



Gemeente Haarlem
Postbus 511
t.a.v. mevr. M. van der Woude
Programmamanager Duurzaamheid
(email: mvdwoude@haarlem.nl)

ILT
Vergunningverlening Rail en
Luchtvaart
Luchtvaart Infra en Luchtruim

Contactpersoon
K. Monster
Senior inspecteur

T 070-4563144
M +31(0)6-54220857
Klaas.Monster@ILenT.nl

Ons kenmerk
ILT-2020/11202

Datum 20 maart 2020
Betreft Pretoets windturbines Schoterog

Geachte mevrouw van der Woude,

U heeft aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (de Inspectie) het plan windturbines Schoterog in Haarlem voor het uitvoeren van een pretoets aangeboden. Het betreft een plan waarbij de windturbines de hoogtebeperkingsvlakken van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) overschrijden.

U maakt gebruik van de mogelijkheid die aan gemeenten wordt geboden om vroegtijdig in een proces van planvorming al meer duidelijkheid te verkrijgen over ontwikkelingsmogelijkheden in relatie tot luchtvaartveiligheid. In dit kader heeft u een verzoek ingediend tot het uitvoeren van een pretoets.

Ik wijs u er op dat de pretoets geen juridische status heeft in de zin dat er geen bezwaar en beroep tegen kan worden aangetekend. Op grond van de door u aangedragen informatie kan slechts worden aangegeven of met het oog op de specifieke situatie de bouw kansrijk dan wel niet kansrijk is vanuit het oogpunt van het LIB.

Naast beperkingen rond communicatie-, navigatie- en surveillance-apparatuur (cns apparatuur) gelden er beperkingen ter bescherming van vertrek- en naderingsprocedures van de luchthaven Schiphol.

Vertek- en naderingsprocedures

Ter bescherming van de vertrek- en naderingsprocedures gelden er hoogtebeperkingen rond luchthavens op basis van internationale burgerluchtvaartcriteria. Deze criteria zijn opgesteld door de International Civil Aviation Organisation (ICAO). In het ICAO document over luchthavens (Annex 14) zijn de criteria met betrekking tot hoogtebeperkingen rondom luchthavens opgenomen. Het doel is om het luchtruim rond luchthavens vrij te houden van obstakels en vliegoperaties van en naar de luchthaven veilig te kunnen uitvoeren. In Nederland zijn deze hoogtebeperkingen opgenomen in luchthavenbesluiten. Voor de luchthaven Schiphol zijn deze beperkingen opgenomen in het LIB.

Het aangeboden plan omvat een opstelling met twee windturbines met een tiphoogte 125mNAP en een opstelling met een windturbine met een tiphoogte van 151mNAP.

Ik stel vast dat de turbines liggen in het gebied waar, afhankelijk van de posities van de windturbines, een maximum hoogte geldt van 95 tot 118mNAP. Het betreft in dit geval het zogenaamde 'conical surface'. De windturbines overschrijden dit hoogtebeperkingsvlak.

Voor de 'conical surface' is het uitgangspunt van de Inspectie om overschrijdingen niet of in maar beperkte mate toe te staan. Door in de directe omgeving van de luchthaven de hoogtebeperkingen restrictief toe te passen blijft er ruimte om toekomstige aanpassingen aan de infrastructuur (banenstelsel) of van de vertrek en naderingsprocedures mogelijk. Daarnaast is het van belang voor de luchtvaartveiligheid om het aantal hoge obstakels in de directe omgeving van de luchthaven beperkt te houden. Dit voor het geval dat door onvoorziene omstandigheden (calamiteiten) een vliegtuig moet afwijken van de standaard vastgelegde vertrek- en naderingsprocedures blijft er manoeuvreerruimte beschikbaar om veilig een vlucht te kunnen continueren zonder geconfronteerd te worden met hoge obstakels. Mede om deze redenen is de Inspectie terug houdend in het toestaan van afwijkingen van de hoogte restricties rond luchthavens.

Bij de afweging om een afwijking toe te staan hanteert de Inspectie de volgende voorwaarden. Een overschrijding van de 'conical surface' is niet toegestaan tenzij een nieuw object of de verhoging van een bestaand object is gelegen in de schaduw van een niet te verwijderen object. Verder moet er sprake zijn van een individueel object waarbij de hoogteoverschrijding beperkt blijft.

Indien aan bovenstaande uitgangspunten wordt voldaan moet vervolgens nog door een 'aeronautical study' worden aangetoond dat het object geen gevolgen voor de vastgestelde vertrek- en naderingsprocedures van de luchthaven Schiphol.

Het door u aangeboden plan bevat turbines die strijdig is met de 'conical surface' en het betreft een overschrijding van 7 tot maximaal circa 56 meter. Verder zijn de windturbines niet in de schaduw van een bestand object gesitueerd. De grootte waarmee deze turbines de hoogtebeperkingen overschrijden is aanzienlijk en ligt buiten de door de Inspectie gehanteerde toleranties. Het plan acht ik daarom niet kansrijk voor de windturbine met een tiphoogte van 151mNAP en windturbine 1 met een tiphoogte van 125mNAP om in aanmerking te komen voor de afgifte van een verklaring van geen bezwaar. De meest noordelijke windturbine 2 met een tiphoogte van 125mNAP acht ik kansrijker. De overschrijding van het hoogtebeperkingsvlak is beperkt.

De plannen zijn ook voor advies aangeboden aan Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) in verband met de mogelijke verstoring van communicatie-, navigatie- en surveillance-apparatuur (cns apparatuur). LVNL heeft beoordeeld of de plannen van invloed zijn op de correcte werking van cns apparatuur en heeft de Inspectie hierover het volgende bericht.

Communicatie- en navigatieapparatuur

De toetsing en beoordeling heeft uitgewezen dat zowel de opstelling met een maximale tiphoogte van 125m alsmede de opstelling met een maximale hoogte van 151m, geen negatieve effecten zullen hebben op de correcte werking van de communicatie- en navigatieapparatuur.

Surveillanceapparatuur (radar)

Op te richten objecten die door het toetsingsvlak van TAR 1 (secundaire radar) en TAR-West (secundaire en primaire radar) steken, vormen in potentie een risico op verstoring daar deze een afwijking in de hoekmeting kunnen veroorzaken (een zogenaamde azimutfout). Bovendien kan bij TAR-West de oprichting van een object een verlies van de primaire detectie tot gevolg hebben.

Om te kunnen beoordelen of het voorgelegde plan daadwerkelijk zal leiden tot verstoringen zijn nadere berekeningen nodig. Deze berekeningen voor de MSSR azimutmetingen (OBE) en de PSR detectiekans (PERSEUS) worden uitgevoerd door TNO op basis van het multi-radar gebruik met Defensie.

LVNL zal op basis van het radarverstoringsonderzoek van TNO het eindadvies aan ILT afgeven. De lengte van de doorlooptijd is afhankelijk van de beschikbaarheid van TNO. Ik wijs u er op dat aan de doorrekening kosten zijn verbonden.

Samenvatting

Het eindoordeel is dat de Inspectie het aangeboden plan voor de opstelling van een windturbine met een tiphoogte van 150mNAP en windturbine 1 met een tiphoogte van 125mNAP niet kansrijk acht. De afgifte van een verklaring van geen bezwaar voor windturbine 2 met een tiphoogte van 125mNAP zal mede afhangen van het volledige LVNL advies aan de Inspectie. Voor LVNL een definitief advies kan afgeven is een door TNO uit te voeren verstoringsonderzoek noodzakelijk.

Dit advies is gebaseerd op de gegevens zoals omschreven in uw mailbericht van 20 januari 2020 inclusief bijlagen.

Hoogachtend,

DE INSPECTEUR ILT/LUCHTVAART,



K. Monster
Senior Inspecteur