

Beslisnotitie vaste nachtnadering Zwanenburgbaan

A. Beslispunt

Het Regioforum wordt gevraagd te constateren dat met het huidige ontwerp en onderzoek van LVNL en Schiphol recht wordt gedaan aan de vraag die in het hinderbeperkende voorstel is voorgelegd.

B. Procesgang

Jaarlijks kunnen leden van het Regioforum van de Omgevingsraad Schiphol via een vaste procedure een of meerdere voorstellen voor hinderbeperkende maatregelen indienen. Als onderdeel van deze procedure worden de ingediende voorstellen vergeleken met eerder ingediende/behandelde voorstellen en getoetst op een aantal criteria. Voor positief beoordeelde voorstellen wordt een werkgroep ingericht met als doel te onderzoeken of en hoe deze voorstellen verder uitgewerkt (kunnen) worden.

Een van de recentelijk ingediende hinderbeperkende voorstellen is ingediend door het bestuurlijke cluster IJmond-Alkmaar en betreft het onderzoeken van de mogelijkheid voor vaste nachtnaderingsroutes naar de secundaire banen. Dit voorstel loopt parallel met een voornemen van LVNL om een vaste route voor de nachtnaderingen op de Zwanenburgbaan te implementeren.

Naar aanleiding van dit voornemen van LVNL en het hinderbeperkende voorstel vanuit de regio is de Werkgroep nachtnadering Zwanenburgbaan opgericht. Daarin hebben onder meer vertegenwoordigers van sectorpartijen (LVNL, Schiphol, KLM), bestuurlijke partijen (clusters IJmond-Alkmaar en Zaanstreek-Waterland), bewonersvertegenwoordiging en het Ministerie van IenW zitting genomen. Deze werkgroep heeft zich de afgelopen maanden gebogen over de scope, routevarianten en inzichtelijk te maken effecten op de omgeving.

LVNL heeft aangegeven dat, voor het behalen van deze quick win, het om procedurele redenen wel noodzakelijk is dat er uiterlijk in november helderheid moet zijn om de maatregel in het voorjaar 2020 te kunnen implementeren, anders zal het nog langere tijd duren voordat er opnieuw ruimte ontstaat om de maatregel te kunnen invoeren.

In juli en augustus heeft LVNL in werkgroepvergaderingen enkele varianten van een mogelijke vaste nachtnaderingsroute op de Zwanenburg en de bijbehorende effecten gepresenteerd. LVNL heeft de operationele uitwerking van de varianten inzichtelijk gemaakt en in samenwerking met Schiphol de effect(verschillen) tussen de huidige situatie en de varianten in beeld gebracht voor de vertegenwoordigers van de omgeving (gemeentelijke vertegenwoordigers en bewonersvertegenwoordigers). De resultaten daarvan zijn neergeslagen in de bijlagen.

In deze vergaderingen is afgesproken dat een bestuurlijk overleg gewenst was om ook de bestuurders te informeren over de ontwikkelingen en uitkomsten van het hinderbeperkende voorstel. Dit overleg heeft plaatsgevonden op 9 september, waarbij verzocht is om aanvullende informatie over de piekbelastingen aan te leveren. Deze informatie is verschaft en op 23 oktober 2019 toegezonden (zie bijlage). In deze brief is verder aangeboden om – indien dat in een behoefte mocht voorzien – met de betrokken wethouders bijeen te komen op 15 november met de gelegenheid tot een mondelinge toelichting op de aanvullende informatie.

C. Onderzoek naar vaste routes op de secundaire banen

De secundaire banen worden in de nacht alleen gebruikt wanneer de primaire banen buiten gebruik zijn (bijvoorbeeld door onderhoud). Jaarlijks zijn er gemiddeld 500 nachtvluchten op de Zwanenburgbaan, wat door onderhoud van de Polderbaan in 2018 opliep tot ongeveer 900 vluchten. Bij het aanvliegen van de secundaire banen 's nachts wordt thans gebruik gemaakt van vectoring,

waarbij het vliegtuig vliegt op instructies van de luchtverkeersleider. Door het vectoren wordt er verspreid over het gebied aangevlogen, op lagere hoogte met meer motorvermogen. Wanneer er een vaste naderingsroute wordt ontwikkeld, hoeft er niet meer gevectord te worden, en kan het overkomende verkeer gebundeld worden over één lijn die zo min mogelijk bebouwd gebied raakt, zodat er potentie is voor hinderbeperking. Op deze vaste naderingsroute kan de piloot in een geoptimaliseerde glijvlucht naar de landingsbaan vliegen; dit resulteert in hoger vliegen met lager motorvermogen.

In het ingediende hinderbeperkende voorstel wordt gevraagd te onderzoeken of dergelijke vaste nachtnaderingsroutes op de secundaire banen een mogelijkheid zouden zijn. De indiener heeft aangegeven dat er in de regio IJmond-Alkmaar bij nachtelijk gebruik van de secundaire banen (in dit geval Zwanenburgbaan) veel hinder wordt ondervonden als gevolg van het verspreid aanvliegen als gevolg van het vectoren naar de baan. Daarbij wordt aangegeven dat bij nachtelijke verstoringen één overvliegend vliegtuig voldoende kan zijn om de nachtrust ernstig te hinderen. Er is dus baat bij een zo beperkt mogelijk gehinderd gebied bij het aanvliegen. De indiener geeft aan geen voorstel wat betreft route te hebben, maar ziet mogelijkheden om de aanvliegroutes voor de Zwanenburg aan te laten sluiten bij de huidige nachtelijke aanvliegroutes voor de Polderbaan. Tot slot geeft de indiener aan dat het gaat om de momenten dat de primaire banen buiten gebruik zijn (onderhoud en verstoringen). Het hoofddoel is daarmee om de routes te bundelen en vast te leggen.

In juni 2019 heeft een startvergadering voor dit hinderbeperkende voorstel van de regio en het voornemen van LVNL plaatsgevonden. Tijdens de vergadering bleek dat Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) proactief onderzoek is opgestart naar vaste nachtnaderingsroutes op de secundaire banen. Hierdoor is het voor de Zwanenburgbaan al op korte termijn mogelijk gebleken om onderzoek te doen naar mogelijke vaste naderingsroutes, mede omdat er voor die baan aangesloten kan worden bij de al bestaande vaste nachtnaderingsroutes naar de Polderbaan. Voor de overige secundaire banen onderzoekt LVNL ook wat de mogelijkheden zijn.

Er zijn door LVNL drie varianten onderzocht voor de vaste nachtroute binnen het in de werkgroep vastgestelde zoekgebied: een rechte variant, een diagonale variant en een gekromde variant. Zowel de rechte, als de diagonale variant maken gebruik van ILS-naderingen. De gekromde variant maakt gebruik van RNP-naderingen. Beide zijn naderingen die de piloot begeleiden naar de baan; een ILS-nadering maakt daarbij gebruik van radionavigatiemiddelen op de grond en een RNP-nadering maakt gebruik van een GPS-sigitaal.

De rechte variant kan op dit moment al door alle vliegtuigen gevlogen worden en maakt gebruik van een ILS-nadering.

De diagonale variant bleek niet te realiseren te zijn in verband met huidige internationale wet- en regelgeving. Voor een ILS-nadering dient een vliegtuig namelijk eerder recht voor de landingsbaan te vliegen.

De gekromde variant zou optimaal zijn qua hinderbeperking. De techniek die voor deze variant gebruikt wordt (gekromde segmenten voorafgaand aan de RNP-nadering), was origineel alleen toegestaan in bergachtig terrein en is daarom in Nederland nog nooit eerder toegepast. Zeer recentelijk (2018) is het echter ook opgenomen in de ICAO-criteria die standaard worden toegepast en daarmee goedgekeurd voor gebruik door de ILT.

In de gekromde variant worden er meerdere bochten gevlogen. De inhoud van het voorstel is dat het vliegtuig hierbij in glijvlucht vliegt met laag motorvermogen. De toegepaste techniek is beproeft en veilig. Wel is het nodig in de operatie ervaring op te doen met het gebruik ervan. Er wordt ten

minste gestart met het opdoen van ervaring een deel van de KLM-vloot en Transavia, dat komt overeen met zo'n 35-45% van de vluchten in de nacht. Andere maatschappijen zullen gestimuleerd worden om ook de gekromde variant te gaan vliegen met als doel de participatiegraad van deze route omhoog te krijgen.

De beide operationeel mogelijke varianten leveren per saldo minder geluidbelasting op dan de huidige manier van naderen. De gekromde variant is qua aantal ernstig gehinderden de beste optie en biedt ook innovatief ontwikkelpotentieel die vervolgens nader verkend zou kunnen worden bij de eindnaderingen voor Schiphol, en eventueel ook bij andere luchthavens waar er belangstelling is voor deze innovatieve techniek van de gekromde eindnadering.

In de berekeningen en presentatie van de effecten van de routevarianten wordt als uitgangspunt genomen dat 100% van de toestellen deze variant volgt. Dit wil zeggen dat voor zowel de rechte als de gekromde naderingsvariant berekend is wat de effecten zijn als 100% van de vluchten deze route neemt. De werkelijkheid van het voornemen van LVNL komt daarmee tussen de uitkomsten van de twee varianten in te liggen, omdat nog niet alle toestellen de gekromde eindnadering kunnen vliegen. Het einddoel is bij voldoende participatie volledig over te stappen naar de gekromde eindnadering.