015 vanwege een veiligheidsrisico buiten gebruik werd gesteld) en wijst erop dat het al vele jaren duurt en dat de situatie nog niet is verbeterd.

LVNL meldt dat een door LVNL geboden alternatieve procedure in 2017 niet is geaccepteerd in de toenmalige Omgevingsraad Schiphol. Er zijn nieuwe technieken nodig om vliegtuigen vanuit het westen en oosten samen te voegen om veilig richting Polderbaan te kunnen vliegen. Hiervoor is eerst ingebruikname en enige tijd operationeel gebruik van het nieuwe luchtverkeersleidingssysteem (iCAS) nodig. De geplande ingebruikname van iCAS is op dit moment in 2028.

Een aanwezige vraagt naar impact van de maatregel op het LIB en eventuele bouwprojecten. Gaat dit een rol spelen?

LVNL kan als uitvoeringsorganisatie die verantwoordelijk is voor de veilige begeleiding van het vliegverkeer in het Nederlandse luchtruim hierover geen uitspraken doen. Voor beantwoording van vragen op het gebied van ruimtelijke ordening (woningbouw, ontheffingen, planschade) verwijst LVNL naar de hiervoor verantwoordelijke instanties.

Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

J Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen