

Aan de gemeenteraad

Domein	: RO	Ons kenmerk	: -
Team	: Beleid	Zaaknummer	: -
Contactpersoon	: Zefran Hussain/Lyane Peggeman	Bijlage(n)	: -
		Verzenddatum	: 20 mei 2025

Onderwerp : Ontwikkelingen Schiphol

Geachte leden van de raad,

Ons college maakt zich grote zorgen over de recente ontwikkelingen rondom Schiphol. De voorgestelde maatregelen, met name de wijziging van de nachtelijke vertrekroute vanaf de Polderbaan, zijn voor onze gemeente onaanvaardbaar vanwege de te verwachten toename van geluidsoverlast en de daaruit voortvloeiende negatieve effecten op de leefbaarheid en gezondheid van onze inwoners. Daarnaast constateren wij dat het proces waarmee deze wijzigingen tot stand zijn gekomen, niet getuigt van zorgvuldigheid en behoorlijk bestuur. Gezien de ingrijpende gevolgen had meer overleg en afstemming met de betrokken gemeenten moeten plaatsvinden.

Ons standpunt en een toelichting op de actuele ontwikkelingen leest u hieronder.

In oktober 2024 informeerden wij u over de ontwikkelingen rondom Schiphol en de nieuwe koers die het kabinet Schoof heeft ingezet en hoe dit aansluit op onze regionale Agenda Vliegverkeer Schiphol waarin wij als regio Haarlem-IJmond-BUCH-Alkmaar onze standpunten hebben vastgelegd. De op 9 juli 2019 vastgestelde Bestuurlijke Agenda is geactualiseerd en dit concept van de nieuwe bestuurlijke Agenda Vliegverkeer (2025-2028) doorloopt op dit moment de besluitvormingsroute via colleges en/of raden.

In deze raadsinformatiebrief informeren wij u op hoofdlijnen over recente ontwikkelingen en besluitvorming door het kabinet en Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). De volgende onderwerpen komen aan de orde:

1. Wijziging Luchthavenverkeersbesluit Schiphol en afronding balanced approach procedure

2. Koerswijziging kabinet door aanpassing geluidsdoel Schiphol
3. Technische wijziging Luchthaven Indeling Besluit (LIB)
4. Ontwikkeling nieuw Stelsel Luchtvaartgeluid
5. Luchtruimherziening
6. Veiligheidsmaatregel LVNL voor nachtelijke starts Polderbaan

1. Wijziging Luchthavenverkeersbesluit (LVB) en afronding balanced approach procedure

Het kabinet heeft zich tot doel gesteld om de geluidhinder rond Schiphol met 20 procent te laten afnemen. Daartoe is door het kabinet de balanced approach procedure doorlopen waarbij een maatregelpakket inclusief een wijziging van het maximumaantal vliegtuigbewegingen is voorgesteld aan de Europese Commissie. Deze procedure is recent afgerond en heeft geleid tot het op 7 mei jl. vastleggen in een gewijzigd (mini) LVB van een maximum van 478.000 vliegbewegingen per jaar vanaf 1 november 2025, waarvan maximaal 27.000 nachtvluchten (dit was 500.000 vliegbewegingen waarvan 32.000 in de nacht). Dit besluit is nodig om het bijbehorende maatregelpakket op 1 november 2025 in te kunnen laten gaan. Het maatregelpakket betreft naast de beperking van het aantal vliegtuigbewegingen:

- Een verbod op (bepaalde) lawaaiige toestellen in de nacht (deze maatregel is 7 mei jl. gepubliceerd en treedt 1 november 2025 in werking en betreft een wijziging van de Regeling operationele beperkingen lawaaiige luchtvaartuigen Schiphol). Het verbod geldt ook voor luchtvaartmaatschappijen die momenteel al deze vluchten in de nacht uitvoeren;
- Inzet van stillere vliegtuigen in de nacht;
- Additionele vlootvernieuwing (dit is de extra vlootvernieuwing boven op de autonome vlootvernieuwing);
- Tariefdifferentiatie (nieuwe tarieven zijn vastgesteld; vanaf 1 november 2025 worden fors hogere tarieven gerekend voor lawaaiige toestellen).

Met KLM en Schiphol worden schriftelijke afspraken gemaakt over respectievelijk stillere vliegtuigen in de nacht, additionele vlootvernieuwing en tariefdifferentiatie.

Met dit pakket wordt invulling gegeven aan het behalen van 15% van het geluidsdoel (van totaal 20%). Via monitoring moet blijken of dit geluidsdoel van 15% ook gehaald is en of er aanvullende maatregelen nodig zijn om tot de beoogde 20% reductie te komen.

Hiermee kan het kabinet verder met de volgende stap, namelijk de implementatie van de maatregelen, waaronder de (algehele) wijziging van het LVB die nodig is om de rechtspositie van omwonenden, ook voor hen die verder wonen van de luchthaven, te herstellen.

In deze algehele wijziging van het LVB worden onder meer extra handhavingspunten opgenomen in een groter gebied rondom de luchthaven (tot de 45dB Lden contour). De systematiek voor toewijzing van nieuwe handhavingspunten is uitgewerkt en er wordt nu gewerkt aan de bepaling van de grenswaarden voor geluid op die nieuwe handhavingspunten. Met deze wijziging worden in het LVB de geldende regels voor baangebruik (Nieuw Normen en Handhavingstelsel) vastgelegd waarmee ook het anticiperend handhaven worden beëindigd.

Het algehele LVB wordt naar verwachting in het voorjaar van 2026 gepubliceerd. Met dit LVB wordt invulling gegeven aan de uitspraak van de rechter in maart 2024 in het vonnis RBV waarin gesteld werd dat de staat binnen 12 maanden de rechtspositie van burgers moet verbeteren en een betere belangenafweging te maken. Deze termijn van 12 maanden is niet behaald.

2. Koerswijziging kabinet door aanpassing geluidsdoel Schiphol

7 mei jl. heeft de minister zijn nieuwe aanpak bekend gemaakt voor het terugdringen van de nog resterende 5% geluidsoverlast na 1 november 2025. De nieuwe aanpak behelst aanpassing van het geluidsdoel door een andere berekening toe te passen op het meetellen van het effect van inzet van nieuwe en stillere vliegtuigen (vanaf 1 november 2025). Hierdoor wordt een grotere bijdrage aan het behalen van het geluidsdoel toegerekend zonder inzet van extra maatregelen.

Op deze manier wordt niet alleen geluidshinder aangepakt, maar ontstaat ook ruimte voor beheerste groei van Schiphol in de toekomst. Als na het behalen van de afgesproken 20% opnieuw nieuwe geluidsruimte ontstaat, bijvoorbeeld door stillere vliegtuigen, wordt deze geluidsruimte 50-50 verdeeld tussen de luchthaven en omwonenden. Door deze gekozen beleidswijziging voor zowel het resterende deel (5%) van de geluidsafspraken als de periode daarna kunnen alle investeringen van de luchtvaartsector na november 2025 bijdragen aan het behalen van de geluidsdoelstellingen.

3. Technische wijziging van het LIB

Op Schiphol wordt continu gewerkt aan het verbeteren van de infrastructuur, zoals het vervangen van verouderde radar- en navigatieapparatuur. In sommige gevallen hebben deze aanpassingen gevolgen voor de hoogtebeperkingen die zijn vastgelegd in het LIB. Om het LIB weer aan te laten sluiten op deze nieuwe situaties het LIB op enkele punten gewijzigd waarover de Raad van State recent heeft geadviseerd. Feitelijk betreft het vastlegging van bestaande praktijk. De verwachting is dat de wijziging per 1 juli 2025 in werking kan treden. De wijzigingen hebben geen effect op onze regio.

Bij afronding van de Milieu Effect rapportage (MER) voor het LVB wordt door het kabinet de afweging gemaakt of tussentijdse actualisatie van de grenzen van de beperkingengebieden van het LIB nodig is (hiervoor geldt ook een MER-plicht). In dat geval wordt het LIB gewijzigd door de (beschermings)contouren in overeenstemming te brengen met de huidige vliegoperatie.

4. Ontwikkeling nieuw Stelsel Luchtvaartgeluid

Het ministerie werkt aan een geheel nieuw stelsel voor vliegtuiggeluid. Invoering hiervan is voorzien in 2028. Een belangrijk uitgangspunt in deze ontwikkeling is het sturen op milieunormen voor de luchtvaart. Voor gedegen participatie van betrokkenen bij de stelselherziening is recent een nationale klankbordgroep opgericht. De inzichten uit deze klankbordgroep vormen, samen met technische reviews en andere beleidsvoornemens, de basis voor de verdere uitwerking van het definitieve beleidsontwerp van het stelsel voor luchtvaartgeluid. Na zomer is meer bekend over de inhoudelijke invulling hiervan.

De planning is om in de loop van 2025 het definitieve beleidsontwerp van de stelselherziening af te ronden en voor een reactie voor te leggen aan de stakeholders uit de nationale klankbordgroep, de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Vervolgens wordt met het wetgevingstraject gestart.

5. Programma Luchtruimherziening

De Luchtruimherziening gaat over hoe en waar er kan worden gevlogen en bestaat uit twee samenhangende stappen met elk hun eigen participatie en besluitvorming, te weten de Nieuwe Indeling van het luchtruim en de projecten Hoger Naderen.

Nieuwe Indeling Luchtruim

In februari is een Schetsontwerp gepubliceerd. In de bijbehorende effectanalyse is onderzocht waar naar verwachting veranderingen in geluidsbelasting optreden als gevolg van de nieuwe indeling van het (hogere) luchtruim. Op grotere afstand worden op basis van deze analyse geen geluideffecten voorzien. In de analyse is echter voor onze regio wel geluidseffect weergegeven maar er wordt gesteld dat dit effect te maken heeft met de wijze van simuleren van de vliegbewegingen in het model en niet met de Luchtruimherziening.

De volgende stap is het opstellen van een Voorlopig Ontwerp in het voorjaar van 2026. Dan wordt ook een uitgebreidere effect analyse opgenomen met daarin ook het effect van de maatregelen voor geluidsreductie uit de balanced approach-procedure voor Schiphol en een integrale doorrekening van vlootvernieuwing op toekomstscenario voor het jaar 2030. De verwachting is dat op basis van deze nieuwe inzichten de geluidseffecten kleiner worden dan in de effectanalyse van het Schetsontwerp (februari 2025) zijn gepresenteerd.

Aan de hand van het Schetsontwerp en de bijbehorende effectanalyses beoordeelt nu een recent ingestelde externe commissie middels een advies de nut en noodzaak van de nieuwe luchtruimindeling als onderdeel van de Luchtruimherziening. De externe commissie betreft hiervoor een vertegenwoordiging van belanghebbenden via een op te richten klankbordgroep. Als blijkt dat de nieuwe indeling van het luchtruim effect heeft op geluidcontouren rond Schiphol wordt de wettelijke (wijzigings)procedure doorlopen waar ook inspraak onderdeel van uitmaakt. Invoering van de nieuwe indeling van het luchtruim is voorzien tussen 2028 en 2030.

Hoger Naderen

Verbetering van de Leefomgeving door Hoger Naderen gebeurt door het mogelijk maken van continu dalen overdag over vaste naderingsroutes (45 tot 15 km van de luchthaven), zodat de geluidsimpact, de uitstoot en het brandstofverbruik van vliegtuigen wordt verminderd en gevoelige gebieden (geluid en natuur) kunnen worden vermeden. De te verwachten positieve geluidseffecten van continu dalen over vaste naderingsroutes worden niet meegenomen in het Voorlopig Ontwerp. Hiervoor moeten eerst in overleg met de omgeving vaste naderingsroutes ontworpen worden om te zien wat daarvan de impact is.

Om alvast ervaring op te doen voor de omgeving, luchtruimgebruikers en Luchtverkeersleiding wordt naar verwachting in 2027 een leertraject Hoger Naderen ingevoerd op de Zwanenburgbaan (landen in zuidelijke richting) van Schiphol in het huidige luchtruim. De participatie hiervoor wordt in 2025 opgestart waarbij ook onze regio betrokken wordt.

De vaste naderingsroutes overdag worden ingevoerd na de implementatie van de nieuwe indeling van het luchtruim. Dat is nu voorzien tussen de jaren 2030 en 2035. Deze naderingsroutes zullen in nauw overleg met de omgeving worden voorbereid. Hieronder is schematisch de samenhang tussen de maatregelen weergegeven.



Op weg naar minder geluid, rechtsbescherming voor omwonenden en een nieuwe indeling van het luchtruim



6. Veiligheidsmaatregel LVNL voor nachtelijke starts Polderbaan- grootste zorgpunt

LVNL bereidt een aanpassing voor van een nachtelijke vertrekroute vanaf de Polderbaan die nodig is vanuit veiligheidsoverweging.

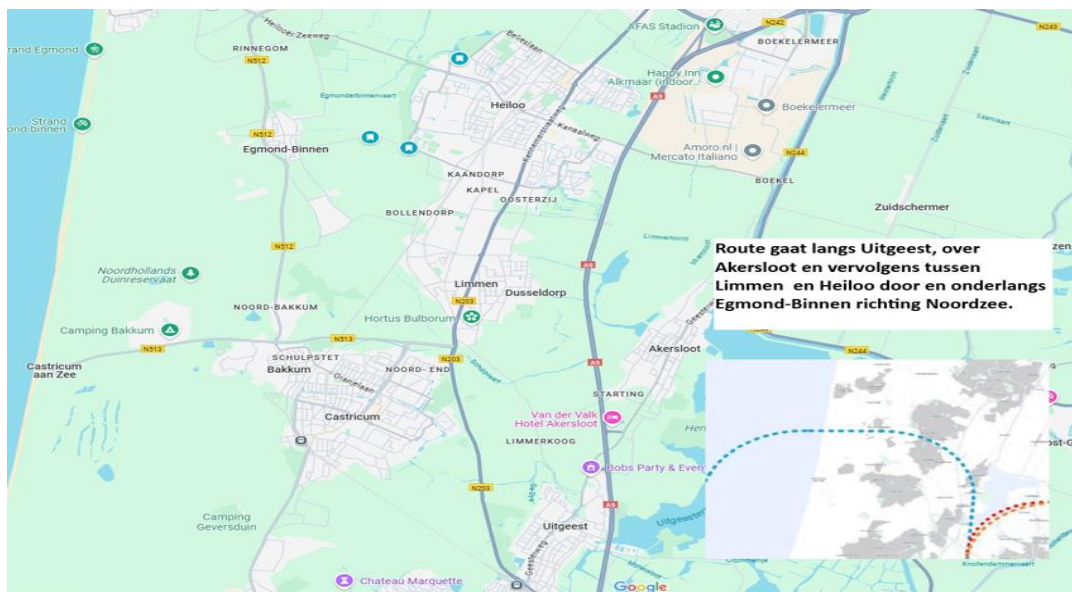
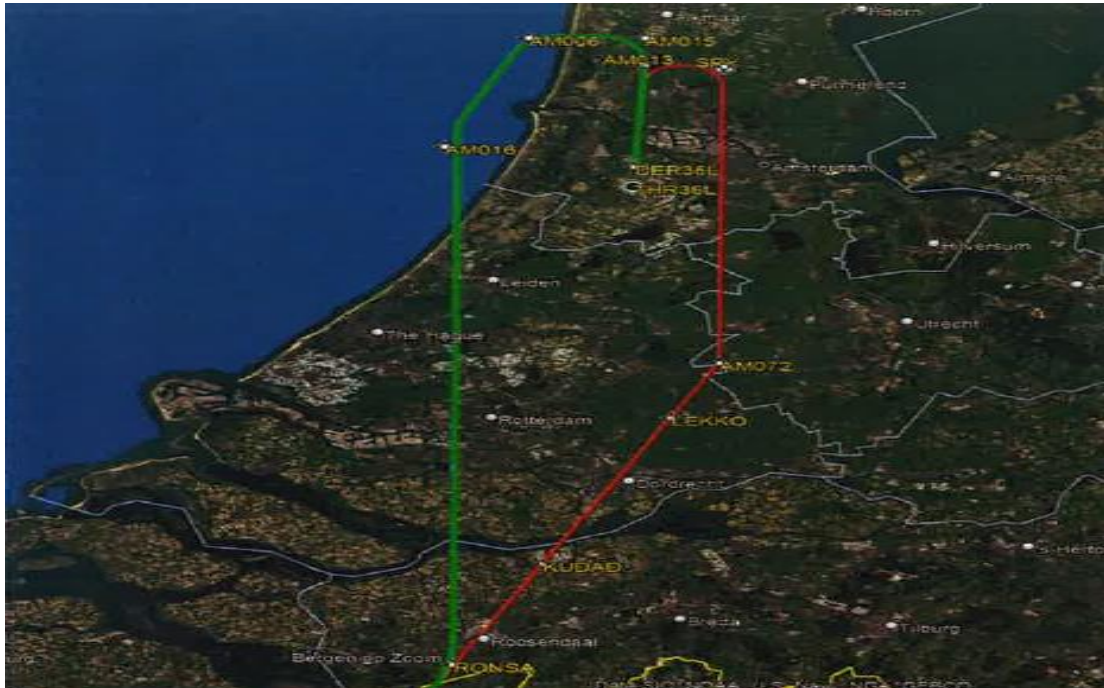
Bij wind uit noordelijke richting wordt de Polderbaan in de nacht (23.00-6.00 uur) gebruikt als startbaan. Dit vindt ongeveer 140 tot 170 nachten per jaar plaats. In 2024 vonden in de situatie dat de Polderbaan gebruikt wordt als startbaan in totaal 2.837 starts plaats via meerdere startroutes.

Eén van de startroutes is de KUDAD2Z-route. Hierbij buigt het in noordelijke richting startende verkeer na Uitgeest/Krommenie in een bocht af naar het oosten (over regio Zaanstad en Amsterdam) om hierna hun route naar het zuiden te vervolgen.

Uit interne analyses van LVNL is gebleken dat met de inzet van nieuwe, snellere vliegtuigen met een andere performance deze bocht niet altijd volgens voorschrift kunnen vliegen en als het ware uit de bocht vliegen. Dit kan ertoe leiden dat vliegtuigen die na elkaar opstijgen in de bocht dichterbij elkaar kunnen komen dan gewenst. Als deze situatie dreigt op te treden grijpt LVNL in door aanvullende (koers)instructies aan de piloot te geven. Dit levert een potentieel veiligheidsrisico op (bijvoorbeeld in het geval van uitval van de systemen). Daarom is een veiligheidsmaatregel nodig.

Na verkenning van verschillende mogelijkheden stelt LVNL nu een aanpassing van de vertrekroute voor door vliegtuigen niet meer de KUDAD2Z-route te laten volgen maar de bestaande VOLLA22-route. Concreet betekent dit dat de (maximaal 557) vluchten in plaats van na Uitgeest/Krommenie naar het oosten afbuigen nu ter hoogte van Limmen naar links (het westen) afbuigen richting Noordzee. Zij vervolgen daar vervolgens hun route naar het Zuiden.

In de eerste figuur is de KUDAD-route (in rood) en de VOLLA22-route (in groen) weergegeven. In de tweede figuur een detaillering van de locatie van de VOLLA22-route.



In onderstaande figuur is de verandering per betrokken gemeente weergegeven (links de etmaal-periode en rechts de nachtperiode).

Ernstig gehinderden westelijke route binnen 48 L_{DEN}

	Met afkap	Zonder afkap
Alkmaar	-38	-7
Amstelveen	-783	-74
Amsterdam	-656	-237
Bergen (NH.)	3	27
Castricum	425	177
Haarlemmermeer	-98	-29
Heemskerk	72	15
Heiloo	28	25
Nieuwkoop	-39	-12
Uitgeest	41	42
Uithoorn	-80	-26
Zaanstad	-171	-49
Totaal*	-1330	-183

(*) Tabel toont alleen gemeenten waar het verschil in een of meerdere kolommen groter is dan 25 EHG

Ernstig slaapverstoorden westelijke route binnen 40 L_{NIGHT}

	Met afkap	Zonder afkap
Aalsmeer	-18	-36
Amstelveen	-31	-17
Amsterdam	-60	-30
Castricum	623	151
Diemen	-31	-2
Uitgeest	40	37
Zaanstad	-100	-29
TOTAAL*	398	73

(*) Tabel toont alleen gemeenten waar het verschil in een of meerdere kolommen groter is dan 25 EHV

Met afkap:

alleen woningen binnen de contour

Zonder afkap:

alle woningen in een wijk waar de contour doorheen loopt

Zoals toegelicht, stelt LVNL voor om de KUDAD2Z-route te vervangen door de VOLLA22-route. Voor onze regio betekent dit dat jaarlijks maximaal 557 nachtelijke vluchten boven onder andere Limmen zullen plaatsvinden, wat leidt tot meer geluidsoverlast, meer ernstig gehinderden en meer slaapverstoorden en meer gezondheidsklachten. De grootste toename vindt plaats in de gemeente Castricum. Dit is voor ons onacceptabel.

Bovendien zijn wij zeer kritisch op de gevolgde procedure. De maatregel is aangekondigd op 8 mei tijdens een bestuurlijke informatiebijeenkomst, zonder dat voorafgaand overleg of serieuze participatie van de betrokken gemeenten had plaatsgevonden. Tijdens die bijeenkomst hebben wij onze bezwaren krachtig geuit en aangedrongen op een zienswijzeprocedure waarin democratische besluitvorming binnen de gemeenten wordt gerespecteerd.

Inmiddels is ons via ambtelijk contact met het ministerie van I&W toegezegd dat er voor de zomer geen besluit wordt genomen. Niettemin vinden wij het belangrijk dat wij als gemeente en regio duidelijk onze zorgen en bezwaren kenbaar maken. Tijdens het overleg van de Bestuurlijke Regie Schiphol op 22 mei, waar minister Madlener aanwezig is, brengen wij dit nogmaals nadrukkelijk onder de aandacht.

Wij blijven ons inzetten voor de belangen van onze inwoners en vinden het van groot belang dat het Rijk en LVNL de leefbaarheid en gezondheid van bewoners in hun besluitvorming centraal stellen en daar ook naar handelen.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van de gemeente Heiloo



J. van den Beij-Veenstra
gemeentesecretaris



M. ten Bruggencate
burgemeester

Uitleg begrippen

1. Intern salderen: dit houdt in dat je binnen eenzelfde projectlocatie de toename aan stikstofuitstoot (bijvoorbeeld door uitbreiding of aanpassing van activiteiten) compenseert met een gelijktijdige afname binnen dezelfde vergunning. Met andere woorden: je "verrekent" de nieuwe uitstoot met de bestaande stikstofruimte (bijvoorbeeld omdat je productiecapaciteit of bedrijfsactiviteiten aanpast c.q. staakt). Hierdoor blijft de totale stikstofdepositie per saldo gelijk of neemt deze af. Dit is vergunningplichtig geworden (met terugwerkende kracht).
2. Een project: is in de stikstofregelgeving is een individuele, concrete ingreep die mogelijk effecten heeft op Natura 2000-gebieden (omgevingsvergunning), waarvoor - als die effecten niet zijn uit te sluiten - een passende beoordeling en een natuurvergunning nodig is.
3. Een plan: is in de stikstofregelgeving is iedere (beleidsmatige of ruimtelijke) vaststelling die nieuwe ontwikkelingen kan initiëren of toestaan, en daardoor potentieel effect kan hebben op Natura 2000-gebieden. Dat kan variëren van strategische beleidsstukken tot meer gedetailleerde planologische besluiten zoals een omgevingsplan.
4. Additionaliteitstoets: dit houdt in dat bij een aanvraag voor een natuurvergunning moet worden aangetoond dat de stikstofruimte die men wil inzetten (bijvoorbeeld vanuit een bestaande vergunning) niet nodig is voor het herstel en de verbetering van de natuur in Natura 2000-gebieden. Concreet betekent dit dat de uit te stoten stikstof (die je "overneemt" van een bestaand project of een bestaande vergunning) niet mag belemmeren dat de natuurdoelen worden behaald. Pas als overtuigend is onderbouwd dat de natuur die ruimte niet nodig heeft om te herstellen, is het salderen (of hergebruiken) van die stikstofruimte toegestaan.
5. Passende beoordeling: dit is een studie die (op grond van de Wet natuurbescherming en de Europese Habitatrichtlijn) beoordeelt of een project of plan significante negatieve effecten kan hebben op de beschermde natuur in Natura 2000-gebieden. Als die effecten niet met zekerheid kunnen worden uitgesloten, moeten er maatregelen worden genomen en kan de vergunning onder voorwaarden verleend worden. Het intern salderen kan als één van de maatregelen worden toegepast.