

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. de minister
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Uw ref.

-

Onze ref.

u-25.094

Datum

13 oktober 2025

Onderwerp: Reactie MRS naar aanleiding van aangekondigde nachtelijke routewijziging door LVNL

Geachte heer Tieman,

Aanleiding voor deze brief is een door de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) voorgestelde nachtelijke routewijziging. LVNL heeft de MRS inhoudelijk geïnformeerd en aan u gevraagd om hierover te besluiten. Als onderbouwing voor het wijzigingsvoorstel geeft LVNL aan dat vliegtuigen op de betreffende route andere vliegtuigen regelmatig te dicht naderen. Dat zou een potentieel veiligheidsrisico opleveren dat opgelost moet worden. De MRS wil u via deze brief een aantal overwegingen meegeven.

Het gaat om de nachtelijke vertrekroute KUDAD 2Z waarbij vanaf de Polderbaan in noordelijke richting wordt gestart en vliegtuigen met een zuidelijke bestemming een bocht naar rechts draaien ter hoogte van Uitgeest/Krommenie. Deze route bestaat al lang: in 2024 volgden 559 vluchten de KUDAD 2Z-route en per nacht ging het om 2 tot 6 vluchten. Maar, er zijn nieuwe vliegtuigtypes bijgekomen die in sommige gevallen andere vliegprestaties hebben. LVNL heeft geconstateerd dat niet alle vliegtuigen de bocht naar rechts nauwkeurig kunnen vliegen vanwege de dimensionering van de bocht in combinatie met de vliegsnelheid. De bocht wordt te ruim gevlogen waardoor de vliegtuigen dichtbij een andere vertrekroute komen. De afbeelding op pagina 3 van deze brief laat dit zien. Het is bij de MRS niet bekend om welke nieuwe vliegtuigtypes het gaat en hoe vaak het veiligheidsrisico zich voordoet.

LVNL is voornemens om de vertrekroute voor alle vluchten op de KUDAD 2Z-route te wijzigen door de vliegtuigen naar links (in plaats van naar rechts) te laten afbuigen ter hoogte van Limmen/Castricum. Daarbij wordt gebruikgemaakt van de bestaande nachtroute VOLLA 2Z. Dit leidt tot meer hinder voor omwonenden in die regio. Voor de omwonenden onder de huidige KUDAD 2Z-route betekent het minder hinder.



De MRS geeft u de volgende overwegingen mee:

- I. LVNL stuurt (volgordelijk) op veiligheid, operationele efficiëntie en milieu/geluid. Veiligheid is logischerwijs leidend, maar LVNL heeft hierdoor een 'monopolie' op het veiligheidsbegrip. In de voorliggende casus is niet te verifiëren dat er inderdaad sprake is van een veiligheidsrisico. De MRS heeft geen inzicht in bijvoorbeeld het aantal incidentmeldingen.
- II. De kwalificatie van LVNL dat het gaat om een veiligheidsrisico heeft implicaties voor het gevolgd participatieproces. Het betekent dat stakeholders zoals de MRS slechts geïnformeerd hoeven te worden. Dat is een laag niveau van participatie en resulteert erin dat omwonenden voor een voldongen feit worden gesteld. De MRS heeft bijvoorbeeld geen inzicht gekregen in de overwogen alternatieve oplossingen en de argumenten waarom die zijn afgefallen. Het proces zou hierin transparanter moeten zijn. Een routewijziging is wellicht niet de (maatschappelijk) optimale oplossing voor het geconstateerde probleem.
- III. Door de lage betrokkenheid is ook geen goed oordeel over de oplossing mogelijk. Er is een berekening van het effect van de routewijziging op de geluidshinder gemaakt, maar niet duidelijk is of de uitkomst meespeelde in de bepaling van de voorkeursvariant of dat het louter berekend is vanwege een wettelijke verplichting. Toevallig neemt het aantal ernstig gehinderden af, maar deze per saldo benadering had ook anders kunnen uitvallen. Voor de omwonenden in de regio Limmen/Castricum is de routewijziging een hard gelag.
- IV. De oorzaak van het probleem is gelegen in de vliegtuigtechniek. Ten eerste dient opgemerkt te worden dat de kosten hiervan zijn afgewenteld op LVNL en de maatschappij, omdat LVNL een meerjarig traject heeft opgetuigd om een veiligheidsrisico dat ontstaan is door bedrijfseconomische beslissingen van fabrikanten of luchtvaartmaatschappijen te ondervangen. Ten tweede roept het de vraag op of wel het juiste type oplossing is gezocht. Er wordt door LVNL slechts één andere oplossing gepresenteerd en dat is eveneens een routewijziging.

Een mogelijk alternatief is dat de separatietijd tussen de startende vliegtuigen op andere routes en de KUDAD 2Z-route wordt vergroot. Het betekent simpel gezegd dat 2 tot 6 vluchten per nacht iets later starten, zodat eerder gestarte vliegtuigen al ver genoeg zijn. Overigens is dat niet nodig als het gaat om vliegtuigen waarvan bekend is dat ze de bocht wél kunnen maken en ook niet als het voorgaande vliegtuig geen zuidelijke bestemming heeft. Het vergroten van de separatietijd tussen de starts is een eenvoudige oplossing en ogenschijnlijk zonder maatschappelijke gevolgen.

De MRS verzoekt u deze overwegingen te betrekken in de besluitvorming en blijft graag op de hoogte van de uitkomst.

Met vriendelijke groet,



Inge Kok-Scheepers

Secretaris-Directeur Maatschappelijke Raad Schiphol

Toelichting

Te zien is dat vlucht FL110 een te ruime bocht neemt op de route KUDAD 2Z, uitgebeeld door de rode lijn. Daardoor komt hij te dicht op een vliegtuig dat eerder is gestart en een andere route volgt (ARNEM 2Z), uitgebeeld door de groene lijn. De separatie in dit voorbeeld is 4,3NM zonder verschil in hoogte.

