

Van: [redacted]@lvnl.nl>

Verzonden: 15-05-2025 16:43

Aan: [redacted] <[redacted]@heiloo.nl>

CC: Bestuurssecretariaat Heiloo <bestuurssecretariaat@heiloo.nl>, [redacted] <[redacted]@odijmond.nl>

Onderwerp: Documenten - LVNL informatiebijeenkomst veiligheidsaanpassing nachtelijke vertrekroute Polderbaan (8 mei 2025)

Geachte [redacted], Zoals toegezegd sturen wij u hierbij een aantal documenten behorende bij de informatiebijeenkomst over de veiligheidsaanpassing van een bestaande nachtelijke vertrekroute voor vliegtuigen die opstijgen vanaf de Polderbaan met

Warning: Unusual link

This message contains an unusual link, which may lead to a malicious site. Confirm the message is safe before clicking any links.

Geachte [redacted]

Zoals toegezegd sturen wij u hierbij een aantal documenten behorende bij de informatiebijeenkomst over de veiligheidsaanpassing van een bestaande nachtelijke vertrekroute voor vliegtuigen die opstijgen vanaf de Polderbaan met een bestemming in zuidelijke richting van 8 mei jl. in het dorps huis in Castricum. Helaas was u niet in de gelegenheid om hierbij aanwezig te zijn.

Bijgevoegd vindt u:

- De slides zoals gepresenteerd op 8 mei jl.
- Het rapport van de geluidstudie van onafhankelijk onderzoeksbureau To70
- Een overzicht van vragen en antwoorden

Een animatie met een uitleg van de voorgenomen veiligheidsaanpassing vindt u hier:

<https://vimeo.com/1072106396/2d4488baf8>

Mocht u vragen hebben of behoefte aan aanvullende informatie, neemt u gerust contact met ons op.

Grt, [redacted]

Met vriendelijke groet,

[redacted]



Vliegverkeer in veilige handen

+31 6 [redacted] | 0800 [redacted] (piket 24/7) | +31 20 [redacted]

This e-mail and any attachment is intended for the addressee(s) only. If you have received this e-mail by mistake please notify the sender by return e-mail, and delete this e-mail. Unauthorized use, disclosure or copying of this e-mail and any attachment is prohibited. Opinions, conclusions and other information in this message that do not relate to the official business of Air Traffic Control the Netherlands shall be understood as neither given nor endorsed by it. Air Traffic Control the Netherlands shall not be liable for the incorrect or incomplete transmission of this e-mail or any attachment, nor responsible for any delay in

VEILIGHEIDSAANPASSING NACHTELIJKE VERTREKROUTE POLDERBAAN

Informatie bijeenkomst omgeving



PROGRAMMA

- Welkom door General Manager Performance & Development
- Begeleiding vliegverkeer en veiligheid, luchtverkeersleider
- Toelichting veiligheidsaanpassing, procedure ontwerper
- Resultaten geluidsstudie, To70
- Informatievoorziening, adviseur omgevingsmanagement
- Ruimte voor vragen

Welkom

General Manager

Performance & Development

DE ROL VAN LUCHTVERKEERSLEIDING

- Luchtverkeersleiding (LVNL) zorgt 24/7 voor veilige en efficiënte afhandeling van vliegverkeer
- Scheiden van vliegtuigen in afstand, hoogte en tijd
- Veiligheid is topprioriteit

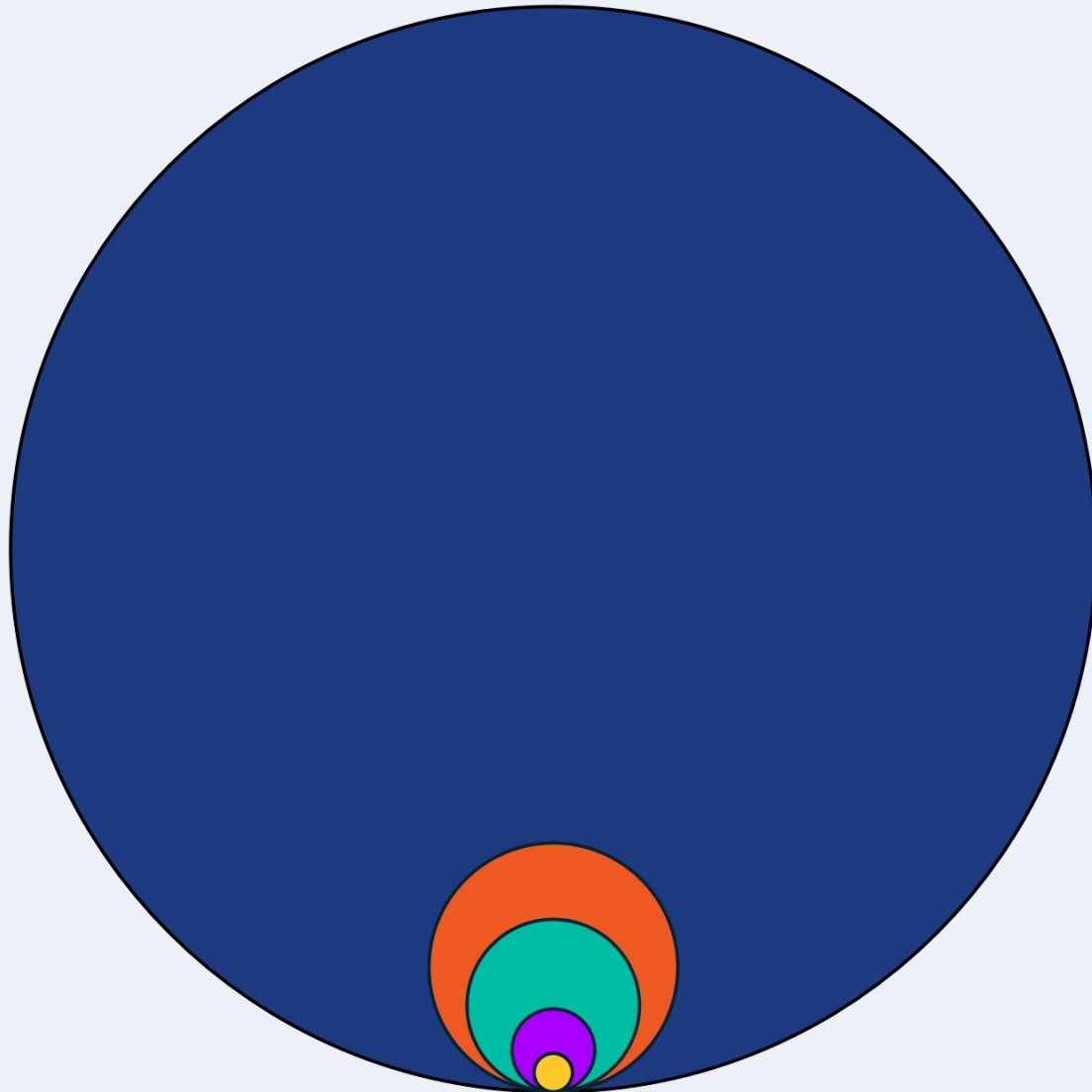


Begeleiding vliegverkeer
en veiligheid,
luchtverkeersleider

HOE BORGEN WE VEILIGHEID

- Scheiden van vliegtuigen in afstand, hoogte en tijd
- Gestandaardiseerde aankomst- en vertrekprocedures
- Volledig volgens ICAO standaarden
- Veilige routestructuur
- Werkbelasting door voorspelbaar patroon
- Vroegtijdige detectie van afwijkingen

VERKEERSAANTALLEN



Schiphol verkeer 2024

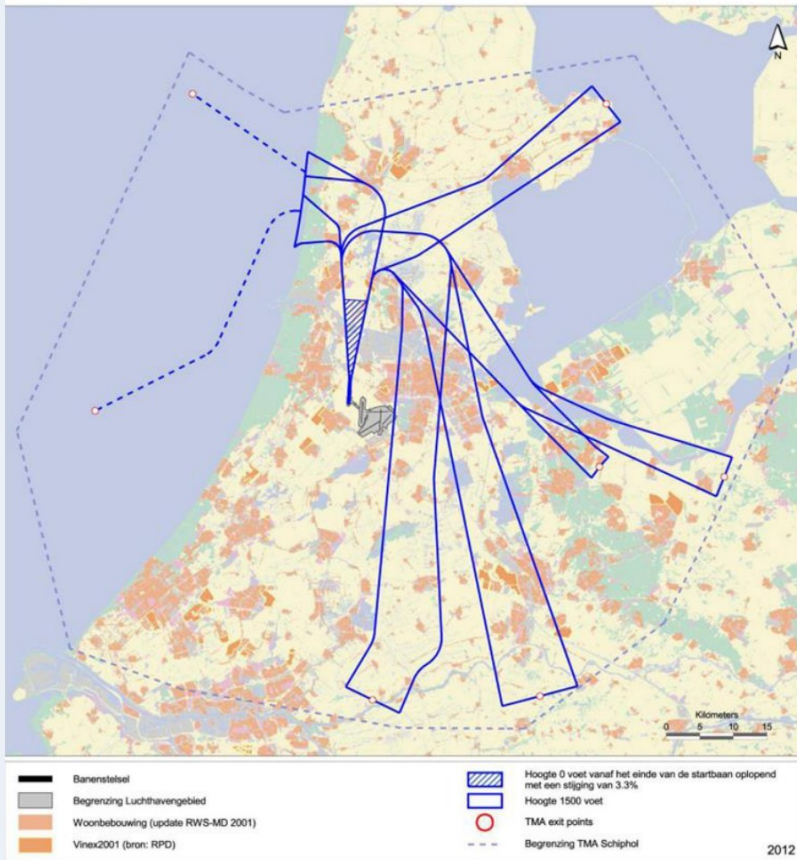
- Totaal vluchten: 491.911
- **Nachtelijke vluchten***: 25.932
- **Nachtelijke vluchten* Polderbaan**: 12.242
- **Nachtelijke starts* Polderbaan**: 2.837
- **Nachtelijke starts* KUDAD**: 559

*Nachtelijke routes zijn van toepassing tussen c.a. 22:30 en 06:30

VERKEER IN DE NACHT

Luchtverkeerswegen
Vertrekkend verkeer baan 36L (periode van 23.00 tot 6.00 uur)

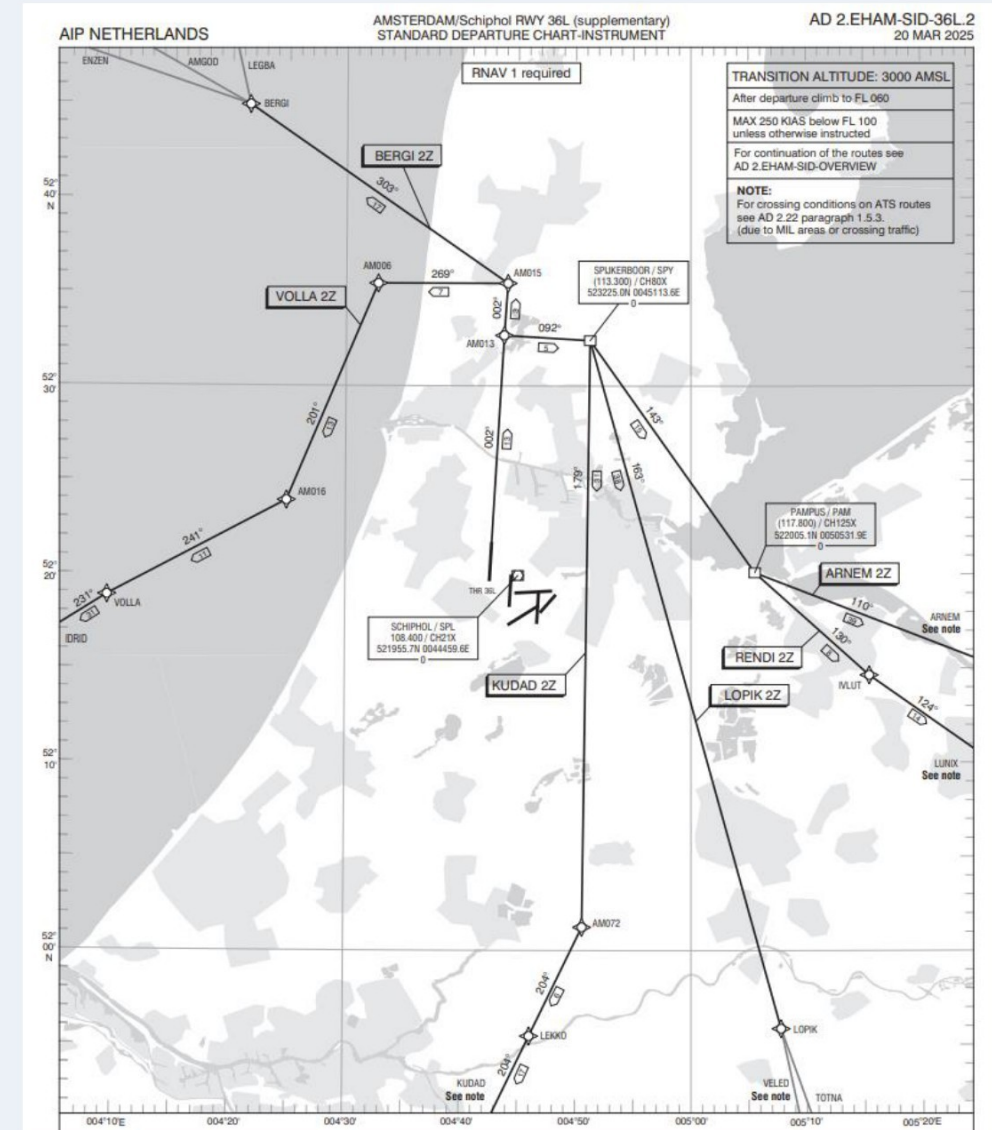
Luchthavenverkeersbesluit Schiphol
Bijlage 1 kaart 20/21

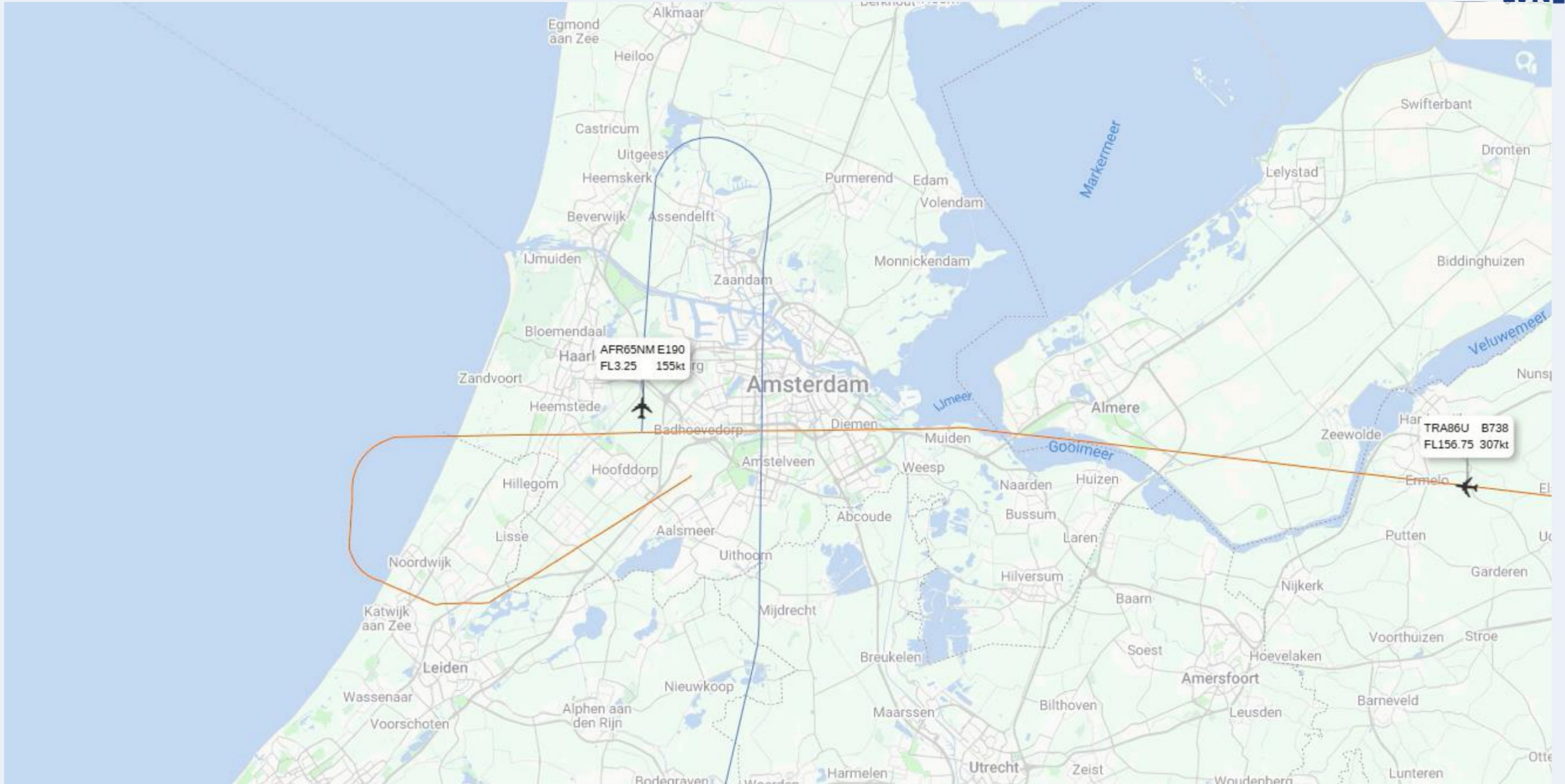


- Nacht (23:00–06:00): minder verkeer, maar strengere regels (luchtverkeerswegen)
- Vervroegen en verlengen van de nacht mogelijk om hinder te beperken
- Vaste naderings- vertrekroutes om geluid te beperken

HUIDIGE SITUATIE POLDERBAAN

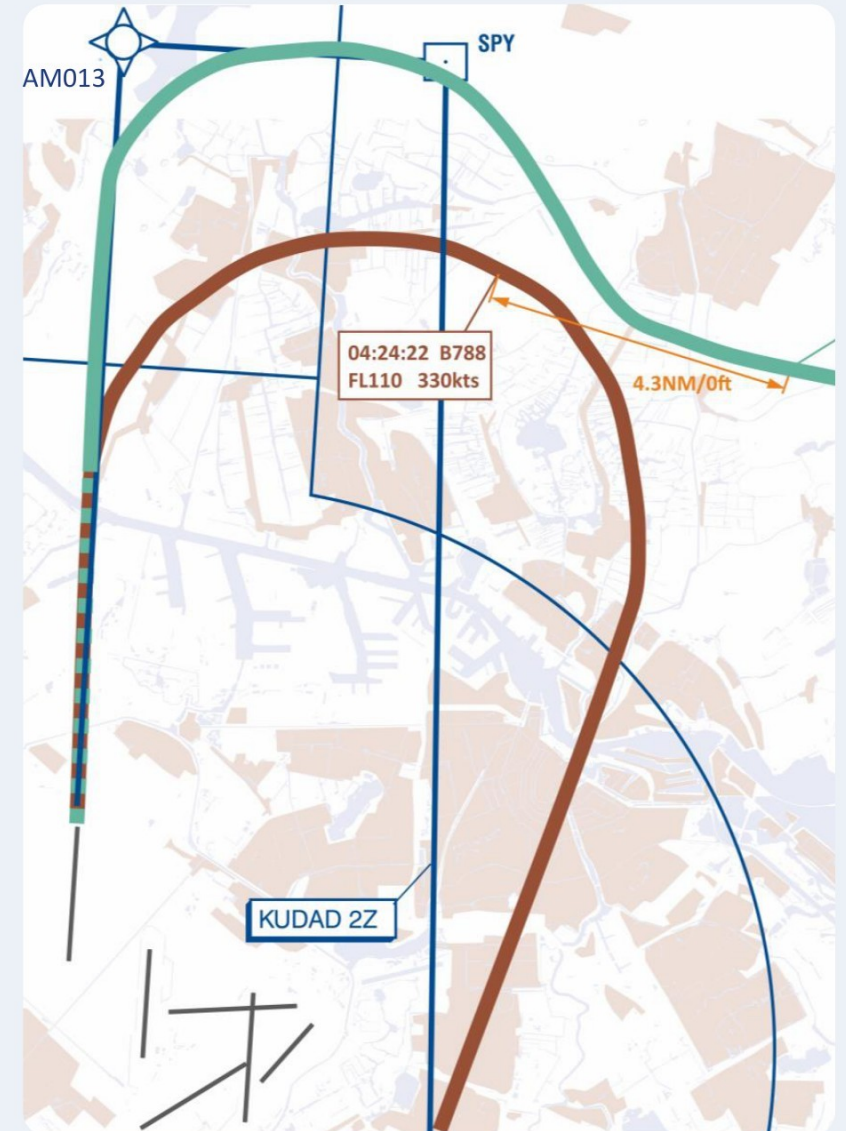
- Standaard vertrekroutes vanaf de Polderbaan in de nacht
- Polderbaan wordt per jaar c.a. 140 tot 170 van de 365 nachten ingezet als startbaan
- Per nacht dat de Polderbaan wordt ingezet als startbaan vertrekken 10 tot 25 vluchten vanaf de Polderbaan
- Bij inzet van de Polderbaan als startbaan in de nacht maken 2 tot 6 vluchten gebruik van de KUDAD vertrekroute





AANPASSING NACHTELIJKE VERTREKROUTE VANAF DE POLDERBAAN

- Polderbaan gebruikt tussen 23:00-06:00 uur.
- Vluchten naar het zuiden maken scherpe bocht.
- Te kort segment veroorzaakt veiligheidsrisico's.
 - Verkeersleiding grijpt in met extra instructies (verhoogde complexiteit).
- LVNL beveelt route-aanpassing voor veiligheid aan.



Toelichting
veiligheidsaanpassing,
Procedure ontwerper

AANBEVELING EN DOEL

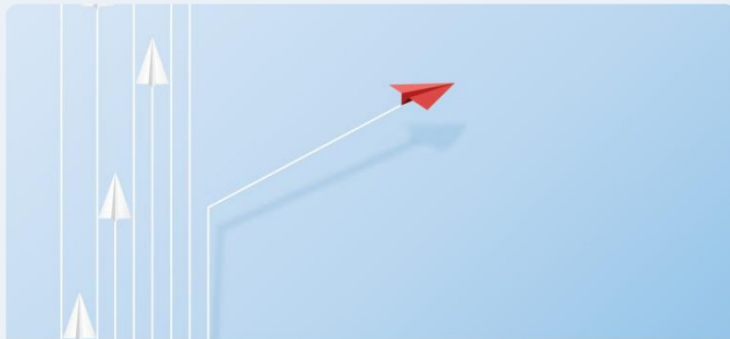


Het verhoogde risico op separatieconflicten vereist een procedurele oplossing.

Aanbeveling:

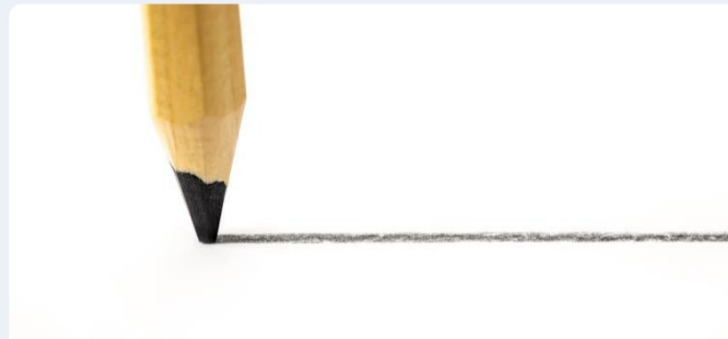
- Ontwikkel en implementeer een nieuwe nachtelijke vertekroute vanaf de Polderbaan naar het zuiden, die voor alle vliegtuigtypes goed te vliegen is.
- Voorkom afwijkingen zoals bij de huidige vertekroute en zorg voor voldoende separatie met ander verkeer.

PROCES AANPASSEN VliegPROCEDURE



Signalering & Analyse

- Wachtrapport signalering
- Data en operationele analyse
- Oplossingsrichtingen uitwerken
- Conceptontwerpen afstemmen



Ontwerp & Validatie

- ICAO-ontwerpcriteria
- Nationale regelgeving
- Onafhankelijke review
- Vliegvalidatie uitvoeren



Implementatie & Borging

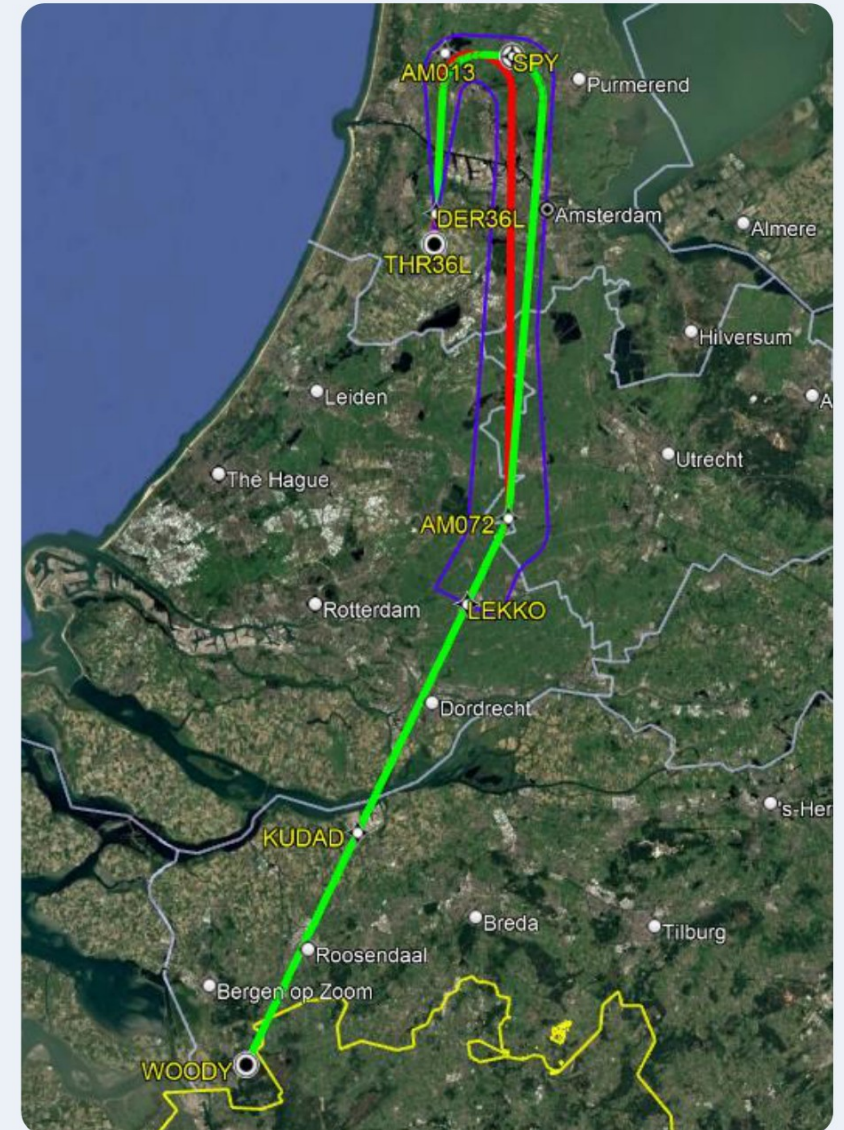
- Stakeholders informeren
- VLA-toets uitvoeren
- Training & monitoring
- Goedkeuring & publicatie

Veiligheid staat altijd voorop, met minimale hinder voor de omgeving en oog voor efficiëntie.

OOSTELIJKE VERSUS WESTELIJKE ROUTE (1)

- Traject AM013–SPY verlengd
- Dicht bij luchtverkeerswegen grens
- Wettelijke beperking

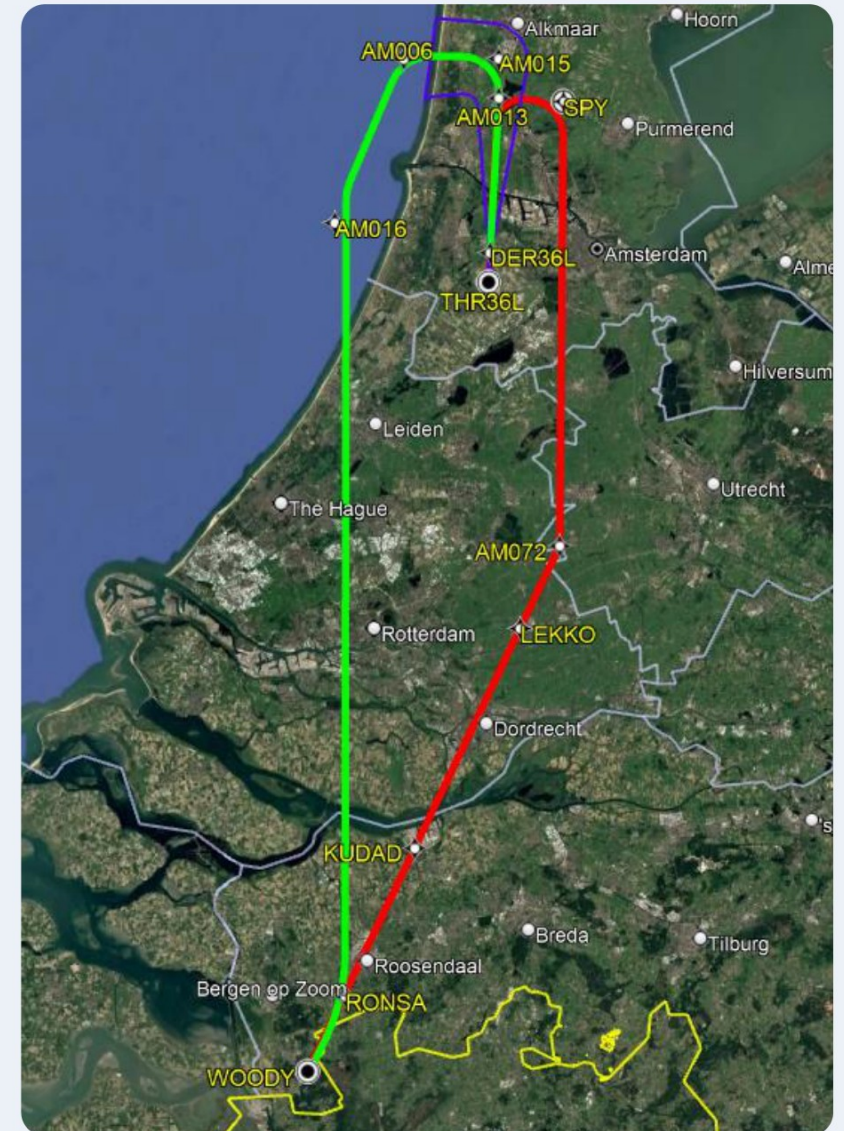
LVNL ontwerpt binnen het bestaande (inter)nationale wettelijk kader.



OOSTELIJKE VERSUS WESTELIJKE ROUTE (2)

- Volgt bestaande nachtroute VOLLA2Z, dan zuidwaarts over zee
- Voldoet aan (inter)nationale wetgeving
- Continu doorklimmen en naderen vaker mogelijk

LVNL is voornemens deze variant te implementeren



Resultaten geluidsstudie To70



Nachtelijke vliegroutes Polderbaan

Effectanalyse

- ✈️ Verschil in geluid/geluidshinder tussen
 - Huidige situatie
 - Scenario 1 'Oost'
 - Scenario 2 'West'

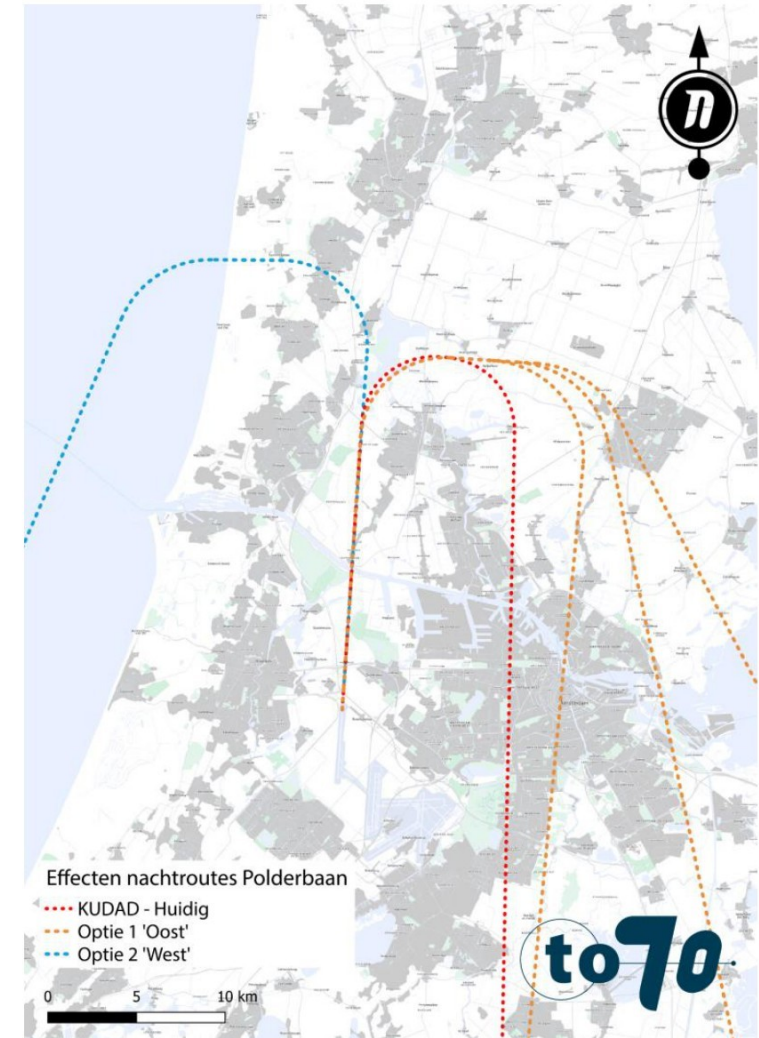
- ✈️ Resultaat in
 - Jaargemiddelde geluid ($\text{dB}_A L_{\text{DEN}}$)
 - Nachtgemiddelde geluid ($\text{dB}_A L_{\text{NIGHT}}$)
 - Ernstig gehinderden binnen $48 \text{ dB}_A L_{\text{DEN}}$
 - Ernstig slaapverstoorden binnen $40 \text{ dB}_A L_{\text{NIGHT}}$

✈ Verkeer:

- Gebruiksprognose 2025
- Alleen geluidseffecten nacht Polderbaan:
 - KUDAD (Zuid)
 - LOPIK (Zuid-Oost)
 - ARNEM/RENDI (Oost)
 - VOLLA (West)
- Geluid overig verkeer, dag en avond zoals huidig

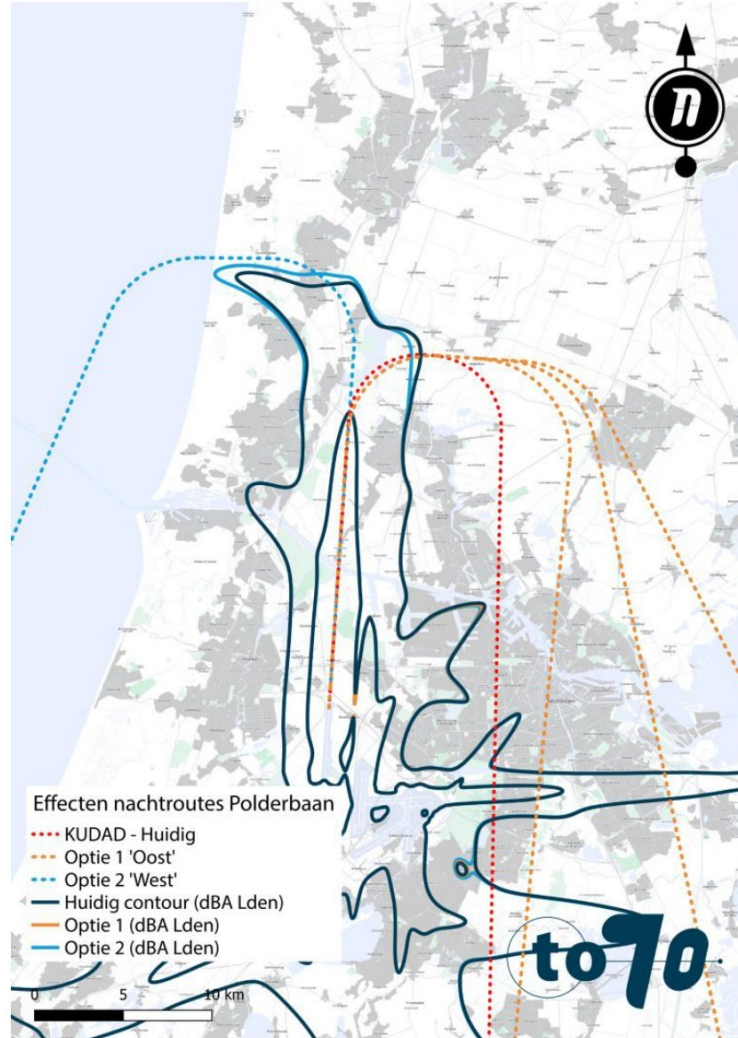
✈ Routes

- Modelroutes zoals gevlogen in de nacht volgens radar

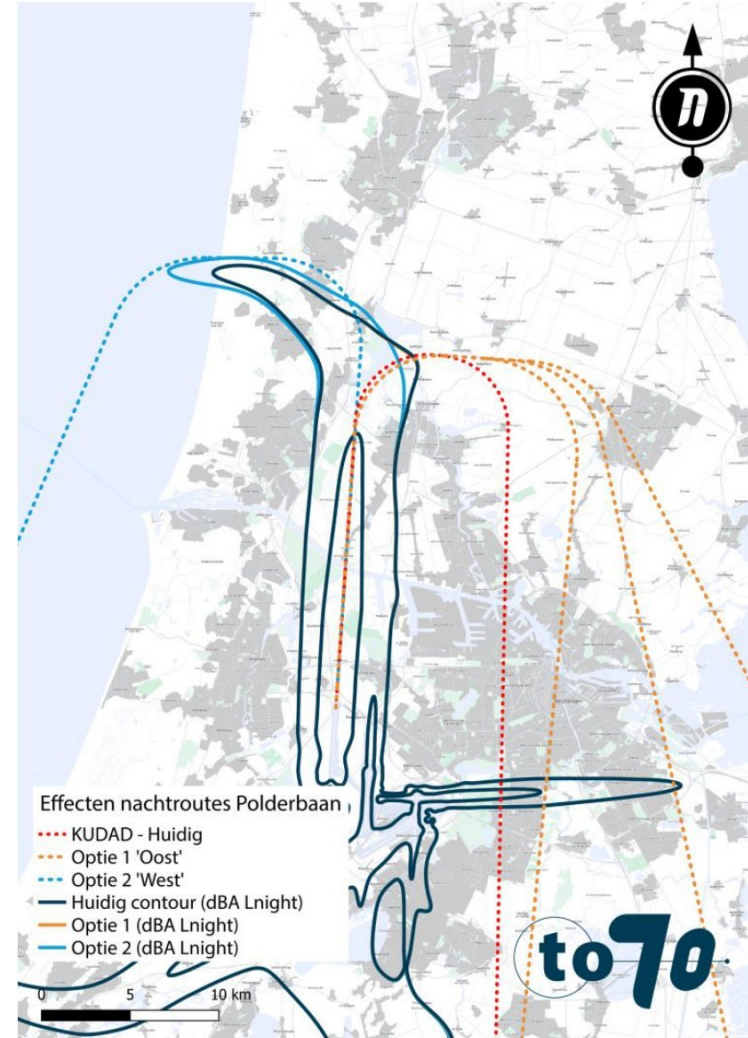


Routes

Geluidscontouren



Contouren L_{DEN}



Contouren L_{NIGHT}

Ernstig gehinderden westelijke route binnen 48 L_{DEN}

	Met afkap	Zonder afkap
Alkmaar	-38	-7
Amstelveen	-783	-74
Amsterdam	-656	-237
Bergen (NH.)	3	27
Castricum	425	177
Haarlemmermeer	-98	-29
Heemskerk	72	15
Heiloo	28	25
Nieuwkoop	-39	-12
Uitgeest	41	42
Uithoorn	-80	-26
Zaanstad	-171	-49
Totaal*	-1330	-183

(*) Tabel toont alleen gemeenten waar het verschil in een of meerdere kolommen groter is dan 25 EHG

Ernstig slaapverstoorden westelijke route binnen 40 L_{NIGHT}

	Met afkap	Zonder afkap
Aalsmeer	-18	-36
Amstelveen	-31	-17
Amsterdam	-60	-30
Castricum	623	151
Diemen	-31	-2
Uitgeest	40	37
Zaanstad	-100	-29
TOTAAL*	398	73

(*) Tabel toont alleen gemeenten waar het verschil in een of meerdere kolommen groter is dan 25 ESV

Met afkap:

alleen woningen binnen de contour

Zonder afkap:

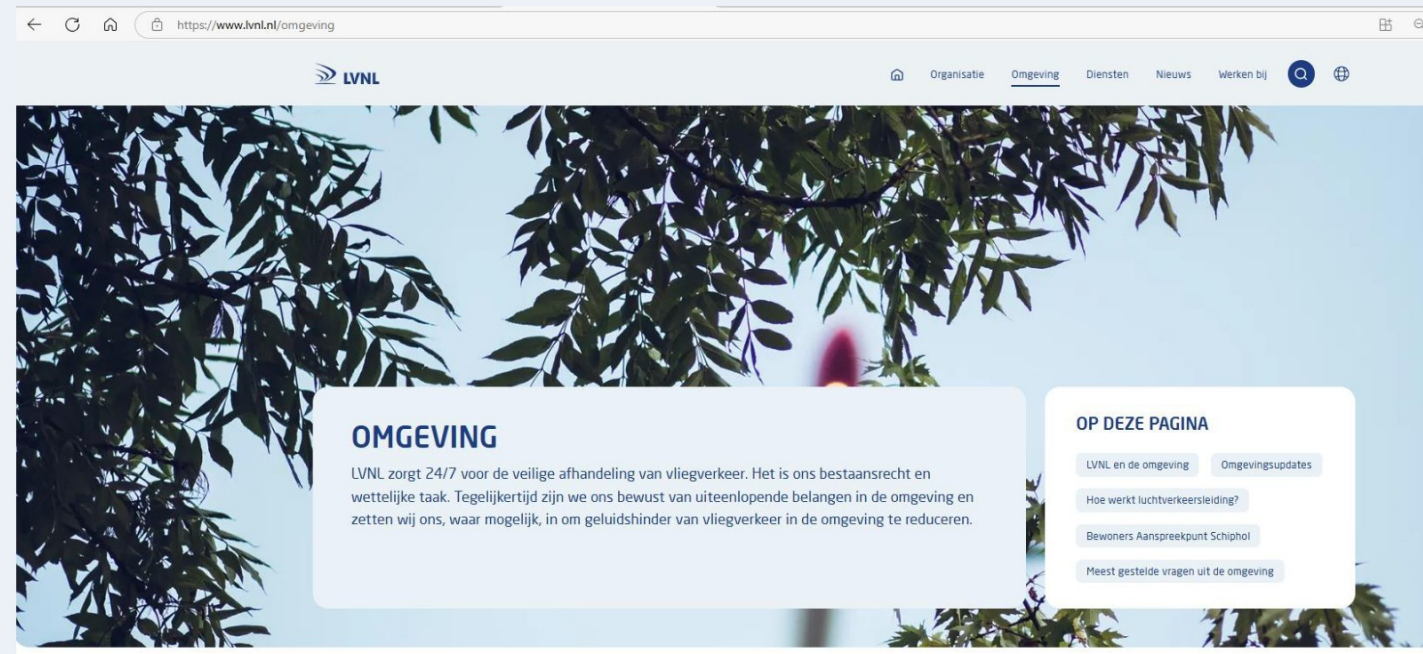
alle woningen in een wijk waar de contour doorheen loopt

Informatievoorziening,
Adviseur omgevingsmanagement

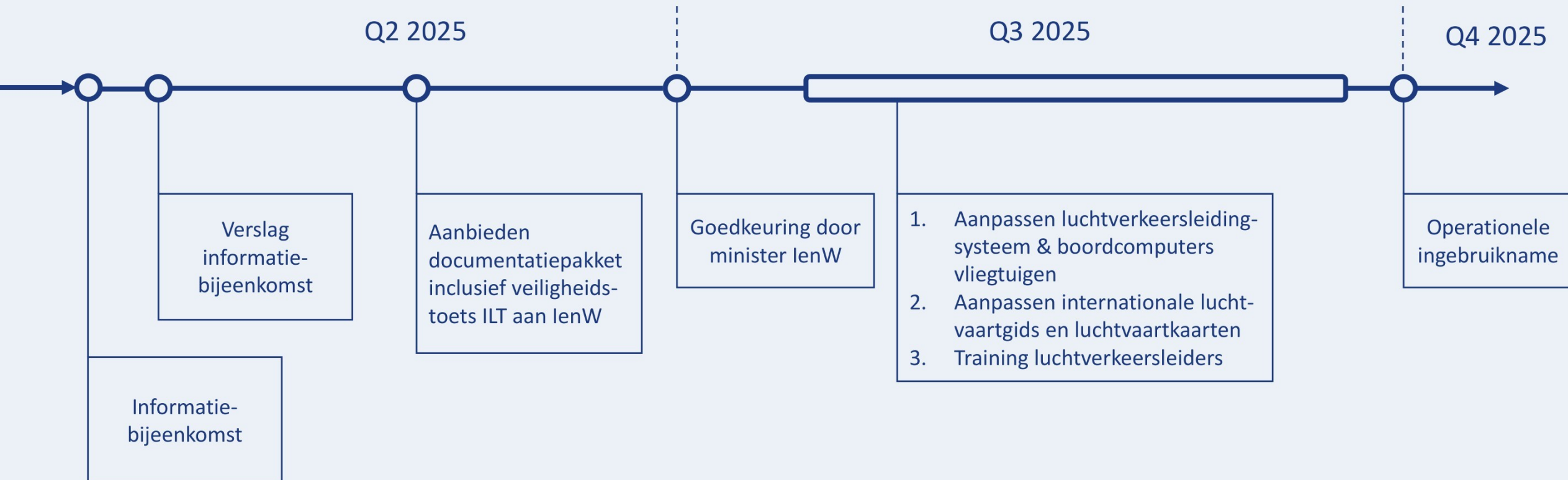
INFORMATIEVOORZIENING

Wij helpen u graag over deze maatregel te communiceren met o.a.:

- Informatie op lvnl.nl/omgeving
- Uitleg animatie
- Geluidsstudie To70
- Toolkit (met Q&A)
- Persberichten
 - Na goedkeuring door minister IenW
 - Voorafgaand aan operationele ingebruikname (najaar '25)



VERVOLGSTAPPEN



VRAGEN?



NOTITIE

aan LVNL

datum 13 maart 2025

betreft Onderzoek effecten nachtelijke vliegroutes Polderbaan

ons kenmerk 24.471.09

1 Inleiding

In verband met een veiligheidsaanbeveling heeft LVNL alternatieven ontwikkeld voor startroutes in de nacht vanaf baan 36L (Polderbaan). Op basis van deze routes is hiervoor een geluidsanalyse gedaan. Deze notitie geeft een beknopte omschrijving van de analyse en de resultaten.

2 Context en belangrijkste bevindingen

De aan te passen route betreft de KUDAD 2Z route. Hiervoor zijn twee alternatieven ontwikkeld:

- Optie 1 (oostelijke variant): Hierbij wordt de base leg naar het oosten verlegd. Omdat dit base leg samenloopt met een aantal andere SIDs (ARNEM 2Z, RENDI 2Z, LOPIK 2Z) zullen deze ook aangepast worden.
- Optie 2 (westelijke variant): Hierbij volgt het KUDAD 2Z verkeer initieel de VOLLA 2Z route om vanaf de Noordzee terug te keren over land. Dit wordt beschreven als de RONSA 1Z. In deze situatie worden de andere oostelijke SIDs niet aangepast.

Op basis van de Gebruiksprognose 2025 (GP2025) is voor beide opties een geluidstudie uitgevoerd. Hieruit blijken de volgende belangrijkste effecten:

- Optie 1 (oostelijke variant)
 - Geen significant effect op de jaargemiddelde geluidbelasting voor het etmaal of de nacht binnen de wettelijke contouren.
- Optie 2 (westelijke variant)
 - Verplaatsing van ongeveer 200 ernstig gehinderden (EHG) van de regio Amsterdam naar de regio Castricum binnen de 48 dB(A) Lden contour.
 - Verplaatsing van ongeveer 200 ernstig slaapverstoorden (ESV) van de regio Amsterdam naar de regio Castricum binnen de 40 dB(A) Lnight contour.

3 Geanalyseerde scenario's

3.1 Baseline

- De baseline bevat gemodelleerd verkeer op de KUDAD 2Z, en de ARNEM 2Z. Op basis van radartracks is de spreiding hiervan gemodelleerd.
- GP2025 bevat geen verkeer op de LOPIK 2Z.
- Voor geluidseffecten is aangenomen dat het effect van RENDI 2Z overeenkomt met de ARNEM 2Z aangezien deze veel verder pas divergeren. Het verkeer op beide routes is daarom gemodelleerd alsof het op de ARNEM 2Z vliegt.
- Geluidseffecten van al het andere verkeer zijn onveranderd overgenomen uit de GP2025.

NOTITIE

3.2 Optie 1

- In optie 1 wijzigen de KUDAD 2Z, LOPIK 2Z, RENDI 2Z en ARNEM 2Z (zie Figuur 1) In de modellering zijn daarom de KUDAD 2Z en de ARNEM 2Z gemodelleerd.
- De spreiding rond de huidige ARNEM 2Z is gebruikt als basis voor de spreiding rond de nieuwe routes.
- Geluidseffecten van al het andere verkeer zijn onveranderd overgenomen uit de GP2025.

3.3 Optie 2

- In optie 2 wijzigt alleen de KUDAD 2Z. Het verkeer op ARNEM 2Z blijft de gemodelleerde route uit de baseline volgen.
- De impact van het verkeer op de RONSA 1Z wordt gemodelleerd op basis van het verkeer op de VOLLA 2Z.
- Geluidseffecten van al het andere verkeer zijn onveranderd overgenomen uit de GP2025.

4 Gedetailleerde resultaten

Per scenario zijn de volgende resultaten bepaald:

- Jaargemiddelde geluidbelasting voor het etmaal (48 en 56 dB(A) Lden);
- Jaargemiddelde geluidbelasting voor de nacht (40 en 48 dB(A) Lnight);
- Totaal aantal ernstig gehinderden (EGH) binnen de 48 dB(A) Lden-contour op gemeentenniveau;
- Totaal aantal ernstig slaapverstoorden (ESV) binnen de 40 dB(A) Lnight-contour op gemeentenniveau.

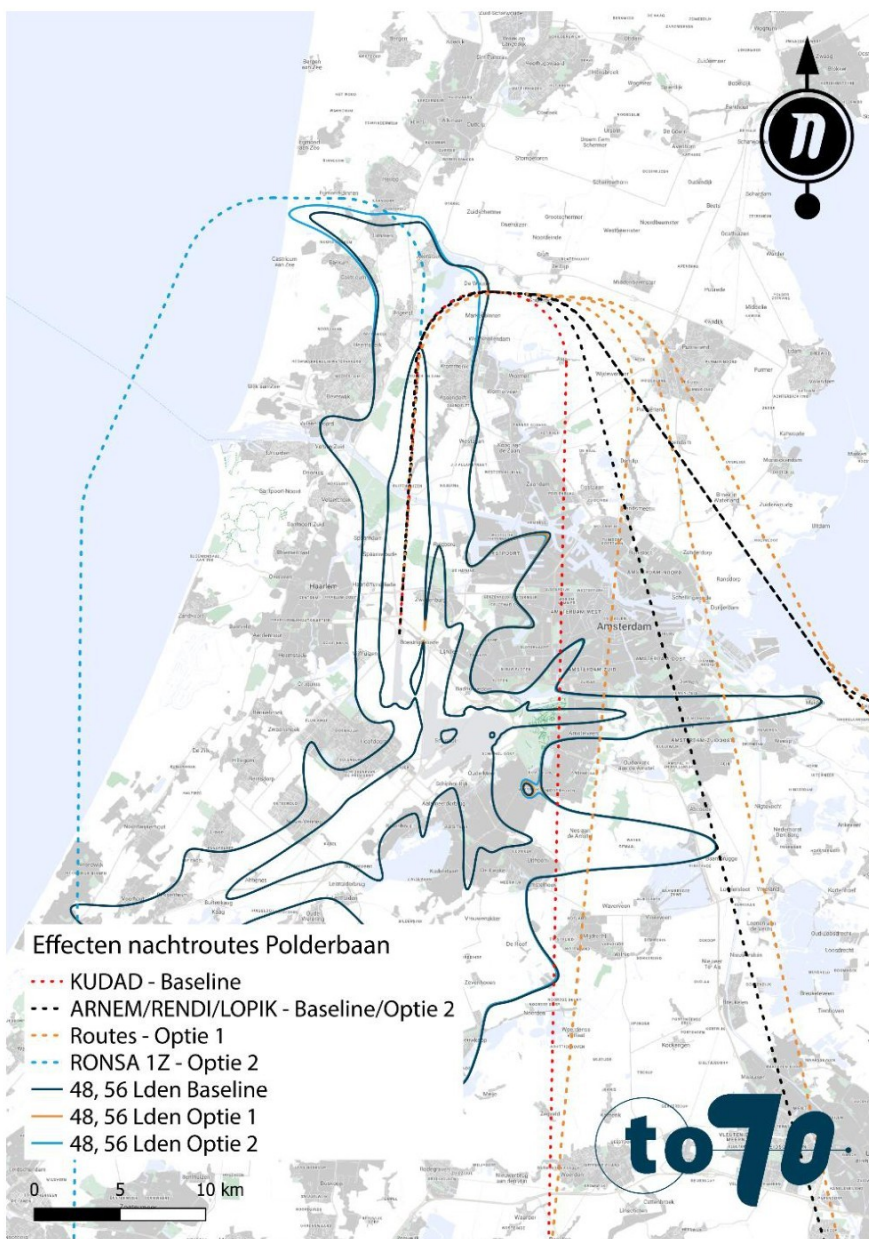
Figuur 1 en Figuur 2 tonen de contouren voor de drie scenario's met de gewijzigde routes. Daarna volgen respectievelijk het aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden per gemeente. De onderliggende data is naast notitie aangeleverd uitgesplitst op buurt, wijk en gemeente.

In de resultaten voor zowel de EHG als de ESV is aanzienlijk effect van de afkapwaarde (respectievelijk 48 dB Lden en 40 dB Lnight) zichtbaar. In deze resultaten is daarom ook een analyse gedaan waarin het verplaatsen van de contourgrens is gecompenseerd door zonder afkap te rekenen binnen de buurten welke in een of meerdere scenario's binnen de afkapwaarde liggen.

4.1 Lden en ernstig gehinderden

Figuur 1 toont de effecten op de contouren voor 48 en 56 dB(A) Lden. Het effect van Optie 2 is duidelijk zichtbaar rond Castricum. Alleen in de buurt van Zaanstand en Amstelveen is verplaatsing van het contour zichtbaar voor Optie 1.

Tabel 1 toont de verschillen in EHG tussen de twee opties en de baseline. Alleen gemeenten met een verschil van 25 EHG of meer zijn getoond.



Figuur 1: Lden contouren

Optie 1 leidt tot een afname van rond de 500 EHG waarvan de grote meerderheid in Amstelveen en Amsterdam. Echter, dit verschil is veel kleiner wanneer het randeffect gecompenseerd wordt. Optie 2 leidt – met afkap – tot 1300 minder EHG. De meerderheid van de afname ligt hierbij in Amsterdam en Amstelveen en er is een aanzienlijke toename in Castricum. Het grootste deel van dit resultaat wordt echter veroorzaakt door de afkap. Wanneer de afkap gecompenseerd wordt blijkt met name de afname bij Amstelveen en Amsterdam (samen rond de 300) en een toename in Castricum (rond de 200).

NOTITIE

Tabel 1: Verandering in het aantal ernstig gehinderden binnen 48 dB(A) Lden

	Met afkap EHG		Zonder afkap EHG	
	Optie 1	Optie 2	Optie 1	Optie 2
Alkmaar	-1	-38	0	-7
Amstelveen	-229	-783	-14	-74
Amsterdam	-190	-656	-66	-237
Bergen (NH.)	0	3	0	27
Castricum	-3	425	-2	177
Haarlemmermeer	-31	-98	-12	-29
Heemskerk	-2	72	0	15
Heiloo	0	28	0	25
Nieuwkoop	-9	-39	-3	-12
Uitgeest	-1	41	-1	42
Uithoorn	-22	-80	-6	-26
Zaanstad	-47	-171	-19	-49
Totaal*	-552	-1330	-124	-183

(*) Tabel toont alleen gemeenten waar het verschil in een of meerdere kolommen groter is dan 25 EHG

4.2 Lnight en ernstig slaapverstoorden

Figuur 2 toont de wijziging in de contouren voor 40 en 48 dB(A) Lnight. Hier is enkel een effect herkenbaar bij Optie 2 rond Castricum. Uit Tabel 2 blijkt dat Optie 1 geen significant effect heeft op het aantal ernstig slaapverstoorden binnen de 40 dB Lnight.

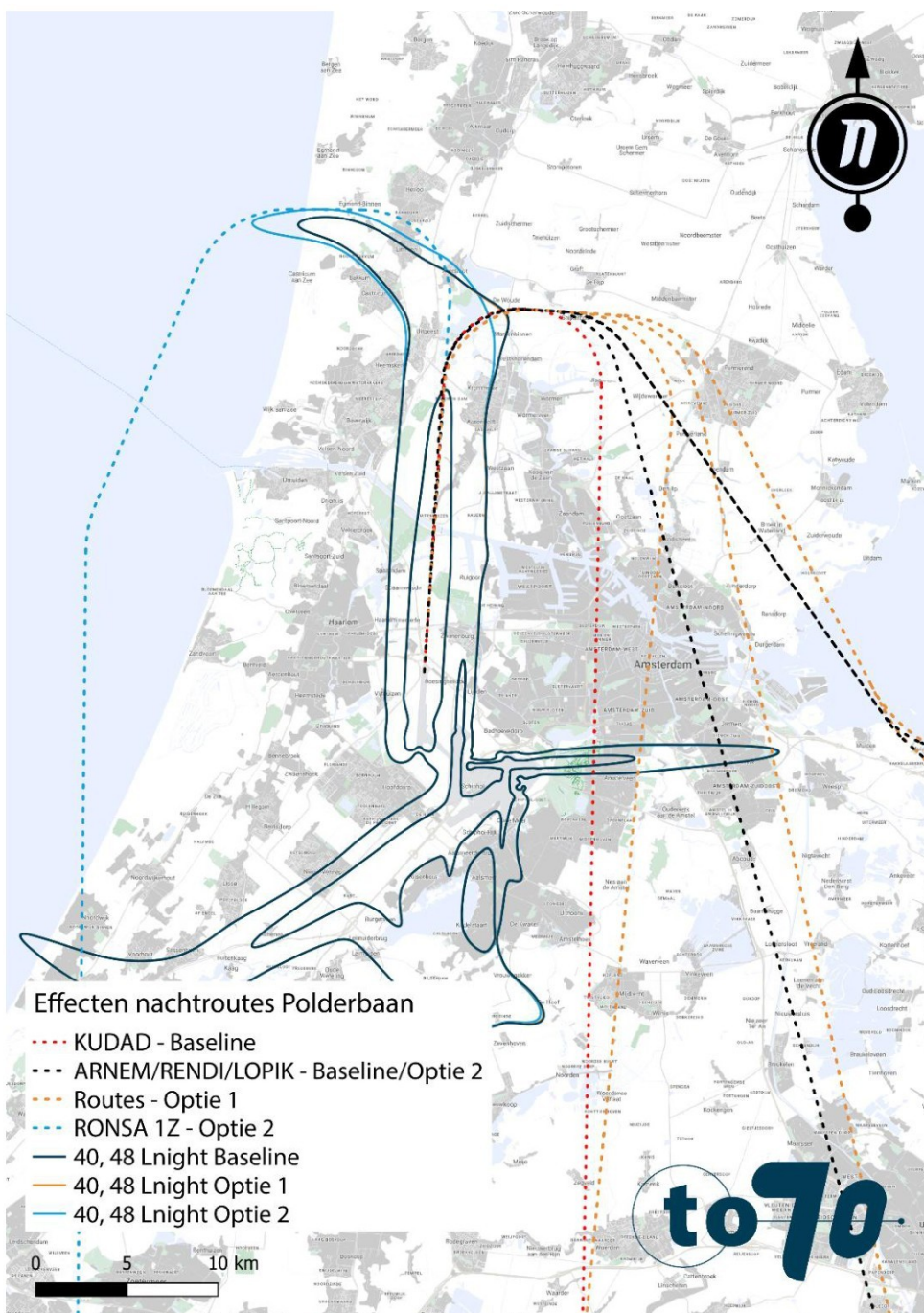
Tabel 2: Verschil in aantal ESV binnen 40 dB(A) Lnight

	Met afkap ESV		Zonder afkap ESV	
	Optie 1	Optie 2	Optie 1	Optie 2
Aalsmeer	-8	-18	-13	-36
Amstelveen	-2	-31	-1	-17
Amsterdam	20	-60	7	-30
Castricum	-5	623	-2	151
Diemen	5	-31	1	-2
Uitgeest	-1	40	0	37
Zaanstad	-40	-100	-14	-29
TOTAAL*	-38	398	-26	73

(*) Tabel toont alleen gemeenten waar het verschil in een of meerdere kolommen groter is dan 25 ESV

NOTITIE

Optie 2 leidt tot een toename van ongeveer 600 ESV in Castricum en een totale toename van ongeveer 400 ESV. Wanneer het randeffect gecompenseerd wordt is deze toename in Castricum rond de 150 en het totaal tussen 50 en 100.



Figuur 2: Lnight contouren

NOTITIE

5 Modelling en brongegevens

Deze studie heeft de volgende brongegevens gebruikt:

- Verkeersbeeld
 - GP2025 (Bron: Daisy, GP2025/GP2025 Doc29/GP2025 excl. onderhoud)
- Geluidsmodellering berekend verkeer
 - Profielen: NLR / Doc29. Regionaal
 - Berekening: Aerlabs' Echo. Echo is geverifieerd op basis van het verificatie framework van ECAC Doc. 29, 4e editie, Volume 3.
- Geluidsbelasting overig verkeer
 - GP2025 (Bron: Daisy, GP2025/GP2025 Doc29/GP2025 excl. Onderhoud). Exclusief ARN2Z en KUD2Z. LEK2Z en REN2Z komen niet in het resultaat op Daisy voor.
- Bevolkingsgegevens
 - CBS 2023 versie 1
- Woningbestand
 - BAG 2023
- Dosis-Effect relatie
 - GES 2002 gecorrigeerd voor Doc.29



VRAAG EN ANTWOORD VEILIGHEIDSAANPASSING NACHTELIJKE VERTREKROUTE POLDERBAAN



Om het hoge veiligheidsniveau in het Nederlandse luchtruim te waarborgen, monitort Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) continu de veiligheid van de verkeersafhandeling en neemt waar nodig maatregelen om de veiligheid verder te vergroten. LVNL bereidt een aanpassing voor van een van de vertrekroutes van de Polderbaan, die in de nacht wordt gebruikt door vliegtuigen met een zuidelijke bestemming.

HUIDIGE SITUATIE EN AANLEIDING VEILIGHEIDSAANPASSING

WAT IS ER AAN DE HAND?

Vliegtuigen die in de nacht opstijgen richting het noorden met een zuidelijke bestemming vanaf de Polderbaan draaien momenteel naar rechts via de route KUDAD2Z. Deze route loopt over Zaanstad, Amsterdam en Amstelveen. Gebleken is dat vliegtuigen die na elkaar opstijgen, in de bocht dichterbij elkaar kunnen komen dan gewenst. Dit is een potentieel veiligheidsrisico en moet opgelost worden.

WAAROM IS DEZE AANPASSING NODIG?

De veiligheidsaanpassing is nodig om de veiligheid in alle omstandigheden te kunnen waarborgen en zeker te weten dat alle vliegtuigtypes de juiste route volgen.

WAAROM KOMT DIT PROBLEEM NÚ NAAR VOREN? DEZE VERTREKROUTE BESTAAT TOCH AL LANG?

De bestaande nachtelijke vertrekroute voor vliegtuigen met een zuidelijke bestemming (KUDAD2Z) is al jaren in gebruik. Door de jaren heen zijn er nieuwe vliegtuigtypes bij gekomen op Schiphol, die in sommige gevallen andere vliegprestaties hebben. LVNL heeft 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.

VOORGENOMEN WIJZIGING VERTREKPROCEDURE

WAT IS DE BEOOGDE OPLOSSING?

LVNL is voornemens een vertrekprocedure te wijzigen door vliegtuigen die nu naar rechts afbuigen, naar links te laten afbuigen en gebruik te laten maken van de bestaande nachtroute VOLLA2Z. Deze route loopt langs Limmen en Castricum tot boven de Noordzee.

WAT BETEKENT DIT VOOR DE OMGEVING CASTRICUM, LIMMEN, HEILOO EN UITGEEST?

Voor Castricum, Limmen, Heiloo en Uitgeest betekent dit dat er op de bestaande nachtroute maximaal 600 vluchten per jaar bijkomen. LVNL heeft een onafhankelijk adviesbureau gevraagd een geluidstudie uit te voeren. Hieruit blijkt dat er in deze omgeving ongeveer 500 ernstig gehinderden bijkomen.

WAT BETEKENT DIT VOOR DE OMGEVING ZAASTAD, AMSTERDAM EN AMSTELVEEN?

Voor Zaanstad, Amsterdam en Amstelveen betekent dit dat er maximaal 600 vluchten per jaar een andere route zullen volgen en dus niet meer over deze gemeenten vliegen. Hierdoor neemt het aantal ernstig gehinderden af met 1.612. Ook is er een afname van het aantal ernstig gehinderden in Nieuwkoop, Haarlemmermeer en Uithoorn.

WAAROM KAN DE BOCHT NAAR RECHTS NIET RUIMER WORDEN GEMAAKT?

LVNL ontwerpt routes altijd binnen het bestaande (inter)nationale wettelijke kader. Het verleggen (verruimen) van de bocht naar rechts is niet mogelijk omdat vliegtuigen dan buiten de wettelijk vastgestelde luchtverkeersweg komen.

ZIJN ER ANDERE ALTERNATIEVEN ONDERZOCHT?

Ja, ter voorbereiding op een dergelijke veiligheidsaanpassing doet LVNL uitgebreid onderzoek. Zo zijn er verschillende oplossingsrichtingen onderzocht waaronder snelheidsrestricties en alternatieve routeaanpassingen. Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat de enige oplossing die zowel binnen de wettelijke kaders mogelijk is als uitvoerbaar is voor luchtverkeersleiders en piloten, een aanpassing van deze nachtelijke vertekroute is.

KAN EEN LUCHTVERKEERSLEIDER GEEN EXTRA INSTRUCTIES GEVEN AAN DE PILOOT?

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.

VERVOLGPROCES

HOE HEEFT LVNL DE OMGEVING GEÏNFORMEERD?

LVNL vindt het van belang om de omgeving zorgvuldig te informeren. Conform het 5.11 werkproces zoals vastgelegd in de Wet luchtvaart heeft LVNL hierover eerst de direct belanghebbenden in de omgeving geïnformeerd en toelichting gegeven op donderdag 8 mei in Dorpshuis de Kern te Castricum. In het tweede kwartaal van dit jaar zal LVNL een documentatiepakket (inclusief een participatieverslag en veiligheidstoets door de Inspectie Leefomgeving en Transport) aanbieden aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat ter besluitvorming.

CIJFERS IN ÉÉN OOGOPSLAG

140 TOT 170 NACHTEN PER JAAR

wordt de Polderbaan gebruikt als startbaan naar het noorden.

600 VLUCHTEN PER JAAR

(2 tot 6 per nacht) gaan na de aanpassing via de bestaande nachtroute VOLLAZZ langs Castricum en Limmen.

2,16 PROCENT

van het totaal aantal nachtvluchten op Schiphol (cijfers 2024) gaat straks de aangepaste route vliegen.

250 TOT 500 VLUCHTEN PER JAAR

maken nu al gebruik van de bestaande nachtroute VOLLAZZ richting zee.

CIRCA 500 ERNSTIG GEHINDERDEN ERBIJ

in de regio IJmond (Heemskerk, Uitgeest, Castricum, Limmen, Heiloo en Egmond)

1.800 ERNSTIG GEHINDERDEN MINDER

in Zaanstad, Amsterdam, Amstelveen, Nieuwkoop, Haarlemmermeer en Uithoorn

BEKIJK DE UITLEGVIDEO

Veiligheidsaanpassing
nachtelijke vertrekroute
Polderbaan



XXHJYKZH4HMP-552679920-1074



Verzending per email

Postbus 75200
1117 ZT Schiphol
Nederland

T +31(0) 20 40 62 000
F +31(0) 20 64 84 999

Schiphol
17-4-2025

Onderwerp
**uitnodiging informatiebijeenkomst veiligheidsaanpassing
nachtelijke vertrekroute Polderbaan**

Ons kenmerk
XXHJYKZH4HMP-552679920-1074

Status
Definitief

Geachte relatie,

Veiligheid is bij LVNL een topprioriteit. Wij zorgen 24 uur per dag, 7 dagen per week voor een veilige en efficiënte afhandeling van het vliegverkeer in het Nederlandse luchtruim. Om dit hoge veiligheidsniveau te waarborgen, monitoren wij continu de veiligheid van onze verkeersafhandeling. Wanneer nodig, nemen we maatregelen om de veiligheid van het vliegverkeer zeker te stellen. Zo bereiden wij op dit moment een noodzakelijke aanpassing van een bestaande nachtelijke vertrekroute vanaf de Polderbaan voor. Wij vinden het van belang om belanghebbenden hierover tijdig en zorgvuldig te informeren. Hierbij nodigen wij u uit voor een informatiebijeenkomst op donderdagmiddag 8 mei 2025 in Castricum.

Contactpersoon
[Redacted] J
E-mail contactpersoon
[Redacted] J @lvnl.nl
Telefoonnummer
06 [Redacted] J

Bocht naar het zuiden

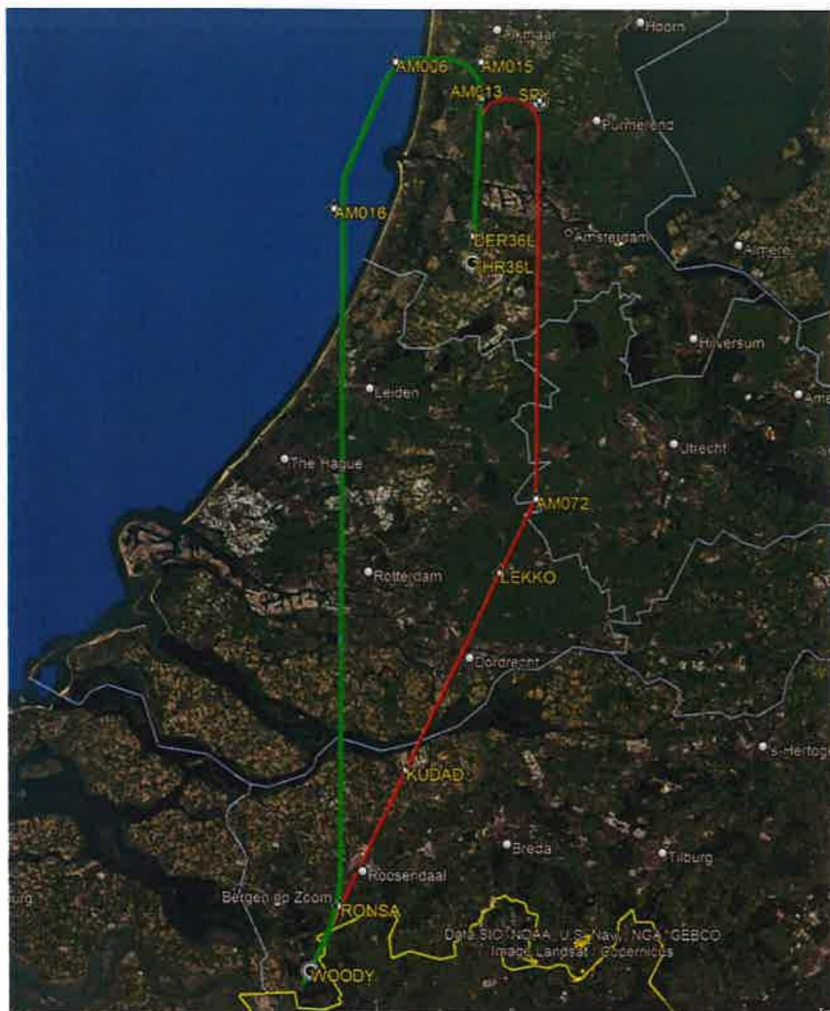
Bij wind uit noordelijke richtingen wordt in de nacht de Polderbaan ingezet als startbaan. Vliegtuigen die in de nacht (23:00 – 06:00 uur) opstijgen vanaf de Polderbaan richting het noorden met een bestemming in het zuiden, draaien nu ter hoogte van Uitgeest/Krommenie een bocht naar rechts om hierna hun route richting het zuiden te vervolgen. Uit interne analyses is gebleken dat door de dimensionering van deze bocht, in combinatie met de snelheden waarmee vliegtuigen hier vliegen, er afwijkingen optreden bij het vliegen van deze bocht. Dit kan ertoe leiden dat vliegtuigen die na elkaar opstijgen, in de bocht dichterbij elkaar kunnen komen dan is gewenst. Wanneer zo'n situatie dreigt op te treden, geeft de luchtverkeersleiding aanvullende instructies aan de piloot zodat er altijd voldoende afstand is tussen twee vliegtuigen. Echter, om dit potentiële veiligheidsrisico uit te sluiten en ervoor te zorgen dat deze situatie niet meer kan voorkomen, is een veiligheidsaanpassing noodzakelijk.

Aanpassing vertrekroute

LVNL heeft verschillende mogelijkheden verkend om het ontwerp van de vertrekroute zodanig aan te passen dat voldoende afstand tussen vliegtuigen in alle

omstandigheden - dus ook in bochten - zeker is gesteld. Hierbij is zorgvuldig getoetst op veiligheid, efficiëntie en geluid. Een belangrijk uitgangspunt hierbij is dat de aanpassing zo min mogelijk impact heeft voor de omgeving.

In de huidige situatie vliegen vliegtuigen na het opstijgen van de Polderbaan ter hoogte van Uitgeest/Krommenie een bocht naar rechts over regio Zaanstad en Amsterdam om hun weg in zuidelijke richting te vervolgen. In de nieuwe situatie zullen deze vliegtuigen gebruik maken van een reeds bestaande vertrekroute waarbij zij na het opstijgen van de Polderbaan, ter hoogte van Limmen/Castricum een bocht naar links draaien. Zij vervolgen daarna hun route in zuidelijke richting over zee die weer boven land komt op grote hoogte van ongeveer 6 à 7 kilometer, in de buurt van Noordwijk. Het aantal vliegtuigen dat gebruik maakt van deze vertrekroute blijft ongewijzigd en betreft ongeveer 600 vluchten per jaar.



Rood = huidige nachtelijke vertrekroute vanaf Polderbaan voor vliegtuigen met Zuidelijke bestemming

Groen = toekomstige nachtelijke vertrekroute vanaf Polderbaan voor vliegtuigen met Zuidelijke bestemming

Effecten omgeving

Uit een onafhankelijke geluidsanalyse van bureau To70 die in opdracht van LVNL is uitgevoerd, blijkt dat deze aanpassing leidt tot een afname van het totaal aantal mensen dat overlast kan hebben van vliegverkeer (reductie van aantallen zogenoemde 'Ernstig Gehinderden' en 'Ernstig Slaapverstoorden'). In enkele gemeenten in regio IJmond zal de aanpassing leiden tot een toename van geluid en in enkele gemeenten in regio Zaanstad en Amsterdam tot een afname. De volledige analyse met details over geluidseffecten per gemeente maken wij uiteraard beschikbaar en zullen tijdens de informatiebijeenkomst nader worden toegelicht.

Realisatie najaar 2025

Voor deze veiligheidsaanpassing doorloopt LVNL een traject met o.a. analyses, testen en valideren van route-ontwerpen, veiligheidstoetsing door de Inspectie Leefomgeving en Transport alsook het informeren van belanghebbenden. Nadat alle benodigde stappen zijn doorlopen, zal LVNL de aanpassing voor de zomer 2025 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorleggen voor goedkeuring. Zodra goedkeuring is verleend, treft LVNL verdere voorbereidingen voor operationele ingebruikname in najaar 2025.

Uitnodiging informatiebijeenkomst

Wij vinden het belangrijk om u goed en tijdig te informeren over deze aanpassing en wat u hiervan kunt gaan merken. Daarom organiseren wij op donderdagmiddag 8 mei van 15:30 – 17:00 uur een informatiebijeenkomst waarin wij een nadere toelichting geven op de geplande procedure aanpassing, onderzochte oplossingsvarianten en geluidseffecten voor de omgeving. Uiteraard is er gelegenheid om vragen te stellen die wij zullen beantwoorden. De bijeenkomst vindt plaats in dorpshuis [De Kern in Castricum](#).

Deze uitnodiging versturen wij aan bewonersvertegenwoordigers (Maatschappelijke Raad Schiphol), bestuurders en ambtelijk adviseurs (Bestuurlijke Regie Schiphol) in deze regio, luchthaven Schiphol en ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Naast deze informatiebijeenkomst voor u, zorgen we uiteraard voor informatievoorziening richting bewoners.

Wij horen graag of wij op uw aanwezigheid bij de informatiebijeenkomst mogen rekenen. Registratie gaat via [redacted] email: [redacted]@lvnl.nl of telefoon 06-[redacted]. Als u naar aanleiding van deze brief vragen heeft, kunt u contact met haar opnemen.

Graag tot ziens op 8 mei a.s. in Castricum.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

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