

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Staatssecretaris van Defensie
De heer G. Tuinman
Postbus 20701
2500 ES DEN HAAG

Bestuurlijke Regie Schiphol

Uw contactpersoon

M. Groot
BEL/GLK

Telefoonnummer 023-5143793
marnix.groot@noord-holland.nl

1 | 8

Verzenddatum

24-09-2025

Kenmerk

2436135/2436136

Uw kenmerk

-

Betreft: Gebiedsagenda - Luchtruimherziening

Excellenties,

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 provincies is de mogelijkheid voor provincies om een gebiedsadvies uit te brengen over de nieuwe indeling van het luchtruim. In uw brief van 7 juli 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 de provincie zijn ingebracht.

De provincie Noord-Holland, tevens voorzitter van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), vraagt bij de verdere uitwerking van de Luchtruimherziening nadrukkelijk aandacht voor de volgende punten:

1. Gezondheid en leefomgeving als uitgangspunt

De Luchtruimherziening zal leiden tot wijzigingen in vliegroutes en contouren, met gevolgen voor geluidbelasting, luchtkwaliteit en slaaprust. Het is daarom essentieel dat de bescherming van **de gezondheid van inwoners en de kwaliteit van de leefomgeving** het centrale uitgangspunt vormt. De provincie vraagt:

- Heldere, individuele normen voor geluidhinder – vergelijkbaar met andere sectoren – en toetsing op gezondheidsimpact

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

- Transparantie voor bewoners over maximale belasting en recht op compensatie waar normen worden overschreden.
- De Provincie Noord-Holland volgt het BRS-principe *Minder hinder voor iedereen* als leidend sturingsprincipe bij verder ontwikkeling van de luchthaven. Hinder moet overal (in meer of mindere mate) omlaag. Maatregelen die overbelaste gebieden ontzien en eventueel tot verschuiving naar minder belaste gebieden leiden, moeten niet worden tegengehouden wegens dit principe als dit tot een meer evenwichtige verdeling van hinder leidt. Tegelijkertijd moeten er voor die gebieden waar hinder heen wordt geschoven ook andere maatregelen worden getroffen.
- De Provincie Noord-Holland volgt ook bij nachtvluchten het BRS-principe Minder hinder voor iedereen. Vermindering van het aantal nachtvluchten lost probleem van slaapverstoring niet op. Bij het zorgen voor meer rust in de nacht moet bovendien rekening worden gehouden met de randen van de nacht. Ook moeten nachtvluchten niet worden verschoven naar de secundaire banen overdag.
- Beperking van cumulatie van belasting. Er is behoefte aan rekenmethodiek die recht doet aan de daadwerkelijke situatie en gezondheid op een locatie, zonder de ruimtelijke ordening onnodig te belemmeren.

Gezondheid moet de toetssteen zijn bij alle ontwerpkeuzes, waarbij naast geluid ook effecten van ultrafijnstof, stikstof en geur worden betrokken.

2. Integrale en samenhangende beleidsafweging

De effecten van de LRH mogen niet uitsluitend los worden beoordeeld van andere rijksmaatregelen op het luchtvaartdossier en van landzijdige opgaven. De provincie pleit voor integrale beleidsmatige afwegingen die alle relevante trajecten in samenhang beoordelen, met nadrukkelijke aandacht voor de volksgezondheid en de cumulatieve druk op de leefomgeving.

Luchtzijdig:

- Het nieuwe Luchthavenverkeerbesluit (LVB Schiphol)
- Invoering van het nieuwe geluidstelsel (NNHS)
- Hoger aanvliegen
- Verduurzamingsagenda luchtvaart en nieuwe luchtvaartconcepten
- Gezondheidseffecten van emissies (ultrafijnstof, stikstof, CO₂, geur)

Landzijdig:

- Woningbouw- en verstedelijkingsprogramma's
- Natura 2000, stikstofreductie en energietransitie
- Publieke ruimte en infrastructuur
- Nationale afspraken over luchtkwaliteit en gezondheid (zoals het Schone Lucht Akkoord)
- Actualisatie Luchthavenindelingbesluit (LIB)

Een integrale benadering voorkomt tegenstrijdige keuzes, maakt consistente afwegingen mogelijk en beschermt de basisleefkwaliteit in de regio zoals gezamenlijk tussen Rijk en Regio is afgesproken in het uitvoeringsprogramma NOVEX Schipholregio. De samenhang tussen luchtzijdige en landzijdige ambities dienen goed tegen elkaar afgewogen te worden, dat vraagt ook integrale afstemming tussen verschillende opgaven van verschillende overheidslagen.

3. Gebiedsgerichte besluitvorming en governance

De luchtruimherziening vereist gebiedsgericht maatwerk, transparante besluitvorming en nauwe bestuurlijke samenwerking met de regio. De Provincie Noord-Holland benadrukt daarbij het volgende:

- Structurele en vroegtijdige betrokkenheid van zowel provincies als gemeenten in alle fasen van het besluitvormingsproces.
- Volledig inzicht in de gecombineerde effecten van nieuwe en gewijzigde vliegroutes op regio's en woonkernen, inclusief de nog te bepalen uitvliegroutes van de F35's van Lelystad Airport.
- Actieve terugkoppeling door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zodra gedetailleerde effectanalyses beschikbaar zijn, zodat provincies en gemeenten gerichte input kunnen leveren voor de verdere uitwerking van het voorlopige ontwerp. Dit is nu nog niet voorzien, maar is essentieel voor gedragen besluitvorming.
- Onafhankelijke, navolgbare en goed toegankelijke handhaving van normen, zodat bewoners en bestuurders duidelijk inzicht hebben in naleving en recht op handhaving.

Slotopmerking

Vanuit deze uitgangspunten wil de Provincie Noord-Holland, samen met de gemeenten waar effecten worden verwacht graag in gesprek over wat per gebied de effecten zijn van de herziening. Desgewenst kunnen wij daarvoor de meest actuele GIS-bestanden als onderlegger aanleveren.

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

Samenwerkend cluster Haarlem-IJmond-BUCH-Alkmaar (Haarlem, Velsen, Beverwijk, Heemskerk, Bergen, Uitgeest, Castricum, Heiloo en Alkmaar.

- Als door de luchtruimherziening (LRH) en het hoger naderen de vliegtuigpatronen worden gewijzigd, dan dienen de gevolgen hiervan helder en concreet voor de betreffende gemeenten inzichtelijk te worden gemaakt. De huidige effectanalyse is ontoereikend:
 - o OP te maken valt dat – door het in zuidelijke richting verplaatsen van naderingspunten - ook de naderingsroutes naar de Polderbaan (en Zwanenburgbaan) zuidelijker komen te liggen dan nu het geval is. Effecten hiervan zijn niet geduid
 - o Voor onze regio is in de effectanalyse aangegeven dat het effect in de BUCH-regio onbetrouwbaar is. De nadere onderbouwing van het ministerie van I&W (I&W) op 26 februari jl.) luidt: In de buurt van Castricum en Uitgeest zijn op verschillende plaatsen toenames en afnames van de geluidbelasting te zien. Het is echter de verwachting dat deze verschillen samenhangen met de manier van simulatie van het vliegverkeer. Die simulatie laat het naderende verkeer in de nieuwe situatie volgens andere routes vliegen. Het is echter niet de verwachting dat de nieuwe indeling van het luchtruim in de praktijk tot deze verandering zal leiden. Daarom zijn de uitkomsten in dit gebied onbetrouwbaar. Het gaat zowel om de berekende afnames als toenames van de geluidbelasting.
- Om het effect van de LRH te duiden pleiten wij voor een overzicht en frequente evaluatie van welke routes en aantallen vliegbewegingen zijn gewijzigd en welke en hoeveel verschuivingen naar andere routes (zowel van starts als landingen) hebben plaatsgevonden.
- Een gezonde leefomgeving voor inwoners moet centraal staan: er moet aandacht zijn voor het verminderen van niet alleen de negatieve effecten van geluid maar ook voor de negatieve gezondheidseffecten van luchtvaart op mens, milieu en natuur.
- De zorg leeft dat er meer vliegtuigbewegingen komen in onze regio richting de preferente Polderbaan. Met vaste routes kan efficiënter gevlogen worden wat kan leiden tot meer vliegbewegingen/ hogere afwikkeling per uur/dag) richting de preferente Polderbaan met meer geluidhinder en stikstofuitstoot. Onze regio pleit voor een eerlijke verdeling van het aantal vliegtuigbewegingen en de (geluids)winst door Balanced Approach-maatregelen.
- Daarnaast is een zorgpunt dat niet altijd gehouden wordt aan de afgesproken vliegroutes, er regelmatig buiten de bandbreedtes (horizontaal en verticaal) wordt gevlogen met extra hinder als gevolg.
- I&W geeft aan dat de situatie weer zal verbeteren met het aangekondigde Hoger Naderen Schiphol-traject. Echter zal dit op

- zijn vroegst in 2035 geïmplementeerd worden, en is nu onvoldoende zeker dat dit geïmplementeerd wordt en ook de hinder zal verminderen. De regio is gebaat bij meer zekerheid dat dit zal gebeuren en dat ook de hinder voor de regio daadwerkelijk verminderd.
- Daarnaast is er zorg over (extra) hinder en slaapverstoring in de nacht door wijzigingen in het Luchtruim of aanpassing of ander gebruik van routes. Ook eventuele toename van bewegingen boven woonkernen is een zorgpunt.
- Voor onze regio is het een eis dat de nachtelijke, oostelijke naderingsroute ARTIP2C weer in gebruik wordt genomen. Sinds de sluiting van de route (in 2015) ligt er de afspraak dat er gezocht wordt naar alternatieven en/of compensatie, maar tot op heden leidt dat niet tot concrete maatregelen en/of voldoende compensatie.
- Er lopen meerdere trajecten die effect hebben op geluid en hinderbeleving; onder andere het LVB met daarin een nieuwe systematiek voor handhavingpunten en grenswaarden. Onze regio pleit voor duidelijke normen voor alle emissies door vliegverkeer; o.a. een norm op de gevel geeft duidelijkheid over hoeveel (maximaal) geluid inwoners mogen verwachten. De LRH moet niet leiden tot verhoging van deze normen (of grenswaarden).
- Betrek gemeenten vroegtijdig bij alle besluitvorming omtrent de herindeling van het Nederlandse luchtruim en betrek hen vooraf bij het communicatietraject richting inwoners. Wij roepen op om - zodra nieuwe/gedetailleerder effectanalyses opgeleverd worden I&W dit actief terugkoppelt naar provincies en gemeenten en gelegenheid biedt input te leveren en dat ook mee te wegen in de verdere uitwerking (en dit in te passen in het proces tot besluitvorming).

Gemeente Haarlemmermeer

De BRS pleit ervoor dat 'Minder hinder voor iedereen' als leidend sturingsprincipe wordt gebruikt bij verdere ontwikkeling van de luchthaven en luchtvaartbeleid. Uit de effectanalyse van NLR van het Schetsontwerp van de nieuwe Nederlandse luchtruimindeling blijkt dat door verplaatsing van vluchten van de Aalsmeerbaan naar de Kaagbaan het gebruik van de Spijkerboorroute met circa 3.000 vluchten op jaarbasis gaat toenemen ten opzichte van 2024 (30% tot 50% meer vliegtuigbewegingen). Als gevolg komt er meer geluid boven de gemeente Haarlemmermeer (specifiek Nieuw-Vennep, de wijken Floriande en Toolenburg in Hoofddorp, Cruquius en Vijfhuizen). Dit is niet acceptabel en wij verwachten dat het ministerie naar alternatieve routes kijkt voor de Spijkerboorroute, naar verbeteringen van de Spijkerboorroute zelf, verbeteringen in de vertrekprocedures en naar compenserende/mitigerende maatregelen.

Gemeente Uithoorn

In de LRH stukken en de toelichting is aangekondigd om 3000 vluchten te verminderen op de Aalsmeerbaan. Meermaals is aangetoond dat de Aalsmeerbaan al jaren last heeft van scheefgroei omdat de groei van Schiphol vooral op de Aalsmeerbaan terecht is gekomen. Uithoorn is dan ook voorstander van een (sterke) vermindering van het gebruik van de Aalsmeerbaan. Ook een beperkte vermindering van 3000 vluchten is zeer welkom. Gemeente Uithoorn heeft zich eerder al op het standpunt

gesteld dat als er maatregelen zijn waardoor het gebruik van de Aalsmeerbaan wordt verminderd, maar andere omwonenden daar onevenredig veel last van krijgen, krimp mogelijk een noodzakelijk alternatief is.

Gemeenten Den Helder, Texel, Hollands-Kroon en Schagen

De gemeenten Den Helder, Texel, Hollands-Kroon en Schagen (verenigd in 'Kop van Noord-Holland' vragen het rijk om over het verdere ontwerp van het militaire luchtruim en de effecten door het gebruik ervan rechtstreeks met hen te communiceren en in overleg te treden voorafgaand aan nieuwe publicaties en onderzoeken.

Gemeente Purmerend

- Betrek gemeenten vroegtijdig bij alle besluitvorming omtrent de herindeling van het Nederlandse luchtruim.
- Draag in samenwerking met de provincie en gemeenten zorg voor een uitstekende informatievoorziening over de voorgenomen luchtruimherziening naar de inwoners van de betreffende gemeenten.
- Bij de herziening van het luchtruim dient het uitgangspunt te zijn dat een gezond en prettig woon- en leefklimaat voor inwoners centraal staat. Geluidsoverlast en andere vormen van hinder in woonkernen moeten zoveel mogelijk worden voorkomen. Het is van groot belang dat vliegtuigstromen niet geconcentreerd over steden en dorpen (woonkernen) worden geleid, om de leefbaarheid en gezondheid van inwoners te beschermen.
- Draag bij de luchtruimherziening zorg voor het behoud van de unieke kernwaarden van het werelderfgoed Droogmakerij de Beemster. In dit verband merken wij op dat het zoekgebied voor vaste vliegroutes grotendeels over de Beemster ligt en dat de concentratie van vliegtuigen via vaste vliegroutes en mogelijk laag overvliegende vliegtuigen en de daarmee gepaard gaande overlast niet verenigbaar zijn met de kernkwaliteiten van het werelderfgoed Droogmakerij de Beemster. Dit unieke cultuurlandschap verdient bescherming tegen verstorende invloeden van bovenaf, zodat de historische en landschappelijke waarde behouden blijft.
- Als door de luchtruimherziening en het hoger naderen de vliegtuigstromen worden gewijzigd, dan dienen de gevolgen hiervan helder en concreet voor de betreffende gemeenten inzichtelijk te worden gemaakt. Naar onze mening is dit onvoldoende gebeurd. Figuur 6 op pagina 11 van de publiekssamenvatting van de Effectanalyse nieuwe luchtruimindeling biedt onvoldoende duidelijkheid over de impact op specifieke woongebieden en het werelderfgoed.
- Ook pleiten wij voor een structurele monitorings- en evaluatieverplichting. Het is van belang dat over een langere periode wordt bijgehouden wat de daadwerkelijke vliegroutes zijn, hoeveel vliegtuigbewegingen er zijn er (dit kan gemakkelijk via de radartracks) en inzicht in welke vormen van overlast (geluid, visuele hinder, verslechtering van de luchtkwaliteit ter plaatse) door omwonenden worden ervaren (bijvoorbeeld via klachtenregistratie/enquêtes). Op deze manier kan, indien nodig, na verloop van tijd gericht worden bijgestuurd.

Regio West-Friesland (Hoorn, Koggenland, Medemblik, Opmeer, SED)

De regio West-Friesland (gemeenten Hoorn, Koggenland, Medemblik, Opmeer, SED) sluit aan bij de reactie van de gemeenten in de kop van Noord-Holland en vraagt daarnaast aandacht voor de samenhang met het Programma Ruimte voor de Defensie. In het bijzonder de voorgenomen stationering van de F35 op Lelystad Airport, de voorziene uitvliegroutes en de uitbreiding van het oefengebied Breezanddijk. Vooral omdat de voorziene aan- en uitvliegroutes niet zijn meegenomen in dit schetsontwerp. Wij vragen aandacht voor de impact die deze (gecumuleerde) ontwikkelingen kunnen hebben op het vliegverkeer boven onze regio en worden graag tijdig geïnformeerd en betrokken in het vervolgtraject.

Gemeenten Zaanstad en Wormerland

- Een gezonde leefomgeving moet centraal staan bij de luchtruimherziening. Dat betekent een werkelijke afname van geluidsoverlast, verbetering van de luchtkwaliteit en afname van slaapverstoring met als leidend sturingsprincipe: 'Minder hinder voor iedereen'.
- Wij zijn, als gemeenten die veel overlast ervaren van luchthaven Schiphol, onaangenaam verrast dat uit de Effectanalyse van het schetsontwerp luchtruimherziening naar voren komt dat in de gemeente Wormerland en het noorden van de gemeente Zaanstad geen sprake is van een afname van de geluidbelasting maar juist van een aanzienlijke toename. Dat is onacceptabel. Deze toename in Wormer, Wormerveer, Krommenie en Assendelft vindt bovendien plaats in een gebied dat al lange tijd te maken heeft met een forse geluidbelasting van vliegtuiglawaai, zowel overdag als 's-nachts.
- In de reactie van minister Madlener op onze brief van 4 april 2025 hierover is aangegeven dat de effectanalyse slechts een indicatie geeft van de geluidseffecten die kunnen optreden en de praktijk hiervan kan afwijken. Wij verwachten dat deze effecten bij het voorlopig ontwerp beter gemodelleerd worden, zodat helder en concreet wordt om welke effecten het ter plaatse gaat.
- Inwoners van Zaanstad ervaren al vele jaren structurele hinder door vliegverkeer van Schiphol. Deze hinder komt niet van één baan, maar ontstaat door het gecombineerde gebruik van de Polderbaan en de Zwanenburgbaan. Dit leidt tot een cumulatie van hinder. Daar komen nu zorgen bij over de mogelijke toename van het aantal vliegtuigbewegingen richting de Polderbaan. De gemeente Zaanstad vraagt aandacht voor deze situatie en pleit voor maatwerk, waarbij het stapelende effect van hinder serieus wordt meegenomen.
- Nachtvluchten op Schiphol veroorzaken zware geluidsoverlast en verstoren de slaap van duizenden omwonenden, met alle gezondheidsrisico's van dien. Zaanstad pleit, met andere gemeenten, daarom voor een nachtsluiting. Deze maatregel is een noodzakelijke stap om de verstoorde balans tussen Schiphol en haar omgeving herstellen en de leefbaarheid voor omwonenden merkbaar verbeteren.
- Bij de verdere uitwerking van het schetsontwerp (en van het hoger naderen) moeten zodanige routes worden ontworpen c.q. maatregelen worden getroffen dat ook in Wormerland en het noorden van Zaanstad sprake is van een werkelijke afname van de

- hinder. Zodat het doel van verbeteren van de leefbaarheid door de nieuwe indeling van het luchtruim ook in deze regio wordt bereikt.
- Tot slot benadrukken wij het belang van vroegtijdige betrokkenheid van gemeenten bij besluitvorming en communicatie richting inwoners. De in de beginfase van LHR door het ministerie van I&W aangekondigde werkateliers en bezoeken van I&W aan gemeente(raden) kunnen hierin een goede rol vervullen. Immer, alleen met transparantie, participatie en gebiedsgericht maatwerk kan de luchtruimherziening bijdragen aan een toekomstbestendige en leefbare regio.