

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
De heer R. Tieman
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Bestuurlijke Regie Schiphol

Uw contactpersoon

M. Groot

BEL/GLK

Telefoonnummer 023-5143793

marnix.groot@noord-holland.nl

1 | 4

**Betreft: Gebiedsadvies Provincie Noord Holland - Leertraject
Hoger Naderen Schiphol - september 2025**

Verzenddatum

24-09-2025

Kenmerk

2440654/2440656

Uw kenmerk

-

Excellentie,

Het kabinet heeft op 21 februari 2025 de Tweede Kamer geïnformeerd over het Schetsontwerp van de nieuwe luchtruimindeling en de Startnotitie voor het hoger naderen van luchthavens. Onderdeel van de bestuurlijk afspraken tussen het programma Luchtruimherziening en de provincie is de mogelijkheid voor provincie Noord-Holland om een gebiedsadvies uit te brengen over het leertraject hoger naderen. Wij verwijzen hierbij naar de gezamenlijke afspraken over de kaders zoals vastgelegd in de *Notitie luchtruimherziening en BA*, gepubliceerd op 6 mei jongstleden.

In uw brief van 1 augustus 2025 verzoekt u om een bestuurlijk gedragen gebiedsadvies. Met deze brief geeft provincie Noord-Holland invulling aan haar gebiedsadvies. In de Annex vindt u specifieke aandachtspunten die door gemeenten binnen het proefgebied zijn ingebracht.

In verwijzing naar de kaders voor de pilot vraagt de provincie Noord-Holland bij de verdere uitwerking van het leertraject nadrukkelijk aandacht voor de volgende punten:

Zorg ervoor dat bij de leerproef rond hoger naderen optimaal gebruik wordt gemaakt van de uitgebreide internationale ervaring die hiermee al is opgedaan. In landen als het Verenigd Koninkrijk, Duitsland, de Verenigde Staten en Singapore zijn procedures zoals Continuous Descent Operations (CDO), Continuous Descent Approach (CDA) en Optimised Profile Descent (OPD) al jarenlang toegepast, met zowel technische als maatschappelijke evaluaties. Uit die praktijk blijkt dat hoger en continu dalen kan leiden tot aanzienlijke geluidsreductie op

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

grotere afstand van de luchthaven, en tot minder slaapverstoring en hinder in buitengebieden.

Tegelijkertijd zijn ook de keerzijden bekend: de geluidwinst wordt vaak tenietgedaan wanneer vluchten sterk geconcentreerd over vaste naderingsroutes vliegen, waardoor een kleinere groep bewoners langdurig en frequent wordt belast. Daarnaast blijkt uit buitenlandse ervaringen dat de daadwerkelijke naleving van glijvluchtprofielen in de praktijk afhankelijk is van drukte, verkeersleiding en weersomstandigheden, wat onzekerheid kan opleveren voor omwonenden. Wij zien graag dat in de pilot al nagedacht wordt over aanvullende maatregelen om deze mogelijke effecten te dempen.

Tot slot zien we dat geluidreductie soms wordt aangegrepen om meer vliegbewegingen mogelijk te maken binnen bestaande normen, waardoor de leefomgeving per saldo niet verbetert. Een deel van de geboekte winst hoort ten goede te komen van de omgeving, wij vragen om dat in het stelsel te borgen.

Wij adviseren het ministerie om deze bestaande inzichten actief mee te nemen in het ontwerp en de uitvoering van de leerproef, zodat deze niet alleen technisch succesvol is, maar ook maatschappelijk effectief en geloofwaardig instrument om de doelstelling te realiseren.

Hoogachtend,

Namens alle leden van de Bestuurlijke Regie Schiphol,

Esther Rommel
Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

Deze brief is digitaal vastgesteld en daarom niet ondertekend.

ANNEX: SPECIFIEKE AANDACHTSPUNTEN VANUIT DE GEMEENTEN

Gemeenten Alkmaar, Castricum, Uitgeest en Zaanstad

Gemeenten Alkmaar, Castricum en Uitgeest en Zaanstad omarmen de doelstelling van het door het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat (I&W) gepresenteerde Hoger Naderen: het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit door afname van geluidhinder.

Gehanteerde uitgangspunten en verwachtingen van I&W zijn hierbij dat de geluidsbelasting door het hoger naderen via vaste routes (zgn. naderingsbuizen) significant minder is dan voor het huidige naderen (via vectoring zonder vast dalprofiel). Ook als een deel van de vluchten niet in naderingsbuizen wordt afgehandeld. De afname is in de orde van 33% tot 38%. Daarnaast is de verwachting dat de geluidsbelasting door het continu dalen (CDA) afneemt, ook onder de vaste route vanwege de hogere nadering, ondanks de concentratie van het verkeer op een vaste route. Ook zal het aantal keer dat een geluidniveau op de grond boven (bijvoorbeeld) 60 dB(A) komt naar verwachting afnemen. Daarbovenop neemt ook de grootte van het gebied waarin dat gebeurt aanzienlijk af, aangezien op dit moment boven een groot gebied gevlogen wordt vergeleken met de vaste route.

Wij vragen aandacht voor de volgende aspecten:

- Het voorafgaand aan de vaststelling van de vaste route nader onderbouwen van de te verwachten afname van de geluidsbelasting onder de vaste route en op basis van welke percentages CDA-landingen dit is gebaseerd;
- Het nader onderbouwen van het aantal te verwachten vluchten dat CDA kan vliegen en/of het stellen van een minimum percentage dat CDA gevlogen moet worden. Want verminderde baancapaciteit door vaste naderingsroutes (van ca. 30 naar 22 vluchten per uur) mag geen reden zijn om niet zoveel mogelijk CDA te gaan vliegen;
- Naast potentiële geluidsreductie door hoger naderen ook aandacht voor concentratie van (meer) vluchten op de vaste route. Het aantal vliegbewegingen is namelijk ook een belangrijke hindercomponent, niet alleen de mate van geluid. Waar nodig aanvullende maatregelen treffen;
- Het overzichtelijk presenteren van de huidige en nieuwe situatie (ook de startroutes weergeven, aantallen vluchten (starts en landingen), vlieghoogten (waar vliegen vliegtuigen hoe hoog in de huidige situatie en straks);
- Eventuele effecten van de pilot op de verkeersafwikkeling op de Polderbaan. Als CDA vliegen ten koste gaat van capaciteit wordt er dan meer geland op de Polderbaan (of andere banen);
- Eventuele effecten van de pilot op startroutes (ongehinderd klimmen) en startprocedures. De pilot betreft Hoger Naderen maar neem ook mogelijkheden voor de startprocedure mee (NADP1 gunstig vlakbij luchthaven, NADP2 gunstig verder vanaf de Luchthaven). Onderzoek of er een andere/derde optie (continu doorklimmen tot kruishoogte) mogelijk is die meegenomen kan worden in de pilot maar zeker in de Luchtruimherziening;
- Het voorkomen dat stillere routes door hoger naderen gaan leiden tot meer vluchten (als door technische/ systeemontwikkelingen een hogere baancapaciteit mogelijk wordt). Meer vluchten komt dat de leefbaarheid niet ten goede;

- Goed monitoren, waarbij ook aandacht is voor cumulatie van Zwanenburgbaan en Polderbaan;
- Het plaatsen van meetpunten en betrekken van meetresultaten bij de beoordeling van effecten van de pilot;
- Het eerder betrekken van inwoners onder de vaste route bij het communicatietraject. Zij worden geconfronteerd met een concentratie van het aantal vliegtuigbewegingen (ook een belangrijk hinderaspect). Nu is aangegeven dat zij geïnformeerd worden na besluitvorming over de vaste route.

Gemeente Purmerend

Aandachtspunten gebiedsadvies Hoger Naderen Schiphol (Zwanenburglaan) – gemeente Purmerend

Onze gemeentelijke aandachtspunten, zoals ook ingebracht in het gebiedsadvies over de luchtruimherziening, gelden ook voor het Hoger Naderen Schiphol (voor de Zwanenburglaan). Voor de inhoud hiervan verwijzen wij naar de annex van voornoemd gebiedsadvies. In aanvulling hierop hebben wij voor het Hoger Naderen Schiphol de volgende specifieke aandachtspunten:

- Draag in samenwerking met de provincie en gemeenten zorg voor een uitstekende informatievoorziening over het Hoger Naderen Schiphol naar de inwoners van de betreffende gemeenten.
- Maak inzichtelijk wat de concrete gevolgen zijn voor mens en natuur. Met name als vliegtuigen door het hoger naderen meer geconcentreerd over een specifieke route vliegen. In dit kader pleiten wij, net zoals wij naar voren hebben gebracht in het gebiedsadvies over de luchtruimherziening, voor een structurele monitorings- en evaluatieverplichting. Breng daarbij ook over een langere periode in beeld in hoeveel gevallen wel en niet gebruik is gemaakt van het continu dalen en in welke gevallen dit niet mogelijk is gebleken en wat de redenen hiervan zijn.
- Ten aanzien van de (ontwerp) volgorde om naderend vliegverkeer af te wikkelen ontbreekt een categorie, namelijk gebieden met een bijzondere status. In ons geval is dat het Werelderfgoed Droogmakerij de Beemster. Dit unieke cultuurlandschap is niet vergelijkbaar met wat onder nummer 3 genoemd is namelijk een relatief dunbevolkt, ruraal gebied (agrarisch). Wij pleiten er daarom voor om (agrarisch) gebied met een bijzondere status (zoals een Werelderfgoed) toe te voegen aan de volgorde en op gelijke voet te plaatsen met stedelijke gebieden (woonkernen). Dergelijke unieke cultuurlandschappen verdienen bescherming tegen verstorende invloeden van bovenaf, zodat de historische en landschappelijke waarde behouden blijft.