



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Gemeente Uitgeest  
T.a.v. Wethouder René Oud  
Postbus 7  
1910 AA UITGEEST

Datum 3 februari 2026  
Betreft Implementatie veiligheidsmaatregel Polderbaan

Geachte heer Oud,

Bij uw brief met kenmerk Z25 224895, verzonden mede namens de colleges van burgemeester en wethouders van Castricum, Heiloo, Bergen, Heemskerk en Uitgeest, heeft u bezwaar gemaakt tegen de door LVNL aangekondigde veiligheidsmaatregel met betrekking tot de huidige nachtelijke vertrekroute KUDAD2Z vanaf de Polderbaan. U verzoekt de minister af te zien van het door LVNL voorgestelde gebruik van de bestaande westelijke vertrekroute (VOLLA 2Z) met een nieuw segment boven de Noordzee en de huidige route te handhaven totdat een wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) voor een aangepaste oostelijke bocht is voorbereid, dan wel een alternatieve variant te ontwikkelen die geen verschuiving van hinder naar andere regio's veroorzaakt. Daarnaast vraagt u aandacht voor het correct doorlopen van het participatieproces.

In mijn brief van 18 juli 2025 heb ik u toegezegd dat een inhoudelijke reactie zou volgen voordat de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) een besluit neemt over de noodzakelijke veiligheidsmaatregel. Met deze brief kom ik die toezegging na.

#### **Overleg met LVNL over oplossingsrichtingen veiligheidsvraagstuk**

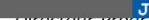
Naar aanleiding van de LVNL-informatiesessie op 8 mei 2025 en het door LVNL voorgelegde ontwerp, heeft IenW meerdere gesprekken gevoerd met LVNL en verdiepende en aanvullende vragen gesteld van technisch inhoudelijk aard over de haalbaarheid van een structureel alternatief voor de westelijke variant met minder grote verplaatsing van geluidshinder voor uw regio. IenW heeft met LVNL uitvoerig gesproken over de haalbaarheid van het treffen van aanvullende operationele maatregelen, zoals bijvoorbeeld een verhoging van de startinterval tussen twee opeenvolgende vluchten, invoering van snelheidsrestricties en introductie van een fly-over waypoint om de huidige KUDAD2Z- vertrekroute vanaf de Polderbaan te continueren.

#### **DG Luchtvaart en Maritieme Zaken**

Prog.dir. Omgeving  
Luchthaven Schiphol

Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

#### **Contactpersoon**

 J  
Directeur Programma  
Omgeving Luchthaven  
Schiphol

@minienw.nl

#### **Onze referentie**

IENW/BSK-2025/290884

#### **Uw referentie**

Z25 224895

Verder heeft IenW met LVNL gesproken over het uitwerken en implementeren van een oostelijke variant, waarbij het nominale vliegpad over een groter deel van de route wordt verlegd. In dit kader heeft IenW met LVNL ook gesproken over de mogelijkheid om (tijdelijk) de westelijke variant te implementeren en ondertussen een oostelijke variant uit te werken.

Ik heb de kern van de reactie van LVNL uit de overleggen die wij na ontvangst van uw brief met LVNL hebben gehad beknopt voor u samengevat. Deze treft u in de bijlage bij deze brief aan. Helaas moet ik na bespreking van de verschillende oplossingsrichtingen met LVNL concluderen dat op dit moment de argumentatie leidt in de richting van de westelijke variant. Dat is namelijk, nogmaals na uitgebreid en diepgaand overleg met LVNL, de variant die op korte termijn het veiligheidsvraagstuk structureel oplost.

### **Conclusie IenW**

Op basis van alle beschikbare informatie, tezamen met de door LVNL aangedragen veiligheidsurgentie, zal aan de minister worden geadviseerd om de door LVNL voorgestelde wijziging, zijnde de westelijke variant, vast te stellen. Dit moment van vaststelling van de voorgestelde wijziging sluit aan bij de procedure en tijdslijn voor aanpassing en publicatie van vliegroutes in het luchtruim, die wereldwijd op vaste momenten plaatsvinden en maakt implementatie van de gewijzigde route in juni 2026 mogelijk. Daarmee wordt het huidige veiligheidsrisico zo spoedig mogelijk structureel opgelost. De implementatie van de westelijke variant betekent dat bestaande nachtelijke vluchten verplaatst worden van de oostelijke naar de westelijke route. Hierdoor wordt een bestaand deel van de luchtruiminfrastructuur intensiever gebruikt. De Polderbaan wordt jaarlijks ongeveer 140 tot 170 van de 365 nachten ingezet als startbaan. In die nachten worden per nacht 2 tot 6 vluchten verplaatst van de oostelijke vertrekroute KUDAD 2Z naar de westelijke vertrekroute.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat is eindverantwoordelijke voor de veiligheid en vaststelling van verkeersroutes in Nederland. Daarbij wordt in belangrijke mate vertrouwd op de expertise en deskundigheid van operationele verkeersleiders ten aanzien van de beoordeling van de urgentie van het bestaande veiligheidsprobleem.

Gezien de toenemende urgentie voor een oplossing van het veiligheidsvraagstuk als gevolg van vlootvernieuwing, het ontbreken van een uitgewerkt alternatief, en de risico's van het uitblijven van een besluit, is besluitvorming op korte termijn noodzakelijk. Hoewel de oostelijke variant technisch maakbaar is, is zij op korte termijn niet uitvoerbaar en leidt zij tot verdringing van cruciale ontwerp- en implementatiecapaciteit bij LVNL. Maatregelen zoals het vergroten van de separatietijd tussen startende vliegtuigen, toepassing van een snelheidsrestrictie of fly-over bocht blijken onvoldoende of niet effectief om bij ongewijzigde ligging van de route een veilig vlieggedrag zeker te stellen en een intrinsiek veilig Air Traffic Management systeem (safe by design) te creëren.

### **Evaluatie en toezegging LVNL**

Ik ben mij er zeer van bewust dat dit advies een grote teleurstelling is voor uw regio, en daar ook op weerstand zal stuiten. Dit is ook de reden dat LVNL zal worden verzocht de westelijke variant te evalueren, inclusief de gerealiseerde geluidseffecten, nadat deze route drie jaar in de praktijk is gevlogen. Deze periode valt bewust samen met de geplande implementatie van het nieuwe luchtverkeersleidingssysteem van LVNL, ICAS.

De conclusies uit deze evaluatie zullen input zijn voor een nieuw gesprek met LVNL over de vormgeving van toekomstige routeverbeteringen. Dan komt ook de oostelijke variant wat mij betreft opnieuw in beeld. LVNL heeft mij ook toegezegd om, nadat iCAS is geïmplementeerd, een onderzoek uit te voeren naar de operationele maakbaarheid en ontwerp van een oostelijke variant.

Verder kan ik u toezeggen dat wij met LVNL in gesprek zullen gaan om te kijken wat er nodig is om de sinds 28 mei 2015 vanwege veiligheid gesloten verkorte nachtelijke naderingsroute vanuit het oosten naar de Polderbaan, de ARTIP2C, zo snel mogelijk weer in werking te stellen of een vergelijkbaar alternatief te ontwikkelen nadat het nieuwe LVNL verkeersleidingssysteem iCAS in gebruik is genomen (verwachting 2028). Dit met als doel het nachtelijke verkeer over de regio Castricum op termijn waar mogelijk te verminderen.

### **Participatieproces**

Op grond van artikel 5.11 van de Wet luchtvaart zijn de ministers van IenW en Defensie gezamenlijk bevoegd om vliegroutes vast te stellen. Het Wijzigingsproces luchtruim en vliegprocedures borgt dat dit zorgvuldig gebeurt, met de Handreiking Participatie als belangrijk beoordelingselement.

Het gehele proces van voorbereiding en planuitwerking (incl. participatieplan), besluitvorming, vaststelling en publicatie van een luchtruim en/of vliegprocedure wijziging bestaat uit verschillende voorgeschreven stappen. Deze stappen, met vele afhankelijkheden, kennen een betrokkenheid van diverse belanghebbenden vanuit verschillende taken, rollen en verantwoordelijkheden.

Dit werkproces is in eerste instantie opgesteld voor de doelgroep initiatiefnemers van een wijziging en de partijen die een verantwoordelijkheid hebben in relatie tot de besluitvorming van een wijziging. Maar tevens kan met dit werkproces naar alle betrokken partijen, waaronder (luchtruim)gebruikers, bestuurlijke instanties, omgevingspartijen en belangengroepen inzicht worden gegeven hoe een wijziging van luchtruim en vliegprocedures tot stand komt. Zie hiervoor: [Wijzigingsproces Luchtruim en vliegprocedures | Publicatie | Rijksoverheid.nl](#)

Tijdens de LVNL-informatiesessie van 8 mei 2025 hebben diverse betrokken partijen onvrede geuit over hun late betrokkenheid in het participatieproces. De ATM beleidseenheid van IenW heeft hierover met LVNL meerdere gesprekken gevoerd. Het participatieniveau voor deze wijziging is vastgesteld op 'informerend' en het hiervoor gevolgde proces biedt ruimte voor verbetering. Wij zullen daarom de minister adviseren om samen met LVNL een evaluatie uit te voeren (uiterlijk 2<sup>e</sup> kwartaal 2026) van het gevolgde wijzigingsproces, met bijzondere aandacht voor

**DG Luchtvaart en  
Maritieme Zaken**  
Prog.dir. Omgeving  
Luchthaven Schiphol

**Onze referentie**  
IENW/BSK-2025/290884

mogelijke verbetering in de participatie en de regierol van de ATMB zoals nu is vastgelegd in het wijzigingsproces Luchtruim en vliegprocedures.

### **Vervolg proces**

Vaststelling van de gewijzigde route conform art. 5.11 wet luchtvaart betreft een algemeen verbindend voorschrift uitgevaardigd door de minister. Dit betekent dat hierna geen zienswijze procedure meer volgt. Na vaststelling door de minister voor de westelijke variant kan LVNL overgaan tot het treffen van alle benodigde maatregelen (o.a. aanpassing systemen, training verkeersleiders en publicatie in de luchtvaartgids) die nodig zijn voor operationele implementatie in juni 2026.

**Uw referentie**  
Z25 224895

Of de door LVNL voorgestelde wijziging past binnen de lopende wijziging van het LVB waarin het aantal handhavingspunten wordt uitgebreid is nog niet onderzocht. Indien blijkt dat LVNL met de voorgestelde veiligheidsaanpassing niet binnen de dan geldende grenzen van het LVB kan blijven zal LVNL eerst zelf met een oplossing moeten komen voor die situatie. LVNL zal van deze mogelijke consequentie op de hoogte worden gebracht. Ditzelfde geldt eventueel ook in relatie tot de (toekomstige) natuurvergunning. De gewijzigde route moet ook dan binnen die scope passen.

Voor eventuele verdere vragen of nadere toelichting ben ik vanzelfsprekend graag bereid u nader te informeren. Voor inhoudelijk-technische vragen verzoek ik u contact op te nemen met

Nederland via [J@ivnl.nl](mailto:J@ivnl.nl)

Met vriendelijke groet,

[Redacted signature block]

[Redacted signature block]

## **Bijlage: Onderbouwing vanuit Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)**

De veiligheidsaanpassing via een westelijke procedure is naar het oordeel van LVNL op korte termijn nodig om de veiligheid onder alle omstandigheden te kunnen waarborgen en er zeker van te zijn dat alle vliegtuigtypes de route correct volgen. Deze bijlage bevat een beknopte samenvatting van de (technische) onderbouwing die het ministerie hiervoor vanuit LVNL heeft ontvangen.

### Urgentie

De urgentie is groot, omdat er significante afwijkingen optreden op de nachtelijke vertrekroute (KUDAD2Z) vanaf de Polderbaan. Door vlootvernieuwing komen er steeds meer vliegtuigen met betere performance en klimprestaties. De combinatie van de dimensionering van de bocht, de hoge snelheid waarmee vliegtuigen hier vliegen en de manier waarop het boordsysteem hiermee omgaat, maakt dat niet alle type vliegtuigen onder alle omstandigheden de bocht nauwkeurig kunnen vliegen. Dit leidt ertoe dat vliegtuigen, die na elkaar opstijgen, dichterbij elkaar kunnen komen dan gewenst. LVNL heeft haar luchtverkeersleiders bewust gemaakt van de significante afwijkingen, waardoor ze nu extra alert zijn en de huidige situatie veilig is. Dit leidt echter wel tot verhoogde werkdruk bij de verkeersleiders.

De huidige situatie vraagt 's nachts, wanneer de Polderbaan wordt ingezet als startbaan, om extra inspanning en risicobeheersing van de luchtverkeersleiders. Zij moeten aanvullende instructies geven om separatieconflicten te voorkomen. Dit verhoogt de complexiteit in de nacht. Nachtoperaties kennen minder verkeer, maar meer operationele complexiteit. Dit wordt veroorzaakt door een combinatie van factoren. De nacht kent een lagere personeelsbezetting en af en toe tijdelijke systeem-downgrades. De vaste routes voor zowel inkomend als vertrekkend verkeer die conform het Luchthavenbesluit Schiphol in de nachtperiode gelden, waarbij onder bepaalde hoogtes niet mag worden afgeweken van die routes, zorgen voor minder oplossingsruimte voor verkeersleiders om voldoende veilige afstand tussen vertrekkende en aankomende vliegtuigen zeker te stellen.

Als gevolg van de vlootvernieuwing zal het risico alleen maar verder toenemen, terwijl het uitgangspunt is dat het routeontwerp inherent veilig moet zijn. De procedure zelf moet robuust en betrouwbaar zijn zodat alle vliegtuigtypes, zonder ingrijpen van de verkeersleider, de route zelfstandig en voorspelbaar kunnen uitvoeren – ook bij systeemuitval of afwijkende omstandigheden.

Het groeiende veiligheidsprobleem vergroot de kans dat de KUDAD2Z-vertrekroute vanaf de Polderbaan buiten werking moet worden gesteld totdat een structurele oplossing is gevonden voor het veiligheidsprobleem. Bij eventuele buiten werking stelling van de KUDAD2Z route, worden luchtvaartmaatschappijen aangewezen op het gebruik van alternatieve vertrekroutes en zal het geluid verplaatsen. Aangezien het vooraf niet goed te voorspellen is welke alternatieve routes zullen worden gekozen, ontstaat er onzekerheid over de impact op de omgeving en de verdeling van hinder.

### Operationele maatregelen

Tot op heden hebben luchtverkeersleiders maatregelen toegepast om de situatie beheersbaar te houden. Bij gebruik van de huidige vertrekroute vanaf de Polderbaan in de nacht geldt dat, zolang de huidige situatie blijft bestaan, er extra inspanning en risicobeheersing van de luchtverkeersleiders wordt gevraagd en een potentieel veiligheidsrisico in de verkeersafhandeling blijft bestaan.

Aanvullende operationele maatregelen waarbij is geborgd dat er een route in zuidelijke richting is die alle vliegtuigen in alle omstandigheden veilig kunnen vliegen is niet mogelijk gebleken. Het uitgangspunt is om het huidige ontwerp van de vertrekkprocedure, die immers niet meer voldoet aan de veiligheidseisen, aan te passen en de situatie voor de luchtverkeersleider zo gestandaardiseerd en beheersbaar mogelijk te houden. In de nacht zijn er al diverse afwijkende procedures ten opzichte van de dag operatie, met aparte vertrekroutes en specifieke eisen aan hoogtes die vliegtuigen hierop moeten aanhouden.

Het treffen van operationele maatregelen, zoals verhoging van het startinterval tussen twee opeenvolgende vluchten, is niet afdoende om het huidige veiligheidsrisico structureel te verminderen. Anders gezegd: een aanpassing van het startinterval lost het onderliggende probleem van de vliegbaarheid van de vertrekkroute niet op. Dat geldt ook voor het invoeren van snelheidsrestricties of het introduceren van een zogenoemd fly-over waypoint. Dit soort mogelijke oplossingsrichtingen zijn in nadere analyse en onderzoek niet werkbaar voor luchtverkeersleiders en/of piloten of geen structurele oplossing voor het probleem gebleken.

### Oostelijke variant

Een oostelijke variant heeft naar verwachting een lange doorlooptijd, waardoor het veiligheidsprobleem niet tijdig structureel wordt opgelost. De oostelijke variant vereist meer tijd en inzet van resources van LVNL die LVNL ook nodig heeft voor een aantal andere grote projecten, met een risico op vertraging van die projecten tot gevolg (bijvoorbeeld iCAS, 1ATM en het Programma Luchtruimherziening). Een oostelijke oplossingsrichting vergt dat het ontwerpproces volledig opnieuw moet worden doorlopen, inclusief toetsing door de vakgroep Vliegprocedures en Luchtruim Advies van de Inspectie Leefomgeving en Transport, en een nieuw participatietraject. Daarnaast vereist deze variant mogelijk een wijziging van de wettelijke kaders, waaronder aanpassing van een luchtverkeersweg in het Luchthavenbesluit Schiphol. Deze procedure kent een langere doorlooptijd en bevat onzekerheden ten aanzien van de uitkomst. Gedurende deze periode blijft het bestaande veiligheidsrisico onverminderd aanwezig, hetgeen volgens LVNL operationeel onwenselijk en niet langer aanvaardbaar is.

### Combinatievariant

De combinatie van een tijdelijke westelijke route en het parallel uitwerken van een oostelijke variant, wordt gelet op de benodigde capaciteit en doorwerking op andere programma's (iCAS, 1ATM en het Programma Luchtruimherziening), niet uitvoerbaar geacht.

## 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