



Inhoud

1	Inleiding.....	3
2	Samenvatting.....	4
2.1	Thema's, prioriteiten en acties.....	5
3	Aanleiding.....	7
3.1	Doel Bestuurlijke Agenda Vliegverkeer Schiphol.....	9
3.2	Proces totstandkoming Bestuurlijke Agenda Vliegverkeer Schiphol.....	10
4	Ontwikkelingen vliegverkeer Schiphol.....	11
4.1	Luchtvaartnota 2020-2050.....	11
4.2	Hoofdpijnenbrief van de Minister in 2022.....	12
4.3	Luchtruimherziening.....	13
4.4	Vliegverkeer & gezondheid.....	14
5	Cijfers vliegverkeer Schiphol.....	16
6	Evaluatie Bestuurlijke Agenda Vliegverkeer Schiphol 2019-2022.....	20
7	Thema's en prioriteiten Bestuurlijke Agenda Vliegverkeer Schiphol 2025-2028.....	25
7.1	Aansluiten op inzet BRS.....	26
7.2	Bestuurlijke inzet regio Alkmaar-BUCH-Haarlem-IJmond.....	26
7.2.1	Geluid & hinderbeleving.....	27
7.2.2	Nachtvluchten.....	29
7.2.3	Luchtkwaliteit.....	34
7.2.4	Ruimtelijke ontwikkeling (wonen en vliegen).....	36
7.2.5	Netwerkkwaliteit.....	37
7.2.6	QuickScan – maatregelen.....	38
8	Governance & participatie.....	42
8.1	Regionale samenwerking.....	42
8.2	Bestuurlijke Regie Schiphol.....	42
8.3	Interbestuurlijke samenwerking.....	42
8.4	Samenwerking met bewoners.....	43
9	Organisatie uitvoering en financiering.....	44

1 Inleiding

Gemeenten werken elke dag aan een leefomgeving waar mensen prettig kunnen wonen, werken en ontspannen. In de regio rond Schiphol hebben gemeenten te maken met de invloed van het vliegverkeer op die leefomgeving. Hierdoor hebben inwoners in deze gemeenten meer last van vliegtuiglawaai en kan hun gezondheid worden beïnvloed door het vliegverkeer. Negen gemeenten in onze regio, namelijk Alkmaar, Bergen, Beverwijk, Castricum, Haarlem, Heemskerk, Heiloo, Uitgeest en Velsen, liggen onder de aanvliegroutes naar Schiphol en werken samen aan teruggangen van de hinder door vliegverkeer.

De regio rond Schiphol profiteert ook van de economische voordelen van de luchthaven. Schiphol is een belangrijke internationale verbinding en trekt bedrijven en investeerders van over de hele wereld aan. Dit zorgt voor een sterke economie in de regio. De luchthaven zelf biedt veel banen in de luchtvaartsector. Daarnaast hebben inwoners van de regio het voordeel dat Schiphol dichtbij is, waardoor reizen snel en makkelijk gaat.

Het is een grote uitdaging voor gemeenten om een goede balans te vinden tussen de voordelen van Schiphol voor Nederland en de leefbaarheid voor omwonenden. Dit is extra lastig omdat gemeenten hier zelf geen beslissingen over mogen nemen. Daarom werken de negen gemeenten samen. Ze willen zo meer aandacht vragen voor lokale problemen bij regionale en landelijke overleggen. Omgevingsdienst IJmond helpt hen hierbij.

De gezamenlijke doelen van de regio staan in de Bestuurlijke Agenda Vliegverkeer Schiphol. Dit is een vernieuwde versie van de agenda voor 2016-2022. Net als eerder ligt de nadruk op leefklimaat en gezondheid, omdat dit vooral een regionaal probleem is. De focus ligt op het verbeteren van de leefomgeving, met extra aandacht voor geluidsoverlast. Tegelijk blijven we oog houden voor het economisch belang en de werkgelegenheid in de regio.

2 Samenvatting

Gemeenten werken elke dag aan een leefomgeving waar mensen prettig kunnen wonen, werken en ontspannen. In de regio rond Schiphol hebben gemeenten te maken met de invloed van het vliegverkeer op die leefomgeving. Negen gemeenten, namelijk Alkmaar, Bergen, Beverwijk, Castricum, Haarlem, Heemskerk, Heiloo, Uitgeest en Velsen, liggen onder de aanvliegroutes naar Schiphol. Hierdoor ervaren inwoners overlast van vliegtuiglawaai en kan hun gezondheid worden beïnvloed door het vliegverkeer.

De negen gemeenten werken al meer dan 10 jaar samen aan dit onderwerp

Door samen te werken willen ze bij regionale en landelijke overleggen meer aandacht vragen voor de hinder van vliegverkeer in hun gemeenten. Dit is belangrijk, want sinds de Polderbaan in 2003 werd geopend, is de overlast door vliegverkeer flink toegenomen. Niet alleen neemt het aantal vluchten van en naar Schiphol toe, er worden ook steeds meer woningen gebouwd onder de aanvliegroutes van de Polderbaan. Tegelijk biedt de luchthaven ook voordelen, zoals banen en internationale verbindingen. Met de Bestuurlijke Agenda Vliegverkeer Schiphol willen de gemeenten aandacht vragen voor stappen om een betere balans te vinden tussen overlast en voordelen.

Het centrale doel van deze Bestuurlijke Agenda

Herstellen van de balans tussen het belang van een internationale luchthaven voor Nederland en de kwaliteit van de leefomgeving, specifiek voor omwonenden. Waarbij de balans komende jaren steeds meer doorschuift naar ruimte voor het beschermen en bevorderen van de gezonde leefomgeving.

Vanuit deze doelstelling heeft en vraagt de regio oog voor:

- *Sturen op gezondheid en niet alleen op minder hinder*
 - *Behoud van de hub-functie t.b.v. het economische belang*
-

In de Bestuurlijke Agenda legt de regio uit wat er nodig is om de situatie te verbeteren

Eerst moet de basis op orde komen. Dat betekent dat Schiphol de juiste en actuele vergunningen moet hebben. Hierdoor kan het anticiperend handhaven stoppen. Daarnaast wil de regio dat er duidelijke normen komen voor alle soorten uitstoot van vliegtuigen, niet alleen voor geluid, maar ook voor uitstoot die de luchtkwaliteit beïnvloedt.

Het vastleggen van normen en stoppen van anticiperend handhaven beschermt inwoners

Een norm op de gevel, bijvoorbeeld over hoeveel geluid een woning mag ontvangen, maakt het voor inwoners duidelijk hoeveel overlast zij maximaal mogen ervaren. Ook moet er duidelijkheid zijn over compensatie als deze norm worden overtreden.

Samen sta je sterker

Door de samenwerking tussen de negen gemeenten is er afgelopen jaar veel aandacht geweest voor de problematiek rondom vlieg hinder binnen onze regio. Vanuit de regionale samenwerking wordt ook steeds meer buiten de regio gezocht naar samenwerking. Zo ervaren inwoners in een deel van de regio overlast van de parallelle operatie op de Polderbaan en Zwanenburgbaan. Om deze problematiek op de agenda te krijgen, werkt de regio samen met de gemeente Zaanstad en gemeenten in de regio Zaanstreek-Waterland. Ook de Bestuurlijke Regie Schiphol, de overlegstructuur waar circa 50 gemeenten en vier provincies samenwerken is voor onze regio van belang. De gezamenlijke, bestuurlijke inzet van de BRS kent een grote overlap. Komende jaren bouwt de regio deze samenwerking uit om de gezamenlijke belangen tussen partijen op te zoeken en te versterken.

2.1 Thema's, prioriteiten en acties

Onderwerp	Regionale inzet
Geluid en hinderbeleving;	De regio wil dat het Rijk toewerkt naar een basisbescherming voor inwoners. Dat betekent; • Het op orde brengen en actualiseren van de benodigde vergunningen voor Schiphol. • Stellen van geluidsnormen voor luchtvaart op de gevel van woningen (individuele bescherming). Niet alleen uitgaan van berekende waarden, maar ook het meten van vliegtuiggeluid.
Nachtvluchten	De regio wil meer rust in de nacht via: • Inzet op een aaneengesloten periode van rust van tenminste 5 uur. • Geen toename van de geluidbelasting in de randen van de nacht (tussen 23:00-24:00 uur en 05:00-07:00 uur). • Weren van lawaaiige vliegtuigen in de nacht.
Luchtkwaliteit	De regio pleit voor een verbetering van de luchtkwaliteit in relatie tot luchtvaart. De regio vraagt het Rijk om: • Luchtkwaliteit onderdeel uit te laten maken van het normenstelsel. • Nader onderzoek uit te voeren naar de effecten van (ultra)fijnstof. • de WHO-advieswaarden in te passen in het luchtvaartbeleid.
Ruimtelijke ontwikkeling (wonen en vliegen)	De regio wil dat ontwikkelingen op de grond (zoals woningbouw) en in de lucht (het aantal vluchten, routes, ed.) beter op elkaar worden afgestemd.

Netwerkkwaliteit	Luchthaven Schiphol is een belangrijk knooppunt waar veel internationale vluchten samenkomen en reizigers makkelijk kunnen overstappen. Dit staat voor de hub-functie. Voor de regio is het van belang dat deze hub-functie wordt behouden en Nederland daarmee verbonden blijft met de rest van de wereld. Op dit onderwerp wil de regio dat het Rijk: • het aantal vluchten concretiseert dat past bij het behoud van de hub-functie van Schiphol. • uitwerkt welke rol prijsdifferentiatie kan spelen om voorrang te geven aan de voor Nederland belangrijkste bestemmingen en vluchten. • inzichtelijk maakt hoe substitutie door railverkeer bijdraagt aan de hub. • samenhang brengt tussen andere luchthavens in Nederland, waaronder Lelystad Airport. Met de kanttekening dat de balans economie/gezondheid ook hier zwaar weegt.
Operationele oplossingsrichtingen	De regio vraagt om te komen tot maatregelen die de hinder in de regio reduceren. Met daarbij aandacht voor overlast als gevolg van: • Het op lage hoogte aanvliegen op de Polderbaan. • Het gelijktijdig aanvliegen op de Polderbaan en Zwanenburgbaan. • Continu dezelfde baaninzet. • De hoeveelheid vluchten per uur.

3 Aanleiding

Via de Bestuurlijke Agenda Vliegverkeer Schiphol beschrijven negen gemeenten hun gezamenlijke belangen en de standpunten waarmee zij aansluiten bij diverse overlegstructuren in de Schipholregio. Bestuurlijk is gekozen om de agenda te actualiseren. Evenals voorgaande jaren staan gemeenten aan de lat om de belangen van wonen en vliegen (en de werkgelegenheid die daarmee samenhangt) goed tegen elkaar af te wegen. Dit met het strategisch belang van de mainportstatus van Schiphol op nationaal en internationaal niveau en de uitvoering van diverse internationale en nationale duurzaamheidsdoelen in gedachten. De minister en de Kamer stellen inbreng vanuit de regio op prijs om die mee te wegen bij hun besluitvorming. Bij de uitvoering van de Bestuurlijke Agenda is het belangrijk aansluiting te zoeken bij de standpunten van partijen met dezelfde belangen.

Gelijktijdig met het aflopen van de looptijd van de huidige Bestuurlijke Agenda kreeg de koers van het kabinet voor de komende jaren vorm en werd gewerkt aan een nieuwe vorm van interbestuurlijke samenwerking waarbij Rijk, provincies en gemeenten gezamenlijke doelen en ambities stelden. Ontwikkelingen die bepalend waren voor het ambitieniveau van gemeenten in deze Bestuurlijke Agenda en die aanleiding vormden om deze Agenda te actualiseren.

Ontwikkelingen in vogelvlucht

Vliegverkeer in de regio

Schiphol heeft vijf start- en landingsbanen. Zes als de Oostbaan wordt meegerekend, maar die wordt vooral gebruikt voor privévliegthuigen. De start- en landingsbanen die in gebruik zijn heten Buitenveldertbaan, Kaagbaan, Aalsmeerbaan, Zwanenburgbaan en de Polderbaan. De Polderbaan en Kaagbaan zijn primaire banen. De overige banen zijn secundaire banen. Het vliegverkeer wordt zoveel als mogelijk afgewikkeld op de primaire banen. Bij pieken worden ook de secundaire banen ingezet. Bij landend verkeer wordt er dan parallel aangevlogen op zowel de Polderbaan als de Zwanenburgbaan. In dit geval geldt dat vliegtuigen een vaste vlieghoogte moeten aanhouden over een langere afstand. Deze spelregels drukken in onze regio extra op de kwaliteit van de leefomgeving.

Anticiperend handhaven

In het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) staat hoeveel geluid er in totaal toegestaan is voor Schiphol. Ook staat in het LVB hoeveel geluid er maximaal is toegestaan op 35 handhavingspunten rond Schiphol. De Inspectie Leefomgeving & Transport ziet erop toe dat vliegverkeer op jaarbasis niet meer geluid produceert dan toegestaan in de handhavingspunten. Sinds 2015 worden geluidsnormen rond Schiphol echter niet gehandhaafd als overschrijdingen het gevolg zijn van het gebruik van de primaire banen Polderbaan en Kaagbaan. Dit wordt 'anticiperend handhaven' genoemd. Gelijktijdig nam het aantal vliegbewegingen fors toe. Omdat de regels niet zijn vastgelegd, zijn geluidsnormen en de rechtspositie van omwonenden niet goed geregeld. Omwonenden kunnen zich niet beroepen op handhaving. In maart 2024 heeft de rechtbank het kabinet, in de zaak die de stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder (RBV) tegen de Staat aanspande, twaalf maanden de tijd gegeven om de rechtspositie voor omwonenden te herstellen. Dat gebeurt onder meer door het wijzigen van het LVB.

Hoofdlijnenbrief

Naar aanleiding van de uitspraak van de rechtbank in de zaak die RBV aanspande is de termijn waarop het LVB gewijzigd dient te worden ingekort. Op 24 juni 2022 presenteerde toenmalig Minister Harbers van Infrastructuur en Waterstaat zijn hoofdlijnenbrief. Met de hoofdlijnenbrief is 'de balans tussen een gezonde leefomgeving en duurzame connectiviteit', centraal komen te staan. Met zijn hoofdlijnenbrief beschreef de minister de wens van het kabinet om "een einde te maken aan de gebrekkige rechtspositie van omwonenden¹". Omdat een LVB nauw verbonden is aan de natuurvergunning verwachtte IenW dat het wijzigen van het LVB meer tijd in beslag zou nemen. Met de hoofdlijnenbrief koos de Minister er daarom voor, om vooruitlopend op het LVB het maximumaantal toegestane vliegtuigbewegingen van en naar Schiphol te reduceren tot 440.000 per jaar. Dit in plaats van de 500.000 vliegtuigbewegingen die tot dan toe waren toegestaan.

Interbestuurlijke samenwerking

Naar aanleiding van een evaluatie van de governancestructuur binnen de Schipholregio is eind 2022 gekozen om de governance op te delen in twee kolommen; interbestuurlijk en participatie. Over de interbestuurlijke samenwerking zijn afspraken gemaakt tussen vier Ministeries; Infrastructuur en Waterstaat, Binnenlandse zaken, Economische zaken & Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur, de provincies Noord & Zuid-Holland, Flevoland en Utrecht en gemeenten in de Schipholregio. Op 10 oktober 2022 ondertekenden de minister van I&W en de Gedeputeerde van Noord-Holland als voorzitter van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) de Bestuursovereenkomst intenties samenwerking NOVEX Schipholregio. In deze overeenkomst staat de balans tussen een gezonde leefomgeving en duurzame connectiviteit centraal. Daarnaast staat de verbinding met de diverse opgaven in de Schipholregio beschreven. Daarmee bouwt de overeenkomst voort op de eerder gemaakte werkafspraken en vormt de start voor de verdere uitwerking van de NOVEX Schiphol. Gelijktijdig aan de interbestuurlijke samenwerking heeft het Ministerie de Maatschappelijke Raad Schiphol opgericht om ook invulling te geven aan de participatiekolom.

NOVEX Schipholregio

Op 7 december 2023 ondertekenden de BRS, samen met het Ministerie van I&W het Ontwikkelperspectief & Uitvoeringsagenda NOVEX Schipholregio. Met de oplevering van deze Uitvoeringsagenda NOVEX Schipholregio² zetten overheden een grote, gezamenlijke stap binnen de interbestuurlijke samenwerking. De gezamenlijke inspanningen krijgen komende jaren vorm via 33 actielijnen. Met deze Rijk-regio agenda werken overheden samen aan de complexe integrale opgaven in de Schipholregio. Waar verschillende maatschappelijke belangen en opgaven samenkomen en op elkaar inwerken vraagt dat een gezamenlijke afweging om op verschillende dossiers voortgang te realiseren. Door samen in te zetten op het creëren van synergie tussen verschillende belangen en toe te werken naar gezamenlijke uitgangspunten en een gezamenlijk

¹ <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-024dd11c16bad9823ae75aed4b8dd1ccd8de6cce/pdf>

² https://www.rijksoverheid.nl/Uitvoeringsagenda_Novex_Schipholregio

afwegingskader dragen overheden bij aan een duurzame en evenwichtige ontwikkeling van de regio.

Regeerakkoord

In september 2024 presenteerde het nieuwe kabinet het Regeerakkoord waarmee de koers van het kabinet die was ingezet wordt voortgezet door de inzet voor de luchtvaart te richten op het op orde brengen van de rechtsbescherming van omwonenden (geluidsbelasting) en de regelgeving met behoud van de netwerkkwaliteit van Schiphol. Zo is het kabinet voornemens te sturen op milieunormen die de negatieve effecten van de civiele luchtvaart steeds verder laten afnemen. De uitwerking van het normenstelsel zal echter nog een aantal jaar in beslag nemen. De doorgroei van Schiphol krijgt een prominentere plek doordat het kabinet inzet op stillere en schonere vliegtuigen. Voor de luchtvaart ontstaat dan op de langere termijn groeiruimte als vliegtuigen stiller en schoner worden onder andere met innovatie van vliegtuigen en vliegtuigbrandstoffen, waaronder SAF (biogene en synthetische brandstof) en waterstof. Met het schrijven van deze Agenda is bekend dat ook dit kabinet inzet op 20% minder geluidsbelasting rond Schiphol overdag en 15% minder geluidsbelasting in de nacht. Inmiddels is ook bekend dat hiervoor een gefaseerde aanpak is gekozen (eerst 15% reductie overdag en in de nacht) met een maatregelpakket dat per 1 november 2025 moet ingaan. Nadere uitwerking van de invulling van de resterende 5% vermindering geluidbelasting volgt in 2026. Bij dit eerste reductiedoel van 15% is bepaald dat het maximum aantal jaarlijkse vliegtuigbewegingen teruggebracht wordt van 500.000 naar 478.000. In afwachting van een advies van de Europese Commissie wordt een besluit hierover -en vastlegging in het LVB- in 2025 verwacht.

Al deze ontwikkelingen vormden aanleiding om de Bestuurlijke Agenda te actualiseren en daar waar mogelijk uitgangspunten en standpunten aan te scherpen. Verderop in deze agenda komen deze onderwerpen meer uitgebreid aan bod.

3.1 Doel Bestuurlijke Agenda Vliegverkeer Schiphol

Het luchtvaartdossier is een dynamisch dossier met een lange adem. Er spelen voortdurend nieuwe ontwikkelingen die een uitwerking kennen van meerdere jaren. Daarnaast kent het dossier zeer veel betrokken stakeholders; van inwoners tot gemeenten en van de sector tot internationale bedrijvigheid. Eenieder heeft een eigen belang. Het ministerie van I&W is verantwoordelijk voor het nationale luchtvaartbeleid en heeft daar voortdurend gesprekken over met haar stakeholders. Het luchtvaartbeleid is afhankelijk van internationale wet- en regelgeving in de luchtvaart. Gemeenten schrijven niet zelf mee aan dit beleid, maar praten via diverse overlegstructuren wel mee over ontwikkelingen binnen het Schipholdossier en kunnen zo alsnog invloed uitoefenen.

Het doel van onze Bestuurlijke Agenda is het vaststellen van gemeenschappelijke uitgangspunten om de negatieve effecten van vliegverkeer in de negen samenwerkende gemeenten te verminderen. Daarbij ligt de focus op een verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving, maar houden we het economisch belang en de werkgelegenheid voor de regio in het vizier. Door het

gezamenlijk uitdragen van deze uitgangspunten aan diverse bestuurlijke tafels vragen de negen gemeenten meer aandacht voor de problematiek in de eigen regio.

De Bestuurlijke Agenda heeft een secundair, maar ook belangrijk doel. Met de Bestuurlijke Agenda is het voor inwoners helder op welke manier en met welke standpunten portefeuillehouders aanschuiven aan de diverse (bestuurlijke) overlegtafels binnen de Schipholregio en op welke manier zij invloed kunnen hebben op lopende ontwikkelingen. Doordat er vooral veel aan bestuurlijke tafels gesproken wordt over ontwikkelingen in de Schipholregio is de inzet van de eigen gemeenten veelal minder zichtbaar.

Samengevat draagt de Bestuurlijke Agenda eraan bij dat de negen samenwerkende gemeenten via de vastgestelde inzet transparant, consistent, gezamenlijk en snel kunnen reageren op nieuwe ontwikkelingen. Deze inzet krijgt een plek in zienswijzen van de regio, maar ook zienswijzen die worden opgesteld binnen de Bestuurlijke Regie Schiphol.

3.2 Proces totstandkoming Bestuurlijke Agenda Vliegverkeer Schiphol

De Bestuurlijke Agenda vliegverkeer Schiphol 2025-2028 bouwt voort op de huidige standpunten. Waar mogelijk is de inzet aangescherpt door (landelijke) ontwikkelingen. Denk daarbij aan nieuwe ambities die interbestuurlijk zijn vastgelegd in de NOVEX Uitvoeringsagenda, of ontwikkelingen die het Rijk zelf in gang heeft gezet, zoals het onderzoek naar meer rust in de nacht.

Daarnaast sluit de Bestuurlijke Agenda Vliegverkeer Schiphol aan bij de bestuurlijke inzet binnen de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS). Voor de negen gemeenten is het belangrijk om zoveel als mogelijk bovenregionaal en binnen de BRS samen te werken om zo een eenduidig en constructief signaal af te geven richting het Rijk.

Verder zijn de uitgangspunten in deze Bestuurlijke Agenda opgehaald en getoetst via diverse regionale raadsinformatiesessies en sessies met portefeuillehouders binnen de regio, waarbij steeds weer het belang naar voren kwam om te komen tot een balans tussen een internationale luchthaven voor Nederland en de kwaliteit van de leefomgeving, specifiek voor omwonenden. Waarbij de balans komende jaren steeds meer doorschuift naar ruimte voor het beschermen en bevorderen van de gezonde leefomgeving.

De portefeuillehouders uit de regio Alkmaar-BUCH-Haarlem-IJmond halen via dit concept zienswijzen op bij hun gemeenteraden. Alle zienswijzen bij elkaar vormen input voor de definitieve versie die later in 2025 ter vaststelling wordt aangeboden aan de colleges van B&W. De vastgestelde Bestuurlijke Agenda wordt ter kennisname gedeeld met de gemeenteraden, inclusief een Nota van Antwoord, zodat raadsleden zien op welke wijze de zienswijze in de definitieve agenda is verwerkt. De definitieve versie van de agenda wordt gepubliceerd op www.odijmond.nl.

4 Ontwikkelingen vliegverkeer Schiphol

De context rondom Schiphol is de afgelopen jaren aanzienlijk veranderd door verschillende factoren, waaronder de impact van de COVID-19-pandemie, toegenomen aandacht voor milieuvraagstukken en het maatschappelijke debat over de rol en omvang van de luchthaven. Deze veranderingen hebben geleid tot een hernieuwde evaluatie van het beleid en de toekomst van Schiphol. Ook de samenwerking van de Rijksoverheid met medeoverheden veranderde afgelopen jaren.

Impact van de COVID-19-pandemie

De pandemie zorgde voor meer dan een halvering van het aantal vliegbewegingen in 2020 en 2021. Dit trof de luchtvaartsector zwaar. Schiphol zag een scherpe afname van vliegverkeer en inkomsten, wat leidde tot heroverwegingen over operationele strategieën en toekomstbestendigheid. De periode van verminderde activiteit bood echter ook een kans om milieueffecten, zoals geluidsoverlast en luchtvervuiling, te verminderen en nieuwe duurzaamheidsinitiatieven te overwegen.

Milieuvraagstukken

Met de heropleving van het vliegverkeer na de pandemie, kwam er meer aandacht voor de milieueffecten van Schiphol. De discussie over klimaatverandering en de noodzaak van duurzaamheid kreeg meer gewicht, mede door druk van milieuorganisaties en de bredere samenleving. Er werd meer nadruk gelegd op het verminderen van CO₂-uitstoot, geluidsoverlast en luchtvervuiling, wat leidde tot een intensiever debat over hoe de luchtvaartsector kan bijdragen aan nationale en internationale klimaatdoelen.

Maatschappelijk debat

Het maatschappelijk debat over Schiphol intensiveerde door de combinatie van bovengenoemde factoren. Omwonenden, milieuorganisaties en andere belanghebbenden uitten zorgen over de impact van de luchthaven op gezondheid, leefomgeving en klimaat. Dit debat werd gevoed door de zichtbare afname van overlast tijdens de pandemie, wat leidde tot vragen over de noodzaak en wenselijkheid van terugkeer naar de pre-pandemische niveaus van vliegverkeer.

In de volgende hoofdstukken beschrijven wij een aantal belangrijke ontwikkelingen binnen het Schipholdossier die bepalend zijn voor de inzet van onze regio.

4.1 Luchtvaartnota 2020-2050

In september 2020 is de Luchtvaartnota 2020-2050³ vastgesteld door het Rijk. Deze nota werd gepubliceerd door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en biedt een langetermijnvisie voor de ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland, met de nadruk op duurzaamheid, veiligheid, en innovatie.

De nota erkent de belangrijke rol van luchtvaart in de Nederlandse economie, maar benadrukt dat groei op een verantwoorde manier moet plaatsvinden. Dit betekent dat groei alleen mogelijk is

³ [Luchtvaartnota 2020 - 2050 | Luchtvaart in de toekomst](#)

binnen de kaders van de klimaatdoelen en de leefomgevingskwaliteit. Er wordt gestreefd naar CO₂-neutraliteit in 2050, waarbij technologische innovaties zoals duurzame vliegtuigbrandstoffen, elektrische vliegtuigen en efficiëntere luchtruimgebruik een cruciale rol spelen. Er is ook aandacht voor de versterking van de internationale hub-functie van Schiphol en de verbetering van de bereikbaarheid van regionale luchthavens.

De nota onderkent ook dat er omstandigheden kunnen zijn waarin krimp van de luchtvaartcapaciteit noodzakelijk is. Dit kan voortvloeien uit milieueisen, geluidsnormen en klimaatdoelstellingen. In bepaalde scenario's, zoals bij het niet halen van duurzaamheidstargets, kunnen maatregelen genomen worden om het aantal vluchten te beperken. Dit impliceert een flexibele aanpak waarbij economische groei niet ten koste gaat van leefbaarheid en milieu.

Nachtvluchten zijn een specifiek aandachtspunt vanwege hun impact op de nachtrust van omwonenden en de leefkwaliteit in het algemeen. De nota stelt dat het aantal nachtvluchten strikt gereguleerd zal blijven en dat de geluidsoverlast verder teruggedrongen moet worden. Dit kan door het gebruik van stillere vliegtuigen en strengere handhaving van geluidsnormen. Schiphol blijft het enige vliegveld waar nachtvluchten plaatsvinden, maar met een strikte limiet en continue evaluatie van de impact op de omgeving.

De Luchtvaartnota 2020-2050 balanceert tussen de noodzaak voor economische groei en de dringende behoefte aan duurzaamheid en leefbaarheid. Groei wordt gefaciliteerd binnen strikte milieukaders, krimp is een optie als duurzaamheidsdoelen niet gehaald worden, en nachtvluchten worden streng gereguleerd om de negatieve impact op omwonenden te minimaliseren.

4.2 Hoofdlijnenbrief van de Minister in 2022

De intensivering van het maatschappelijk debat en de veranderde context rondom Schiphol waren belangrijke redenen waarom de minister in 2022 met een hoofdlijnenbrief⁴ kwam. De brief adresseerde de noodzaak om een nieuw evenwicht te vinden tussen economische belangen van de luchthaven en de sociale en milieukundige impact ervan. Daarbij keek het Rijk naar mogelijke beperking van het aantal vliegbewegingen om geluidsoverlast en emissies te verminderen. Duurzaamheid en innovatie en beperkingen op nachtvluchten om slaapverstoring en gezondheidsproblemen bij omwonenden te verminderen.

Terugdringen geluidsbelasting

Met de hoofdlijnenbrief streefde het Rijk naar 20% minder geluidsbelasting rond Schiphol overdag en 15% minder geluidsbelasting in de nacht om de leefbaarheid voor omwonenden te verbeteren en milieudoelen te halen, terwijl de economische belangen van de luchthaven behouden blijven. Daarbij zette IenW in eerste instantie in op 440.000 vliegbewegingen per jaar. Omdat het voor deze maatregel nodig is een balanced approach-procedure⁵ te doorlopen en de 440.000

⁴ [https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2022/06/24/hoofdlijnenbrief-schiphol#:~:text=Minister%20Harbers%20\(IenW\)%20informeert%20de,ontwerp%20Luchthavenverkeerbesluit%20\(LVB\).](https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2022/06/24/hoofdlijnenbrief-schiphol#:~:text=Minister%20Harbers%20(IenW)%20informeert%20de,ontwerp%20Luchthavenverkeerbesluit%20(LVB).)

⁵ <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2023/09/01/bijlage-2-notificatiedocument-balanced-approach-procedure-schiphol/bijlage-2-notificatiedocument-balanced-approach-procedure-schiphol.pdf>

vliegbewegingen daarbinnen niet stand zou houden, zette de minister in op 452.000 vliegbewegingen i.c.m. met diverse extra geluidsreducerende maatregelen en maatregelen om meer rust in de nacht te borgen. Dit pakket sluit aan bij de Europese normen en de balanced approach, waarbij eerst wordt ingezet op technologische innovatie, efficiëntere vliegroutes, en geluidsreductie aan de bron. Het verminderen van de geluidsbelasting is essentieel om gezondheidseffecten voor bewoners te beperken en tegemoet te komen aan groeiende maatschappelijke en politieke druk. Door deze reductie kan Schiphol duurzamer opereren en worden conflicten met omwonenden en milieugroepen verminderd.

De balanced approach wordt momenteel doorlopen. Na het in april 2024 indienen van een gewijzigd maatregelpakket bij de Europese Commissie is in september 2024 opnieuw een gewijzigd pakket ter beoordeling aan de Europese Commissie aangeboden. ⁶Dit pakket is in december 2024 aangevuld met een voorstel voor een maximum aantal vliegbewegingen. De resultaten worden komende jaren in een luchthavenverkeerbesluit (LVB) vastgelegd. Dit is ook nodig om te voldoen aan de uitspraak van de rechter in de zaak van de stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder. Het LVB voor Schiphol wordt in 2025 verwacht. De nieuwe maatregelen, waarvan inmiddels besloten is deze gefaseerd in te voeren, worden vervolgens periodiek geëvalueerd. Op basis hiervan wordt bekeken of en welke aanvullende maatregelen nodig zijn om te voldoen aan de bepaalde geluidsdoelen.

4.3 Luchtruimherziening

De luchtruimherziening in Nederland is volop in ontwikkeling en vormt een cruciale stap om het Nederlandse luchtruim efficiënter en duurzamer te maken. Het huidige luchtruim is verouderd en zit tegen zijn grenzen aan, met overlappende vliegroutes en inefficiënties die leiden tot onnodige geluidsoverlast en uitstoot. Het Rijk werkt daarom aan een nieuw ontwerp, waarbij vliegroutes worden geoptimaliseerd en betere afstemming plaatsvindt tussen civiel en militair gebruik.

De luchtruimherziening kent een aantal kaders waarbinnen de geluidsbelasting op de woonomgeving moet verminderen. Door hogere vliegroutes, kortere routes en stillere aanvlieprocedures moet de geluidshinder rond luchthavens afnemen. De aanpassing van vliegroutes betekent dat nieuwe gebieden worden blootgesteld aan vliegtuiglawaai. Woonwijken die voorheen weinig hinder hadden, kunnen daardoor juist te maken krijgen met toegenomen geluidsoverlast, vooral als wordt gekozen voor het vliegen via vaste naderingsroutes.

De regio werkt hierin nauw samen met de Bestuurlijke Regie Schiphol. De inzet is erop gericht om eerst toe te werken naar een nieuw geluidssysteem met daarbij individuele bescherming van inwoners via normen op de gevel, maar ook helderheid in de compensatie of mitigerende maatregelen waar bewoners recht op hebben, wanneer de situatie niet verbetert.

De luchtruimherziening bevindt zich momenteel in de eerste fase van planvorming. Een fase van participatie volgt nog en is voor de regio cruciaal om tot besluitvorming door het Rijk te kunnen

⁶ https://open.overheid.nl/documenten/brief_ministerie_IenW_4_september_2024

komen. De verwachting is dat een nadere uitwerking van de luchtruimherziening meerjarig zal duren. In de huidige planning is de juridische verankering voorzien tussen 2026 en 2030.

4.4 Vliegverkeer & gezondheid

Het vliegverkeer in Nederland heeft aanzienlijke gevolgen voor de gezondheid van de bevolking, vooral voor degenen die in de buurt van luchthavens wonen. Twee van de meest prominente factoren die bijdragen aan deze gezondheidsimpact zijn geluidsoverlast en luchtkwaliteit.

Chronische blootstelling aan geluidsoverlast kan leiden tot stressklachten, luchtwegklachten, hoge bloeddruk, hart- en vaatziekten en psychische klachten⁷. Geluidsoverlast door vliegtuigen in de nacht kan slaap verstoren, wat de gezondheidsproblemen kan versterken.⁸

Ernstige hinder en slaapverstoring concentreert zich in deelgebieden

In deelgebieden dichtbij Schiphol worden mensen langdurig blootgesteld aan geluidbelasting die uitstijgt boven de advieswaarde van de WHO voor omgevingsgeluid. Het uitgangspunt van de WHO is dat minder dan 10% van de mensen ernstige hinder ervaart. Het percentage bewoners dat ernstige hinder ervaart door langdurende blootstelling aan geluid, loopt in enkele deelgemeenten rond Schiphol op tot 60%. Dit blijkt uit onderzoek van de GGD uit 2020.

Ook op grote afstand van Schiphol ervaren mensen ernstige hinder en slaapverstoringen. De percentages mensen die overlast ervaren zijn hier weliswaar lager, maar dit gebied is zo groot dat in totaal veel bewoners in de wijde omgeving rondom Schiphol ernstige geluidhinder ondervinden. Uit de resultaten van de Gezondheidsmonitor Volwassenen en Ouderen 2020 (18- tot 64-jarigen) blijkt dat de ernstige geluidhinder zich niet beperkt tot de vastgestelde geluidscontour van 48 dB Lden. Ook in gemeenten en gebieden buiten deze contour komen percentages voor die uitstijgen boven het landelijke gemiddelde van 3,7%. Met name in de gemeenten Aalsmeer (40%), Uithoorn (34%), Heiloo (24%), Castricum (21%) en Amstelveen (21%) wordt veel geluidhinder ervaren van vliegverkeer. Uitgeest kent een percentage van 18,8%. Bergen 10,6%. De percentages van de overige gemeenten binnen onze regio liggen rond de 6-7%. De hoge hinderpercentages in Heiloo, Castricum en Uitgeest laten zien dat ook bewoners in verder weggelegen gebieden in het noorden de impact ervaren van de Polderbaan.

Vliegverkeer en luchtkwaliteit

Wat betreft luchtkwaliteit, stoten vliegtuigen verschillende verontreinigende stoffen uit, waaronder fijnstof en ultrafijnstof. Deze deeltjes kunnen diep in de longen doordringen en bijdragen aan luchtwegaandoeningen zoals astma, bronchitis en andere chronische ademhalingsproblemen. Daarnaast dragen emissies van stikstofoxiden bij aan de vorming van ozon en fijnstof in de atmosfeer, wat kan leiden tot ademhalingsproblemen, hart- en vaatziekten en een verhoogd risico op longkanker. Naast fijnstof en stikstofoxiden stoten vliegtuigen ook andere schadelijke stoffen uit, zoals zwaveloxiden en vluchtige organische stoffen, die eveneens schadelijk kunnen zijn voor de gezondheid.

⁷ Bron: [Rapport belevingsonderzoek geluidhinder en slaapverstoring 2020-1.pdf \(ggdghor.nl\)](#)

⁸ Bron: [Schiphol en gezondheid | GGD Kennemerland](#)

Verminderen gezondheidsimpact vliegverkeer

Om de negatieve gezondheidsimpact van vliegverkeer te verminderen, werkt de Nederlandse overheid samen met de luchtvaartsector aan verschillende maatregelen. Dit omvat beperkingen op nachtvluchten en het bevorderen van stillere vliegtuigen om geluidsoverlast te verminderen, evenals de bevordering van schonere vliegtuigtechnologieën en duurzame brandstoffen om luchtvervuiling te verminderen. Er wordt ook voortdurend onderzoek gedaan naar de gezondheidseffecten van vliegverkeer en monitoring van luchtkwaliteit en geluidsniveaus rond luchthavens.

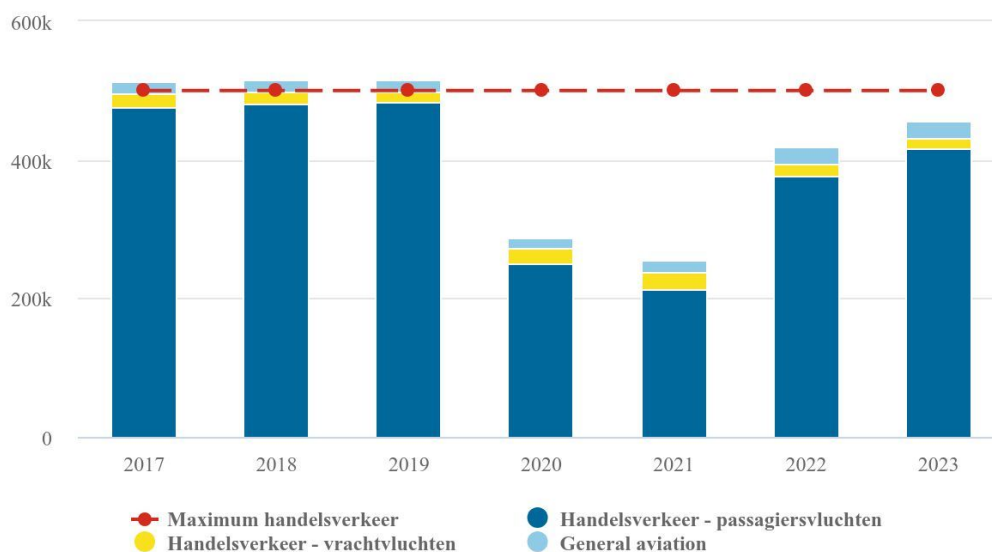
Ondanks deze inspanningen blijft de impact van vliegverkeer op de gezondheid een belangrijk aandachtspunt, vooral voor gemeenschappen rondom grote luchthavens zoals Schiphol. Het blijft een voortdurende uitdaging om een balans te vinden tussen de economische groei van de luchtvaartsector en de bescherming van de volksgezondheid.

5 Cijfers vliegverkeer Schiphol

De ontwikkeling van het aantal vluchten op Schiphol tussen 2019 en 2024 kenmerkt zich door significante schommelingen, voornamelijk veroorzaakt door de coronapandemie en de daaropvolgende herstelperiode. In 2019 was Schiphol een van de drukste luchthavens ter wereld, met een recordaantal van ongeveer 496.000 vliegbewegingen. Dit aantal weerspiegelde een stabiele groei in de jaren daarvoor, aangedreven door de sterke positie van Schiphol als internationaal knooppunt en de hub-functie voor KLM en haar partners.

Met de uitbraak van COVID-19 in het begin van 2020 werden wereldwijd strikte reisbeperkingen en lockdowns ingevoerd. Dit leidde tot een dramatische daling in het aantal vluchten. In 2020 verwerkte Schiphol slechts ongeveer 227.000 vliegbewegingen, minder dan de helft van het aantal in 2019. De luchtvaartsector werd zwaar getroffen door de verminderde passagiersvraag en talrijke annuleringen. Pas in 2023 begon de sector zich te herstellen. Het aantal vliegbewegingen op Schiphol steeg naar ongeveer 400.000 vliegtuigbewegingen. In 2023 groeide het aantal vliegtuigbewegingen door naar circa 430.000. De groei zette in 2024 door tot bijna 470.000 bewegingen.

Aantal vliegtuigbewegingen Schiphol

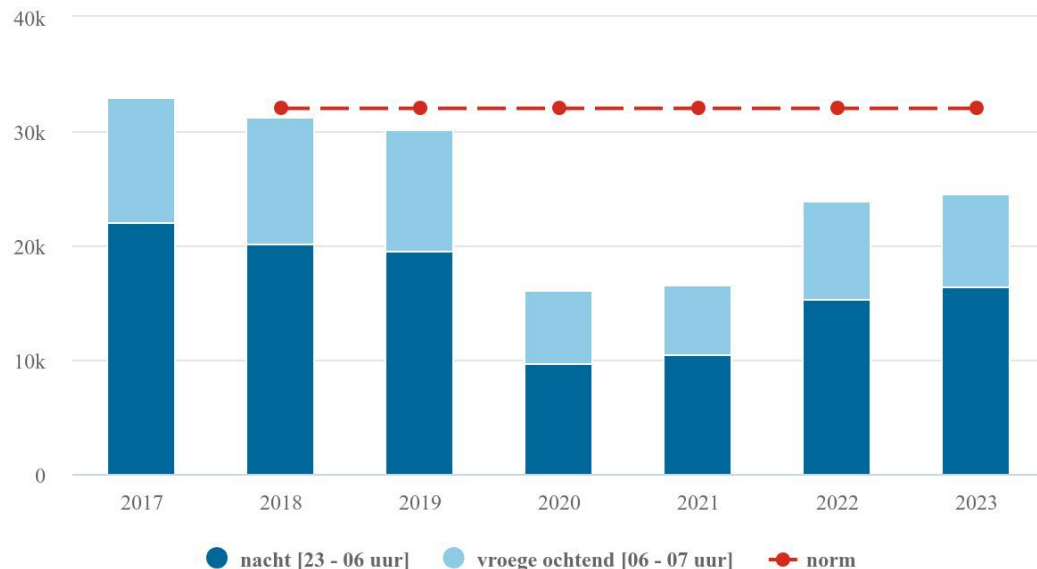


(Bron: <https://dashboards.ilt.rijkscloud.nl/cijfersveiligeduurzameluchtvaart/>)

Het totaal aantal vliegtuigbewegingen is een optelsom van alle passagiersvluchten, vrachtluchten en general aviation. Voor de passagiers- en vrachtluchten samen, het zogenoemde handelsverkeer, geldt een maximum van 500.000 vliegtuigbewegingen per gebruiksjaar.

General aviation zijn privévluchten, zakelijke vluchten en helikoptervluchten van bijvoorbeeld de politie.

Aantal nachtvluchten door handelsverkeer



In 2024 stabiliseerde het aantal nachtvluchten tot bijna 25.000.

Het meeste verkeer dat van en naar Schiphol vliegt wordt afgehandeld op de twee primaire banen; de Polderbaan en de Kaagbaan. De aan- en uitvliegroute van de Polderbaan liggen boven onze regio. In onderstaande tabel staat het aantal landingen en start Polderbaan over de jaren 2021, 2022 en 2023.

	2021	2022	2023
Totaal Schiphol	238.758	395.067	430.842
Polderbaan			
Landingen	40.779	68.259	92.782
Starts	25.861	53.183	47.668
	66.640	121.442	140.450

Hindercijfers BezoekBas

Inwoners die overlast ervaren van vliegverkeer kunnen dat melden bij het Bewonersaanspreekpunt Schiphol via www.bezoekbas.nl.

Elk kwartaal en jaar publiceert BezoekBas de cijfers.

Over de afgelopen jaren heeft het platform BezoekBas, dat meldingen van vliegverkeergelateerde overlast verzamelt, een aanzienlijke hoeveelheid klachten ontvangen, met een focus op de overlast rondom de Polderbaan van Schiphol. Deze meldingen weerspiegelen de zorgen van omwonenden over verschillende vormen van hinder veroorzaakt door het vliegverkeer.

In 2023 stabiliseerde het vliegverkeer, maar het aantal meldingen van overlast bleef hoog. De klachten rondom de Polderbaan gingen voornamelijk over de constante geluidsbelasting en de

impact op de leefkwaliteit. Veel meldingen wezen op de verstoring van de nachtrust en de stress die gepaard gaat met aanhoudende geluidsoverlast. Er werd ook melding gemaakt van de invloed van luchtvervuiling door vliegtuigemissies, wat de zorgen over de algehele leefbaarheid in de omgeving van Schiphol verder versterkte.

De meldingen van overlast over de afgelopen drie jaar, verzameld door BezoekBas, laten een consistent patroon zien van zorgen rondom de Polderbaan van Schiphol. Ondanks variaties in het aantal vluchten door de pandemie, bleef de geluidsoverlast een centrale klacht. De terugkeer naar normale vluchtfrequenties heeft geleid tot een hernieuwde focus op de impact van vliegverkeer op de gezondheid en het welzijn van omwonenden.

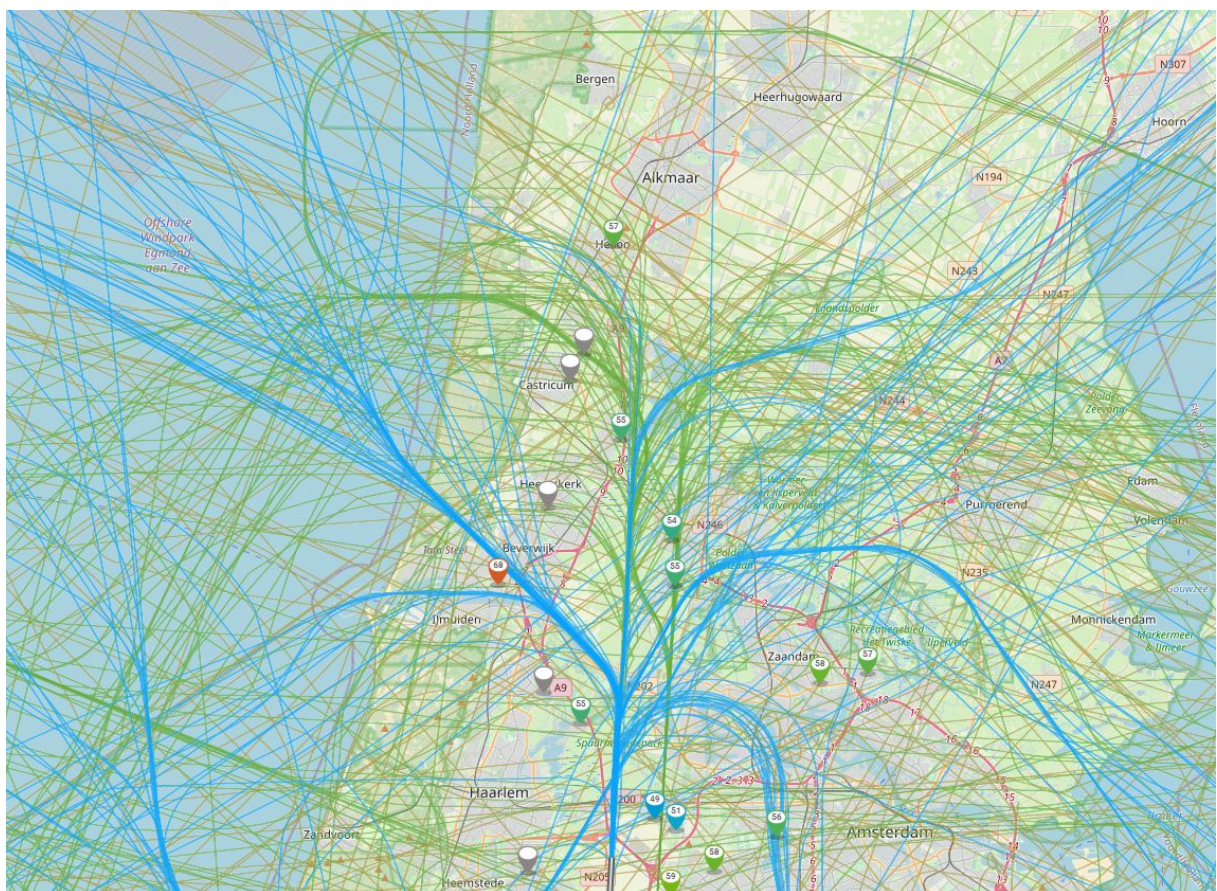
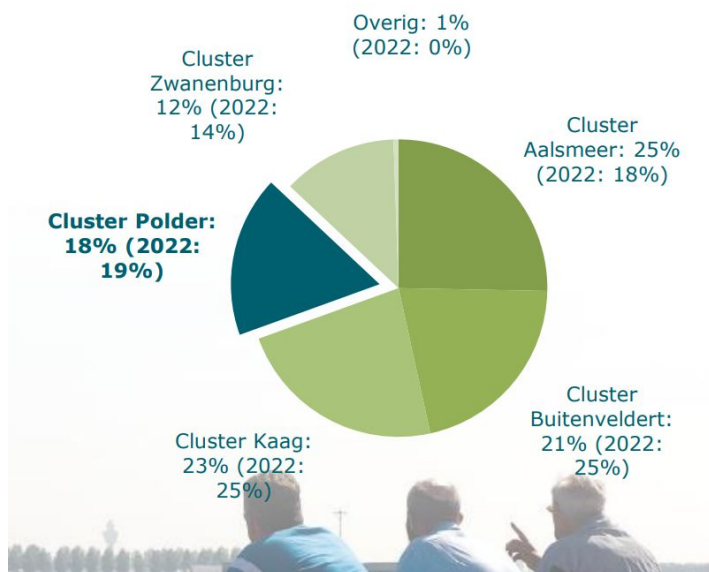
Aantal melders/meldingen

	Cluster Polderbaan		toe- /afname	
	2023	2022	%	
melders	1873	1973	-5%	afname
specifieke meldingen	34824	33900	3%	toename
Periodemeldingen	18449	21309	-13%	afname
algemene meldingen	2295	1991	15%	toename
vragen	807	872	-7%	afname

Toelichting type meldingen

- Periodemeldingen: gaan over een bepaalde tijdsperiode waarin hinder is ervaren.
- Specifieke meldingen: gaan over een specifieke vliegbeweging van/naar Schiphol waarover hinder is ervaren.

Verdeling melders per cluster over 2023



24-uursoverzicht van aanvliegroutes (groen) en uitvliegroutes (blauw) binnen de regio

Bron: <https://bas.flighttracking.casper.aero/>

6 Evaluatie Bestuurlijke Agenda Vliegverkeer Schiphol 2019-2022

Voor de regio, evenals alle gemeenten in de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) is de NOVEX Schipholregio een mijlpaal. De BRS zet hiermee een volgende stap om haar strategische thema; 'de balans tussen een gezonde leefomgeving en duurzame connectiviteit', te borgen in de uitvoering. De BRS vroeg afgelopen jaren ook aandacht voor het ontbreken van de samenhang tussen luchtzijdige en landzijdige opgaven. De NOVEX Schipholregio moet deze verbinding herstellen. Daarnaast ziet de BRS de NOVEX Schipholregio als kans om de juridische basis op orde te brengen, rechtszekerheid te creëren voor bewoners en investeerders door het stellen van heldere kaders, het oplossen van juridische onduidelijkheden en het bieden van lange termijnperspectief voor de luchtvaartsector.

Onderwerp	Inzet	Resultaat
CO2 en overige uitstoot van luchtverontreinigende stoffen	Luchtvaart maakt nu nog geen deel uit van de Europese klimaatafspraken en het nationale Energieakkoord. In de Luchtvaartnota moet het Kabinet adresseren welke maatregelen - al dan niet in Europees verband - genomen moeten worden om het terugdringen van CO2 door de luchtvaart te realiseren. Hiervoor worden concrete doelstellingen uitgewerkt. Ook de stikstofdepositie ten gevolge van de luchtvaart verdient aandacht. Daarnaast moet onderzocht worden of op Schiphol het prijsmechanisme (tariefstelling) bij het terugdringen van uitstoot, een grotere rol kan spelen. Ook de substitutie van vliegtuig door trein voor de intra Europese korte afstanden, moet in dit kader worden onderzocht.	Het kabinet heeft met de Luchtvaarnota haar ambities kenbaar gemaakt voor onderwerpen als CO2-reductie. De uitwerking om stapsgewijs de luchtkwaliteit te verbeteren heeft een plek gekregen in de NOVEX Schipholregio. Daarbij wordt aangesloten bij de doelen uit het Schone Lucht Akkoord (SLA). De sturing hierop vindt plaats vanuit verschillende bronnen en programma's naast luchtvaart, zoals industrie en mobiliteitssector. De intentie is om alle gemeenten in de Schipholregio aan te laten sluiten bij de doelen van het SLA. Vanuit het SLA wordt, los van de bronnen, de luchtkwaliteit gemonitord. Daarnaast wordt binnen de NOVEX Schipholregio de emissiedoelen SLA en luchtvaart vergeleken en wordt gekeken of en zo ja, welke aanpassing gewenst is en

		haalbaar. Ook wordt gekeken naar de lopende acties voor compliance met Europese regelgeving. Binnen de NOVEX Schipholregio is het ministerie van IenW trekker van deze actie. De BRS geldt als samenwerkingspartner.
Luchthaven in zee	De regio is kritisch over een luchthaven in zee en wil betrokken worden bij vervolgonderzoek.	Het gesprek over een luchthaven in zee is stil komen te liggen.
(Ultra)fijnstof	In 2020 worden de eerste resultaten verwacht van het RIVM onderzoek naar ultrafijnstof. In de Luchtvaartnota moet worden aangegeven hoe hier verder mee om te gaan.	In de op 22 september 2021 door de WHO uitgebrachte richtlijn met advieswaarden voor luchtverontreiniging maakt ultrafijnstof deel uit van een breder palet stoffen waarvan de waarden flink omlaag moeten om schadelijke gezondheidseffecten en sterfte bij mensen te voorkomen. Beide rapporten hebben geen rechtstreekse doorwerking naar regelgeving en beleid. Het is aan het Rijk om bij het inrichten van de normering deze rapporten te overwegen en dienaangaande afwegingen te maken. In 2022 is een uitgebreide studie is gedaan naar mogelijke gezondheidseffecten van ultrafijn stof van vliegtuigen. De resultaten versterken eerdere conclusies van de Gezondheidsraad en vergroten het inzicht in de mogelijke effecten van ultrafijn stof op de gezondheid. Onderzoek bij andere grote (internationale) vliegvelden is nodig om de conclusies verder te verstevigen. In 2023 is een nadere studie

		gedaan naar de impact van diverse emissies van vliegverkeer op de luchtkwaliteit. In hoofdstuk 8.2.3 staat daar een toelichting over, gekoppeld aan de toekomstige inzet.
Geluidhinder (prioriteit)	Geluidhinder is gebaseerd op berekeningen. De ervaring leert dat dit het wantrouwen van de omgeving vergroot. Onderzocht moet worden in hoeverre real-time metingen van geluid een bijdrage kunnen leveren aan het herstel van vertrouwen van de omgeving. De hinderbeleving is in de afgelopen jaren veranderd. Naast het geluidsniveau wordt met de sterke toename van het aantal vluchten (t.o.v. 2003) de intensiteit van de hinder steeds meer als knelpunt genoemd. De pauzes tussen de pieken zijn korter of zelfs afwezig. Daarmee ontstaat er een continue verstoring, de rustmomenten zijn weggefallen.	Via het Programma 'Meten en berekenen van hinder van vliegverkeer' is afgelopen jaren onderzoek gedaan naar de wijze waarop geluidmetingen berekeningen kunnen valideren. Dit is een belangrijk programma om de hinderbeleving van vliegverkeer op de agenda te krijgen en meer gewicht te leggen bij geluidmetingen van vliegverkeer. Geluidmetingen zijn momenteel informerend en hebben geen formele rol.
Veiligheid (OVV-rapport)	Bij verdere duurzame ontwikkeling worden de aanbevelingen van het OVV in acht genomen. Dat betekent dat er een integrale veiligheidsanalyse beschikbaar dient te zijn. Inzichtelijk moet worden gemaakt wat dat betekent voor het strikt preferentieel vliegen en de (her)indeling van het luchtruim.	
Gezondheid (prioriteit)	Er moet onderzoek komen naar de lange termijn effecten van luchtvaart op Schiphol op de gezondheid. Het destijds stopgezette onderzoek in het kader van GES (gezondheidseffecten Schiphol) moet, onder aansturing	De GES is niet hervat. Wel voert de GGD jaarlijks een gezondheidsmonitor uit waarbij ook gekeken wordt naar de impact van vliegverkeer op de gezondheid. Hoewel de gezondheidsmonitor jaarlijks een

	van RIVM en GGD's, worden hervat.	constant beeld geeft, ligt de beleefde hinder van vliegverkeer in onze regio hoog, in vergelijking met bijvoorbeeld wegverkeer en/of industrie.
Nachtvluchten (prioriteit)	De BRS pleit voor het beperken van het aantal nachtvluchten, met het oog op de beperking van de slaapverstoring en de effecten daarvan op de gezondheid, zonder dat de hub-functie in gevaar komt. Inzichtelijk moet worden gemaakt in hoeverre het verplaatsen van het nachtelijk verkeer naar elders of naar overdag mogelijk is. Wij vragen dat nu gestart wordt met een onderzoek naar een gedeeltelijke nachtsluiting. Aanvullend: minder nachtelijke vlieghinder. Door minder vluchten en beter hinderbeperking Hiervoor worden hinder beperkende voorstellen ingediend. Monitoren geluid en aantallen melders van hinder	Al sinds lange jaren staat de belofte om het aantal nachtvluchten stapsgewijs terug te brengen van 32.000 naar 29.000 naar 27.000 tot uiteindelijk 25.000 vluchten in de nacht. In 2024 is door IenW onderzoek gedaan naar de effecten van een gedeeltelijke nachtsluiting. De resultaten van deze impactanalyse zijn 28 januari 2025 gepubliceerd. Waar de regio in de vorige Bestuurlijke Agenda nog aandrongen op een onderzoek naar de effecten van een gedeeltelijke nachtsluiting, zet de regio met deze Agenda in op een nachtsluiting van tenminste 00:00-05:00 uur, waarbij aandacht moet komen voor de pieken in de randen van de nacht. Hiermee sluit de regio aan bij diverse partijen binnen de sector die zich ook aansluiten bij een nachtsluiting, zoals bijvoorbeeld Schiphol deze opnam in hun 8-puntenplan.
Luchtruimherziening	Inzicht is nodig in de effecten van de herindeling van het luchtruim inclusief de introductie van een vierde fix en een eventueel ander operationeel concept voor de situatie op de grond. Hier ligt ook een relatie met de aanbevelingen van het OVV.	We volgen de ontwikkelingen op de luchtruimherziening op de voet. Door diverse ontwikkelingen, waarvan de periode dat kabinet demissionair er een was, is de planning voor vervolgstappen opgeschoven. Begin 2021 heeft de BRS, waar onze regio deel van uitmaakt, een zienswijze gegeven

		op de ontwerp- Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening
Mitigeren en compenseren	Er dient extra inzet te komen voor hinderbeperkende, dan wel compenserende, maatregelen voor die gebieden die ten gevolge van de toegenomen inzet van vooral de secundaire banen onevenredig nadeel ondervinden.	
Governance	Het Schipholdossier vraagt om een nadrukkelijke regie vanuit het Rijk Er dient een grondige evaluatie plaats te vinden van de werking van de ORS.	Eind 2020 verscheen het rapport van de commissie van Geel over de governance in de Schipholregio, met daarin een onafhankelijk advies over de Omgevingsraad Schiphol. Naar aanleiding van het rapport zijn de rollen en taken van partijen scherper uit elkaar gehaald. De kaderstelling ligt expliciet bij het Rijk en de interbestuurlijke governance en participatie zijn in twee kolommen verdeeld. Een interbestuurlijke kolom en een participatiekolom. Hierdoor worden verantwoordelijkheden scherper onderscheiden en duidelijker belegd. Vanuit de interbestuurlijke kolom is de NOVEX Schipholregio ontstaan.

7 Thema's en prioriteiten Bestuurlijke Agenda Vliegverkeer Schiphol 2025-2028

In eerdere hoofdstukken in deze Bestuurlijke Agenda staan de ontwikkelingen van het vliegverkeer beschreven. De negen samenwerkende gemeenten hebben de prioriteiten en thema's voor komende jaren bepaald op basis van deze ontwikkelingen en op basis van de samenwerking binnen de Bestuurlijke Regie Schiphol.

De centrale doelstelling is een balans tussen het belang van een internationale luchthaven voor Nederland en de kwaliteit van de leefomgeving, specifiek voor omwonenden. Waarbij de balans komende jaren steeds meer doorschuift naar ruimte voor het beschermen en bevorderen van de gezonde leefomgeving. Vanuit deze doelstelling heeft en vraagt de regio oog voor:

- Sturen op gezondheid en niet alleen op minder hinder
- Behoud van de hub-functie t.b.v. het economische belang

Naast hinder ook gezondheid

Uitgangspunt binnen de bovenbeschreven balans is dat de focus verschuift van minder hinder naar een gezonde leefomgeving: 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. Dat betekent dat er normen moeten komen voor alle emissies van vliegverkeer. Dat betekent ook dat gezondheidsadviezen een centrale plek moeten innemen binnen toekomstige ontwikkelingen en daarmee adviezen en resultaten uit onderzoeken van de GGD Kennemerland en GGD Nederland in de afweging van maatregelen moeten worden meegenomen. De regio zal hiervoor aandacht vragen aan de diverse bestuurlijke tafels.

Krimp versus krimpende milieufacturen

In het maatschappelijke debat rondom het herstellen van de balans tussen de economische waarde van een luchthaven en de kwaliteit van de leefomgeving is een terugkerend onderwerp het maximaal aantal vluchten en meer specifiek krimp. Met de hoofdlijnenbrief in juni 2022 kondigde de minister krimp van het aantal vluchten aan tot 440.000 jaarlijkse vliegbewegingen. Het huidige kabinet verwacht het geluiddoel dat het kabinet stelt (20% minder geluidbelasting in de Schipholregio) ook gehaald kan worden met een aantal van 476.000-486.000 vliegbewegingen. De regio Alkmaar-BUCH-Haarlem-IJmond zal erop aandringen om tenminste vast te houden aan de 440.000 jaarlijkse vliegbewegingen, omdat ook uit het eigen onderzoek van IenW naar voren kwam dat dit aantal gerealiseerd kan worden, met behoud de hub-functie van Schiphol en daarmee het behoud van de internationale verbondenheid.

De regio Alkmaar-BUCH-Haarlem-IJmond moedigt het uitvoeren van dit soort MKBA's aan om meer inzicht te krijgen in noodzakelijke stappen om de leefomgeving te verbeteren. Afgelopen jaren zijn tal van maatschappelijke kosten- en batenanalyses uitgevoerd, die ook scenario's bevatten van krimp en groei. Twee belangrijke zijn;

- o [2021 - MKBA groei- en krimp Schiphol](#)
- o [2023 - Schiphol: Krimpen of verduurzamen?](#)

Tegelijkertijd constateert de regio dat het gesprek over het maximum aantal vluchten afhankelijk is van veel factoren. Zeker voor deze regio, die onder de aanvliegroute van een primaire baan ligt. Voor de regio geldt dan ook dat de inzet gericht moet zijn op de verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarbij passen krimpende milieucontouren. Waarbij de winst niet teruggaat naar de sector, maar naar de omgeving. Het aantal vliegbewegingen is daarbinnen een knop waaraan de minister kan draaien. Zo lang het vizier maar gericht is en blijft op het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving.

7.1 Aansluiten op inzet BRS

De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) is het samenwerkingsverband van 56 gemeenten en 4 provincies in de Schipholregio. Het doel van de BRS is om de belangen van de regio te behartigen als het gaat om de ontwikkeling van de luchtvaart en luchthaven in relatie tot de omgeving. De gemeenschappelijke belangen binnen de BRS zijn beschreven in de BRS inzet ([juni 2022](#))⁹. Deze inzet wordt medio 2025 geactualiseerd.

Gemeenten en provincies werken aan uiteenlopende maatschappelijke opgaven, op onder andere het terrein van wonen, werken, bereikbaarheid, energietransitie, natuur en gezonde leefomgeving. Luchtvaart speelt hierbinnen een nadrukkelijke rol. Economisch is de luchthaven van belang, tegelijkertijd heeft het vliegverkeer in de Schipholregio een grote impact op de leefomgeving. Het vinden van een goede balans hiertussen vraagt om interbestuurlijke afstemming tussen de diverse opgaven waar Rijk en regio samen in het gebied aan werken. De BRS streeft daarin naar een balans tussen duurzame connectiviteit én een gezonde leefomgeving. Dat zijn dan ook de twee thema's waar de inzet van de BRS zich op richt. Daarbinnen zijn de gezamenlijke standpunten van de BRS gericht op;

- Duurzame connectiviteit, met aandacht voor een integrale mobiliteitsbenadering.
- Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving, met aandacht voor verminderen geluidshinder
- Luchtkwaliteit
- Ruimtelijke ontwikkeling

Deze Bestuurlijke Agenda sluit nauw aan op die van de BRS en stelt enkele prioriteiten die voor onze regio van extra belang zijn. Zoals eerder ook beschreven is de samenwerking binnen de BRS belangrijk voor de regio Alkmaar-BUCH-Haarlem-IJmond. Wanneer standpunten tussen de regio en de BRS gelijklopend zijn, dan verkiest de regio voor aansluiting bij de zienswijze van de BRS. Wanneer de inzet van de regio afwijkt, dan kiest de regio altijd voor een aanvullende reactie.

7.2 Bestuurlijke inzet regio Alkmaar-BUCH-Haarlem-IJmond

In dit hoofdstuk beschrijven we de inzet van de regio Alkmaar-BUCH-Haarlem-IJmond. De hoofdstukken zijn ingedeeld in drie onderdelen;

- Actiepunt(en)

⁹ https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_ vervoer/Luchtvaart/Bestuurlijke_Regie_Schiphol/Publicaties/BRS_inzet_irt_de_uitvoeringsagenda_Luchtvaartnota.pdf

- Toelichting
- Aanpak

7.2.1 Geluid & hinderbeleving

Actiepunten

- Stoppen met anticiperend handhaven en vastleggen nieuw LVB.
- Actualiseer de rekensystematiek voor geluidshinder van luchtvaart met oog voor hinderbeleving. Belangrijk daarbij is:
 - o Basisbescherming voor individuele inwoners met helderheid over eventuele compensatie.
 - o Afstappen van de salderingsbenadering.
 - o Naast rekenen ook meten vlieggeluid.
 - o Actualisatie LVB met actualisatie van de dosis-effectrelaties.
 - o Maximale piekruurcapaciteit, zodat bewoners – ongeacht toekomstige innovaties – beschermd worden tegen een toenemend aantal vliegbewegingen op de primaire banen.

Geluid en handhaving

Het geluid van vliegtuigen is een belangrijke bron van overlast voor mensen die in de nabijheid van luchthavens wonen. Geluidsoverlast en -hinder kunnen negatieve effecten hebben op de gezondheid en het welzijn van omwonenden. Dit kan variëren van slaapverstoring en verhoogde stressniveaus tot ernstige gezondheidsproblemen zoals hart- en vaatziekten. De mate van hinder wordt beïnvloed door factoren zoals het tijdstip van de dag, de frequentie van vluchten en de specifieke geluidsniveaus tijdens start en landing.

In het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) staat hoeveel geluid er in totaal toegestaan is voor Schiphol. Ook staat in het LVB hoeveel geluid er maximaal is toegestaan op 35 handhavingspunten rond Schiphol. De Inspectie Leefomgeving & Transport ziet erop toe dat vliegverkeer op jaarbasis niet meer geluid produceert dan toegestaan in de handhavingspunten. Sinds 2015 worden geluidsnormen rond Schiphol echter niet gehandhaafd als overschrijdingen het gevolg zijn van het gebruik van de primaire banen Polderbaan en Kaagbaan. Dit wordt 'anticiperend handhaven' genoemd. Omdat de regels niet zijn vastgelegd, zijn geluidsnormen en de rechtspositie van omwonenden niet goed geregeld. Omwonenden kunnen zich niet beroepen op handhaving. In maart 2024 heeft de rechtbank het kabinet, in de zaak die de stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder (RBV) tegen de Staat aanspande, twaalf maanden de tijd gegeven om de rechtspositie voor omwonenden te herstellen. Dat gebeurt onder meer door het wijzigen van het LVB. Met het vastleggen van een LVB en het stoppen van het anticiperend handhaven, komen ook de handhavingspunten weer in beeld. IenW heeft eind 2024 een nieuw stelsel van handhavingspunten uitgewerkt waarbij het aantal handhavingspunten wordt uitgebreid naar circa 180 handhavingspunten over een groter gebied (ook verder van de luchthaven). Binnen dat

bepaalde gebied krijgt elke woonplaats die hier geheel of gedeeltelijk binnenvalt in principe een handhavingspunt. De volgende stap is het bepalen van de hoogte van de grenswaarden (de geluidnorm) op deze handhavingspunten. Deze stap wordt naar verwachting medio 2025 afgerond.

Metten en berekenen van vliegtuiggeluid

Momenteel wordt de geluidbelasting van vliegverkeer in de Schipholregio zowel gemeten als berekend. De geluidruimte en capaciteitsplanning bij luchtvaart worden gebaseerd op geluidberekeningen. Bij berekeningen worden aannames gebruikt om de werkelijke situatie te benaderen. Het voordeel van berekeningen is dat je voor elke locatie en elk tijdstip een geluidbelasting kunt berekenen. Een groot manco bij het berekenen is dat er geen aandacht is voor de ervaren vlieghinder.

Vlieggeluid wordt ook gemeten. Geluidmetingen zijn daarbij informeel en hebben geen formele rol. Het meten van vliegtuiggeluid is een verantwoordelijkheid van het Rijk. Het Rijk maakt daarvoor gebruik van een meetnet. Dit NOMOS-meetnet bestaat uit circa 40 meetpunten binnen de Schipholregio. In de regio Alkmaar-BUCH-Haarlem-IJmond staan meetpunten in onder meer Castricum, Heemskerk, Heiloo Limmen, Uitgeest, Velsen-Noord en Velsbroek. NOMOS deelt de real-time metingen via de website <https://noiselab.casper.aero/ams>.

Naar aanleiding van de nadrukkelijke wens van inwoners en gemeenten om metingen een zwaardere rol te geven startte IenW het Programma Metten en Berekenen van Vliegtuiggeluid. Dit programma moet eraan bijdragen dat zowel berekeningen en de methodes worden gevalideerd naar aanleiding van metingen. In het programma is ook gekeken of er in berekeningen meer aandacht kon komen voor parameters die de hinderbeleving bepalen; piekgeluiden, aantal vluchten, frequentie en tijd van de dag. Belangrijk daarbij is het onderzoek van het RIVM 'Aanvullende indicatoren van geluid van civiele luchtvaart voor de voorspelling van hinder en slaapverstoring'¹⁰. Het RIVM onderzocht of extra geluidmaten de ervaren hinder en slaapverstoring van omwonenden beter kunnen weergeven. De inzichten uit dit onderzoek worden meegenomen bij de ontwikkeling van het nieuwe stelsel voor de regulering van vliegtuiggeluid. In het nieuwe stelsel wordt de mogelijkheid van aanvullende indicatoren verder onderzocht.

Aanpak

Op orde brengen juridische basis

Met oog op bovenbeschreven ontwikkelingen pleit de regio Alkmaar-BUCH-Haarlem-IJmond voor het op orde brengen van de juridische basis, daarmee het vastleggen van een nieuw Luchthavenverkeersbesluit met bijbehorende natuurvergunning. Met dit nieuwe LVB stopt ook het anticiperend handhaven. Het vastleggen van een LVB vraagt dus ook een herziening van het aantal handhavingspunten voor geluid; hetgeen door IenW eind 2024 is uitgewerkt. De regio pleit voor een 'dekkend netwerk', met voldoende handhavingspunten binnen de regio. De handhavingspunten moeten, tezamen met het nieuwe, nog te ontwikkelen geluidsstelsel de individuele bescherming van inwoners borgen via een norm op de gevel, zoals dat nu ook al geldt voor bijvoorbeeld wegverkeer.

¹⁰ <https://open.overheid.nl/documenten/dpc-07fd4b4b6febfc266008dbc9ed91f3a04de330d1/pdf>

Individuele bescherming

Geluidsbelasting en -overlast worden momenteel bepaald op basis van de 'per saldo benadering'. In de praktijk betekent dit dat als er in een bepaald gebied maatregelen worden genomen om de geluidsoverlast te verminderen, deze vermindering kan worden gecompenseerd door een toename van geluidsoverlast in een ander gebied. Dit wordt vaak aangeduid als het waterbedeffect, omdat het probleem van geluidshinder als het ware verschuift zonder dat het daadwerkelijk wordt opgelost. Deze benadering beschermt inwoners onvoldoende. De regio, pleit daarom – evenals alle overige overheden binnen de Schipholregio – voor een gezonde leefomgeving via de bescherming van individuele inwoners. Gemeenten pleiten voor standaard- en grenswaarde van luchtvaartlawaaï. Een norm, die we voor andere geluidbronnen zoals weg, spoor en industrie wel hebben, ontbreekt voor luchtvaart. Deze norm maakt het ook mogelijk om een goede afweging te maken over de effecten van nieuwe ontwikkelingen rondom vliegverkeer, maar maakt het voor inwoners ook transparant welke vlieg hinder zij maximaal mogen verwachten en mocht de hinder daarboven komen, welke compensatie daarbij hoort. In 2024 is een start gemaakt met het opstellen van een nieuwe rekensystematiek waarin normen een plek kan en moet krijgen. De regio vindt dat met het vastleggen van normen er ook gekeken moet worden naar hinderbeleving. Momenteel gaat het met voor het berekenen van vliegtuiggeluid uit van jaargemiddelden, maar kijkt men niet naar de hinderbeleving, terwijl hinderbeleving een belangrijk thema is. In de nieuwe rekensystematiek zou daar aandacht voor moeten zijn. In de nieuwe rekensystematiek zou daarom aandacht moeten zijn voor aspecten als het aantal rustmomenten, de hoogte van de piekbelasting, het tijdstip op de dag. Metingen kunnen hierin een belangrijke rol spelen. Nu gelden metingen nog veelal als indicatief en heeft het meetnet in de Schipholregio vooral een informerende functie. Met het de nieuwe rekensystematiek zou een beoordeling van het meetnet passen en een aanvulling van meetpunten in de buitengebieden.

Actualiseren dosis-effectrelaties

De gezondheidsmonitor van de GGD laat zien dat er meer gehinderden zijn dan verwacht mag worden op basis van de geluidsbelasting afkomstig van Schiphol. Dit is een indicatie dat de relatie tussen de geluidsbelasting en het verwachte aantal gehinderden (dosis-effectrelatie) niet lijkt te kloppen. Voor de handhaving van het maximum ernstig gehinderden en slaapverstoorden en om goed overleg te hebben over eventuele groei van de luchtvaart, is het noodzakelijk dat de dosis-effectrelatie juist is. In de vorige Bestuurlijke Agenda beschreven gemeenten al het belang om de dosis-effectrelaties te actualiseren en riepen we op om deze beoordelen en te actualiseren. De dosis-effectrelaties zijn voornamelijk gebaseerd op gegevens en onderzoeken uit de periode rond de ingebruikname van de Polderbaan in 2003. De relaties zijn sindsdien niet fundamenteel herzien, ondanks aanzienlijke veranderingen als groei van het aantal woningen en daarmee inwoners binnen onze regio en technologische ontwikkelingen. Een actuele dosis-effectrelatie moet onderdeel worden van de nieuwe rekensystematiek.

7.2.2 Nachtvluchten

Actiepunten

Meer rust in de nacht via;

- Inzet op een aaneengesloten periode van rust van tenminste 5 uur.
- Geen toename van de geluidsbelasting in de randen van de nacht.
- Weren van lawaaiige vliegtuigen in de nacht.

Belevingsonderzoeken

Inwoners kunnen overlast en hinder ervaren van vliegverkeer. In de nacht kan deze hinder ook slaapverstoring betekenen. Er is veel onderzoek gedaan naar de slaapverstoring en gezondheidseffecten van nachtvluchten. Vierjaarlijks brengt de GGD Kennemerland vlieghinder in beeld via haar Gezondheidsmonitor Volwassenen en Ouderen 2020¹¹. In 2020 voerde de GGD/GHOR ook een belevingsonderzoek uit naar geluidhinder en slaapverstoring luchtvaart¹². GGD Kennemerland bracht daarnaast ook de hinder en slaapverstoring door vliegverkeer in kaart voor specifiek de gemeente Uitgeest¹³. In 2020 onderzocht de GGD Kennemerland daarnaast via een verdiepende studie¹⁴ de impact van nachtvluchten op de gezondheid als gevolg van matige of ernstige geluidhinder en matige of ernstige slaapverstoring.

Dankzij deze onderzoeken is er een goed beeld van de, door inwoners ervaren, overlast van vliegverkeer in de nacht. De GGD Kennemerland constateerde dat de gezondheidsklachten die inwoners ervaren als gevolg van ernstige geluidhinder en slaapverstoring bestaan uit psychische problemen, gebruik van slaapmedicatie, moeheid en stress, klachten aan luchtwegen en hart- en vaatziekten. Een deel van hen ervaart gevolgen op gebied van familie- en sociale relaties en werk. Inwoners die slaapverstoring ervaren uiten ook hun zorgen over de invloed van het vliegverkeer op de luchtkwaliteit, het klimaat en veiligheid.

Het belevingsonderzoek van de GGD/GHOR laat hoge percentages slaapverstoring zien in onze regio. In Uitgeest ervaart 11,3% van de ondervraagden ernstige slaapverstoring door vliegverkeer. In Castricum ligt het percentage hoger, namelijk op 12,5%. In Heiloo op 11,1%. Nachtvluchten speelt minder bij de gemeenten in de overige gemeenten doordat er in de nacht aangevlogen wordt via een vaste route.

In 2024 startte de GGD Kennemerland de nieuwe gezondheidsmonitor. De resultaten daarvan worden verwacht in 2025.

¹¹ <https://www.ggdkennerland.nl/professionals/onderzoek/gezondheidsmonitor-volwassenen-en-ouderen>

¹² https://ggdghor.nl/wp-content/uploads/2022/07/Rapport_belevingsonderzoek_geluidhinder_en_slaapverstoring_2020-1.pdf

¹³ <https://www.ggdkennerland.nl/professionals/onderzoek/gezondheidsmonitor-schiphol>

¹⁴ <https://www.ggdkennerland.nl/-/media/ggdwebsites-2016/documenten/milieu-en-gezondheid/verdiepende-studie-geluidshinder-en-slaapverstoring-omgeving-schiphol.ashx?la=nl-nl>

Verdiepend onderzoek GGD Kennemerland naar geluidhinder en slaapverstoring van vliegverkeer in de wijde omgeving van luchthaven Schiphol

Uit het verdiepende onderzoek van de GGD Kennemerland kwam een aantal aandachtspunten naar voren:

- Piekbelasting van vliegtuiggeluid in de vroege ochtend blijkt een grote impact te hebben op de slaapverstoring, waar dit in de gemiddelde berekende belasting over de hele nacht niet of nauwelijks waarneembaar is. Dit houdt in dat een enkel moment van geluidbelasting in de nacht al tot (ernstige) slaapverstoring kan leiden.
- Slaapverstoring vindt overwegend plaats aan de randen van de nacht, tussen 23:00-24:00 uur en 05:00-07:00 uur. Piekbelasting van vliegtuiggeluid op bepaalde tijdstippen speelt een rol bij slaapverstoring. De Lnight is een gemiddelde van de geluidbelasting over 8 uur, tussen 23:00 en 07:00 uur, hierdoor lijkt er sprake te zijn van een onderschatting van de geluidbelasting aan de randen van de nacht.
- Landend vliegverkeer op de Polderbaan en de Kaagbaan is voor de respondenten een voorname oorzaak van ernstige slaapverstoring en geluidhinder door de beperkte hoogte waarop zij aanvliegen, de toename in frequentie van het vliegverkeer, de bochten en het regelmatig afwijken van de geplande routes. Ook startend, langdurig laagvliegend vliegverkeer geeft hinder.
- Over het algemeen genomen gaven inwoners aan rond 6 uur te slapen per nacht, in de nabijheid van de Polderbaan en de Kaagbaan gemiddeld iets minder.
- Inwoners geven voor geluidhinder en slaapverstoring een score van respectievelijk gemiddeld 7,9 en 8,1 (in de range van 0 tot 10 waarbij 10 de meeste ernstige waarde is).
- De GGD Kennemerland beveelt aan nader onderzoek te doen naar de relatie van slaapverstoring met de geluidbelasting en een update van de blootstelling-responsrelaties van ernstige geluidhinder en ernstige slaapverstoring in een ruim gebied rond de luchthaven.

Hinder door nachtvluchten

Nachtvluchten worden enkel afgewikkeld op de primaire banen. Vliegtuigen die in de nacht aanvliegen op de Polderbaan maken gebruik van een vaste naderingsroute. Via deze route komen vliegtuigen boven land aan de westkust van Noord-Holland ter hoogte van Egmond (gemeente Bergen) en vervolgen zij hun weg via een route tussen Castricum en Limmen door, om Uitgeest heen, langs Heemskerk richting de Polderbaan. Hierdoor wordt de meeste hinder ervaren in de gemeenten Castricum, Heiloo en Uitgeest.

Afgelopen jaren zijn diverse maatregelen ingevoerd om de geluidsbelasting van nachtvluchten te verminderen. Eén van die maatregelen is het hoger aanvliegen. Ook wordt er via een gekromde nadering aangevlogen op de Polderbaan, waarmee met een bocht¹⁵ om Uitgeest wordt aangevlogen.

Extra nachtvluchten sinds 2015

¹⁵ <https://minderhinderschiphol.nl/maatregelen/gerealiseerd/de-bocht-bij-uitgeest/>

Tot en met mei 2015 kwam verkeer in de nacht richting de Polderbaan zowel vanuit het westen als het oosten aan, waarmee er spreiding was van de hinder. De nachtelijke naderingsroute met de naam ARTIP2C liep vanuit het oosten richting de Polderbaan. De A2C werd in het verleden 's nachts gebruikt als het aanbod van vliegverkeer dat toeliet. Het verkeer op deze route werd relatief kort voor de landingsbaan samengevoegd met andere naderende vliegtuigen die op een vaste naderingsroute uit het westen kwamen. In mei 2015 besloot de Luchtverkeerleiding Nederland (LVNL) deze operatie wegens veiligheidsredenen niet meer toe te staan. De A2C-route werd buiten gebruik genomen. Daardoor vliegt het verkeer dat vanuit het oosten de Polderbaan nadert in de nacht de langere route over de Noordzee. Vooral de BUCH-gemeenten hebben hierdoor te maken met een extra vliegbewegingen in de nacht.

Een oplossing voor deze situatie, die sinds 2015 aanhoudt, wordt steeds uitgesteld. Oorzaak is het nieuwe softwaresysteem iCAS waarmee LVNL werkt. Voor het samenvoegen ('mergen' in jargon) van vaste routes is aanvullende systeemondersteuning nodig. Het huidige verkeersleidingssysteem biedt geen mogelijkheden voor deze aanvullende systeemondersteuning, daarvoor is het nieuwe luchtverkeersleidingssysteem iCAS randvoorwaardelijk. De daadwerkelijke implementatie van dit softwaresysteem wordt steeds weer uitgesteld, waarmee de tijdelijke, nadelige situatie in de BUCH-regio blijft.

Aanpak

Gedeeltelijke nachtsluiting

Evenals in de vorige Bestuurlijke Agenda staan nachtvluchten ook in deze versie centraal. Waar in de vorige versie vooral werd gekeken naar in eerste instantie een onderzoek en maatregelen wanneer een nachtsluiting als ongunstig uit het onderzoek naar voren kwam, zet de regio met de nieuwe inzet een stap verder.

De regio stelt het nut en de noodzaak van de nachtvluchten aan de orde, maar houdt daarbij oog voor het belang van de hub-functie van Schiphol. Nachtvluchten veroorzaken onevenredig veel hinder. Vliegtuigen produceren 's nachts veel geluid tot bijna 80 decibel. Daarbij tekenen de samenwerkende gemeenten aan dat lang niet alle nachtvluchten van belang zijn voor de mainportfunctie van Schiphol en dus van geringe economische betekenis zijn. Vanuit onze regionale samenwerking pleiten wij daarom voor een aaneengesloten periode van rust (van tenminste 5 uur). Voor de keuze welke tijdsframe het meest effectief is, kijkt de regio naar de uitkomsten van de impactanalyse van een (gedeeltelijke) nachtsluiting, die I&W in 2024 opstartte. De resultaten van deze analyse, waarbij scenario's zijn onderzocht die bijdragen aan meer rust in de nacht, zijn op 28 januari 2025 gepubliceerd¹⁶. Het huidige kabinet heeft toegezegd dat de resultaten van deze impactanalyse in 2026 worden meegewogen bij de bepaling welke maatregelen dan nog nodig zijn om het bepaalde geluidsdoel te behalen.

¹⁶ <https://www.luchtvaartindetoekomst.nl/actueel/nieuws/2025/01/27/resultaten-impactanalyse-nachtsluiting-schiphol-bekend>

Niet alleen de regio pleit voor een (gedeeltelijke) nachtsluiting. Ook Schiphol heeft een nachtsluiting opgenomen in haar 8-puntenplan¹⁷. Diverse gemeenten (waaronder Amsterdam en Zaanstad) zien een nachtsluiting als een manier om de rust voor omwonenden te verbeteren. Daarbij is voor de regio nu het momentum om door te pakken op deze maatregel.

Geen toename van de geluidsbelasting in de randen van de nacht

Met een (gedeeltelijke) nachtsluiting wil de regio inzetten op een maatregel die een nadrukkelijke bijdrage levert aan de gezondheid; een nachtrust. Tegelijkertijd is de regio zich ervan bewust dat uit gezondheidsonderzoeken naar voren komt dat de meeste hinder en overlast in de randen van de dag en nacht plaatsvinden. Aanvullend op een nachtsluiting wil de regio dat de geluidbelasting in de randen van de nacht niet toeneemt. Dat kan door het vliegverkeer vanuit de nacht niet te verplaatsen naar de randen van de nacht, maar ook door het inzetten van stillere vliegtuigen, het uitwijken naar andere, regionale luchthavens (zie ook inzet andere luchthavens) of door de herverdeling van vluchten op een dag. Een combinatie van deze maatregelen is mogelijk en noodzakelijk. Binnen de keuze voor de maatregelen moet er zijn voor het belang van de hub-functie van Schiphol.

Weren van lawaaiige vliegtuigen

Een verstoorde nachtrust kan al ontstaan doordat iemand wakker wordt van één vliegtuig in de nacht. Dat is de reden dat een gedeeltelijke nachtsluiting een positieve impact kan hebben op de nachtrust en daarmee de gezondheid van inwoners. Het gebruik van lawaaiige vliegtuigen in de nacht leidt tot meer slaapverstoring. Uit de QuickScan die de regio uitvoerden naar aandachtspunten en oplossingsrichtingen om de overlast van vliegverkeer te verminderen (zie hoofdstuk 8.2.6) kwam naar voren dat omwonenden niet per se een verschil in overlast ervaren tussen verschillende toesteltypen, middel (bv. Boeing 737) of groot (bv. Boeing 787). Wel ervaren zij grotere geluidsoverlast bij uitzonderlijk lawaaiige toestellen (bv. Boeing 747-400). Dat is de reden dat de regio ervoor pleit om deze lawaaiige vliegtuigen te weren uit de nacht.

Er lopen reeds trajecten m.b.t. vlootvernieuwing die (al) bijdragen aan het verminderen van geluidshinder, maar dat doet niet onder aan het feit dat er nog oude en lawaaiige vliegtuigtypen (zoals de B744) vliegen op Schiphol. Als regio zetten wij in op het zo snel als mogelijk vernieuwen van de vloot en zoveel als mogelijk weren van deze vliegtuigen in de nacht. Voor de regio is het van belang dat er concrete doelen worden stellen m.b.t. het uitfasen van lawaaiige toestellen (zoals de Boeing 747-400). Ook zal de regio aandringen op de mogelijkheden die tariefdifferentiatie biedt op het weren van lawaaiige vliegtuigen.

Inzet van andere luchthavens

Naast het weren van lawaaiige vliegtuigen op Schiphol pleit de regio ook voor het openen van Lelystad Airport. Lelystad Airport kan worden ingezet om nachtvluchten op Schiphol te verminderen door bepaalde vluchten, zoals vakantievluchten naar Lelystad te verplaatsen. Lelystad Airport kan worden ingezet voor korte, regionale vluchten die minder complex zijn qua infrastructuur. Hierdoor kan Schiphol zich concentreren op intercontinentale en hub-functies, terwijl

¹⁷ <https://www.schiphol.nl/nl/schiphol-group/kiezen-voor-een-stiller-schoner-en-beter-schiphol/>

Lelystad ruimte biedt voor charter- en Leisure vluchten. Deze vluchten zouden overdag op Lelystad Airport kunnen worden gepland. Dit biedt de mogelijkheid om het aantal nachtvluchten op Schiphol te beperken. Voor de regio is daarbij een belangrijke eis dat het verplaatsen van deze vluchten niet leidt tot extra vluchten op Schiphol.

7.2.3 Luchtkwaliteit

Actiepunten

- Naast normen voor geluid ook normen voor overige emissies van luchtvaart.
 - o Meetbare normen en inzicht in de effecten van CO₂ en stikstof en de effecten op natuurgebieden. Daarmee makkelijker een gesprek met inwoners.
 - o Stikstof en CO₂ belangrijk randvoorwaarden bij bestuurlijke keuzes over de toekomst van de luchthaven.

Naast aandacht voor vermindering van geluidshinder is ook aandacht voor de luchtkwaliteit in de Schipholregio van belang om toe te werken naar verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. De luchtkwaliteit in de Schipholregio wordt bepaald door tal van factoren, vliegverkeer is daar een van. De luchtvaart draagt bij aan de uitstoot van verschillende schadelijke stoffen, waaronder fijnstof (PM), koolstofdioxide (CO₂) en stikstofoxiden (NO_x). Deze stoffen hebben negatieve effecten op zowel het milieu als de gezondheid van mensen. Vooral het landen, opstijgen en taxiën heeft een impact hebben op de luchtkwaliteit, specifiek voor de gebieden dichtbij de luchthaven. Maar ook tijdens het vliegen dragen vliegtuigen bij aan de uitstoot van koolstofdioxide (CO₂), stikstofoxiden (NO_x), en waterdamp. Deze emissies hebben een globale impact op het milieu, maar ze hebben geen directe invloed op de lokale luchtkwaliteit op grondniveau.

Afgelopen jaren is veel onderzoek gedaan naar de impact van vliegverkeer op de luchtkwaliteit. Zo voerde het RIVM in 2019 en 2022 onderzoek uit naar ultrafijn stof en publiceerde het Ministerie van I&W eind 2023 resultaten van een onderzoek dat zij liet uitvoeren naar de bijdrage van luchtvaart aan luchtverontreiniging rondom luchthavens. Dit betrof onderzoek naar de [bijdrage van luchtvaart aan de luchtkwaliteit](#). In opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) heeft Adecs een onderzoek uitgevoerd naar de relatieve bijdrage van de luchtvaart aan de lokale luchtkwaliteit. Binnen het onderzoek is de relatieve bijdrage van de luchtvaart aan de emissies en (jaargemiddelde) concentraties in kaart gebracht voor 2019. Deze relatieve bijdrage van de luchtvaart is bepaald door de emissies en concentraties als gevolg van luchtvaart af te zetten tegen de cumulatie van emissies en concentraties van alle bronnen binnen de studiegebieden. Per studiegebied zijn, naast de luchtvaart, het wegverkeer en overige bronnen meegenomen in de cumulatie. Binnen dit onderzoek was er aandacht voor stoffen als stikstofdioxide (NO₂), fijnstof (PM₁₀, PM_{2,5}), zwaveldioxide (SO₂), koolstofmonoxide (CO), vluchtige organische stoffen (VOS) en de zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) formaldehyde, benzeen en naftaleen.

Het onderzoek van Adecs laat zien dat rondom Schiphol alle concentraties onder de EU-limietwaarden blijven die in Nederland op dit moment gelden. Deze EU-limietwaarden zijn verwerkt in de Nederlandse Wet milieubeheer. Tegelijkertijd vallen op veel punten de concentraties van alle bronnen bij elkaar boven de strengere advieswaarden die de WHO adviseert. Ook in die gevallen wordt echter verreweg het grootste deel van de concentraties veroorzaakt door andere bronnen dan luchtvaart. Deze resultaten tonen aan dat de relatieve bijdrage van de luchtvaart aan concentraties beperkt is.

Aanpak

De luchtkwaliteit rondom Schiphol blijft een complex en urgent probleem dat verschillende schadelijke stoffen omvat, waaronder (ultra)fijnstof, CO₂ en NO_x. De onderzoeken van het RIVM en het ministerie van I&W benadrukken de significante impact van de luchthaven op de regionale luchtkwaliteit en de noodzaak voor voortdurende inspanningen om deze impact te mitigeren.

Belangrijke aanbevelingen zijn onder andere:

- Inzet op stillere en schonere vliegtuigen.
- Toepassing van duurzame brandstoffen.
- Strengere regulering: Implementatie van strengere emissienormen en monitoring van de luchtkwaliteit.

Deze maatregelen zijn cruciaal om de gezondheid van omwonenden te beschermen en de ecologische voetafdruk van de luchthaven te verkleinen, en vereisen een gecoördineerde aanpak van de overheid, de luchtvaartindustrie en andere belanghebbenden.

De regio sluit aan bij de aanbevelingen uit de diverse onderzoeken naar de impact van vliegverkeer op de luchtkwaliteit; nader onderzoek naar de effecten van vliegverkeer op de luchtkwaliteit is noodzakelijk is en zeker meer duiding van de impact op ultrafijn stof. De regio zal daarom aan de diverse bestuurlijke overlegtafels pleiten voor vervolgonderzoek voor nadere duiding. Zeker waar het gaat om vervolgonderzoek naar (ultra)fijnstof.

Het ministerie heeft zich als doel gesteld om emissies en immissies van vliegverkeer terug te dringen en bewegen richting WHO-advieswaarden 2021 voor NO_x, (ultra)fijnstof, ozon, ZZS en CO₂. In 2030 moet de uitstoot van de luchtvaart vanuit Nederland teruggebracht zijn naar het niveau van 2005. In 2050 moet de luchtkwaliteit in overeenstemming zijn met de EU-richtlijnen voor luchtkwaliteit en dient de luchtvaart CO₂-neutraal te zijn.

De regio houdt nauwgezet vinger aan de pols op deze tijdlijn en vraagt bij het Ministerie van I&W op welke wijze advieswaarden niet alleen wordt bewogen richting de WHO-advieswaarden, maar vraagt deze ook te borgen in haar beleid, zodat hierop concrete maatregelen genomen dienen te worden.

Nog belangrijker is het dat luchtkwaliteit onderdeel uit gaat maken van het normenstelsel. Hierdoor kan een bredere afweging rondom gezondheid worden gemaakt. Daarmee sluiten wij ook aan op de insteek van het landelijke Schone Lucht Akkoord dat stelt dat de normen voor luchtkwaliteit overkoepelend zijn (dus voor alle bronnen tezamen gelden en dat luchtvaart één van die bronnen is). Het is belangrijk dat er vanuit het Ministerie van I&W integraal wordt gecommuniceerd over luchtverontreiniging, het effect daarvan op de gezondheid en welke maatregelen de overheid neemt. Dat betekent dat gezondheidseffecten als gevolg van luchtkwaliteit het uitgangspunt zijn en de bijdragen daaraan van de verschillende bronnen van luchtverontreiniging daaraan gerelateerd worden (in plaats van andersom). Zo kunnen inwoners zich (meer) meegenomen voelen én een zo reëel mogelijk beeld van de luchtkwaliteit krijgen.

7.2.4 Ruimtelijke ontwikkeling (wonen en vliegen)

Actiepunten

- Scharnieren lucht-, landzijdige ontwikkelingen.
 - o Ruimte voor woningbouw – inzet bij actualisatie LIB.
 - o Aandacht voor cumulatie, waarbij alle inzet daarbij gericht moet zijn op een methode die recht doet aan de hinder van verschillende geluidbronnen en tegelijk in de uitvoeringspraktijk toepasbaar is.

Voor gemeenten in de regio Alkmaar-BUCH-Haarlem-IJmond is het bouwen van woningen een cruciale pijler in de economische en sociale ontwikkeling. De regio staat voor de uitdaging om nieuwe woningen te realiseren in een regio waar luchtverkeer een impact heeft op de leefomgeving. Het vinden van een balans tussen luchtzijdige belangen (de belangen van de luchtvaart) en landzijdige ontwikkelingen (stedelijke en regionale ontwikkeling) is essentieel voor het creëren van een leefbare en duurzame regio.

De regio ligt nagenoeg volledig buiten de LIB-5 contour. LIB staat voor Luchthavenindelingbesluit. De LIB-contouren zijn denkbeeldige lijnen op kaarten die gebieden aangeven waar bepaalde regels en beperkingen gelden in verband met geluidsbelasting, veroorzaakt door het vliegverkeer van luchthavens. Het LIB kent 5 contouren, waarbij LIB-5 de buitenste contour is en daarmee het 'buitengebied' betreft. Alleen voor de gemeenten Beverwijk, Castricum en Uitgeest geldt dat zij voor een klein gedeelte binnen de LIB-5 liggen. LIB-5 geldt als afwegingengebied. Bouwen binnen het LIB-5 gebied is mogelijk wanneer het gaat om nieuwe woningbouwlocaties en wanneer een gemeente daar een heldere afweging in maakt. Gemeenten moeten daarmee in hun ruimtelijke onderbouwing stilstaan bij de effecten van vliegverkeer. Evenzo belangrijk; inwoners en nieuwe inwoners informeren over de aanwezigheid van een luchthaven in de regio met de daarbij mogelijke overlast.

Aanpak

Ruimte voor woningbouw – inzet bij actualisatie LIB

Met de interbestuurlijke samenwerking tussen Rijk en regio is er aandacht gekomen voor het scharnieren tussen luchtzijdige belangen en landzijdige ontwikkelingen. Via de NOVEX Schipholregio is de woningbouwopgave in de Schipholregio in kaart gebracht, in samenhang met de ontwikkelingen rondom de luchthaven. Vanuit de Wet luchtvaart was er op dat moment (peildatum december 2023) geen obstakel voor gebalanceerde woningbouw in de regio. Tegelijkertijd staan ontwikkelingen niet stil en zullen Rijk en regio ook naar de toekomst toe moeten blijven samenwerken om woningbouw in de regio mogelijk te houden. De samenwerking binnen de NOVEX Schipholregio komende jaren is hierbinnen de sleutel. Binnen deze samenwerking is er ook aandacht voor de wijze waarop het LIB in de toekomst kan aansluiten op de Omgevingswet, met heldere regels voor gezondheid en flexibiliteit om knelpunten over leefbaarheid in de beperkingsgebieden aan te kunnen pakken. De regio zal aansturen op het opnemen van deze regels in een nieuwe actualisatie van het Luchthavenindelingbesluit (LIB) en houdt vinger aan de pols voor de consequenties daarvan voor de woningbouw.

Cumulatie als maatregel die recht doet aan de hinder van verschillende geluidbronnen en tegelijk in de uitvoeringspraktijk toepasbaar is

Binnen de Schipholregio is er veel aandacht voor cumulatieregels voor geluid. Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet zou vliegverkeer moeten worden meegenomen in de cumulatie van geluid op woningen. De regel die het Rijk daarvoor voor ogen had beschermde echter alleen inwoners van nieuwe woningen en zouden er tegelijkertijd voor kunnen zorgen dat bouwen in de regio lastig zou worden. Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet is vooralsnog vastgehouden aan de vigerende regels. Overleg tussen de diverse overheden moet leiden tot een nieuw voorstel. Voor de regio is het belangrijk dat deze nieuwe regels niet alleen nieuwe woningen beschermen, maar ook de huidige. Binnen dit thema is de BRS een belangrijke partij. De BRS voert namens de overheden in de Schipholregio het overleg met VNG en IPO. Alle partijen onderschrijven het belang om gezondheid en leefomgevingskwaliteit, ook waar de effecten van meerdere geluidbronnen samenkomen, een goede plek te geven bij besluitvorming over ruimtelijke ontwikkelingen zoals woningbouw. Over de werkbaarheid van de methode om dat te doen bestaat nog verschil van inzicht. In 2024 is een onderzoek gestart naar een alternatieve methode voor het beoordelen van de aanvaardbaarheid van gecumuleerd geluid van meerdere geluidbronnen. Dat onderzoek gaat verder dan alleen het actualiseren van de rekenregel, wat het oorspronkelijke voornemen was, en heeft betrekking op een alternatieve methode die bruikbaar is voor de samenloop van het geluid van relevante geluidbronnen. Alle inzet is daarbij gericht op een methode die recht doet aan de hinder van verschillende geluidbronnen en tegelijk in de uitvoeringspraktijk beter toepasbaar is. Partijen spraken af dat in 2025 gezamenlijk wordt gezien of er perspectief is op een geschikte alternatieve methode. De regio volgt de ontwikkelingen nauwgezet en zet zich in om de nieuwe cumulatieregel uit te werken in samenhang met de sporen die lopen, zoals het nieuw te ontwerpen geluidsstelsel.

7.2.5 Netwerkkwaliteit

Actiepunten

- De regio pleit voor een integrale visie op netwerkkwaliteit en selectieve sturing. Zij vraagt de minister daarbij om
 - o Te concretiseren welk aantal vluchten past bij het behoud van de hub-functie van Schiphol.
 - o Uit te werken welke rol prijsdifferentiatie hierbinnen kan spelen.

Schiphol draagt bij aan de sterke economie in de regio doordat het bijdraagt aan internationale bereikbaarheid. Tegelijkertijd heeft de luchthaven een aanzienlijke impact op de leefomgeving. Om de balans tussen beide belangen door te kunnen laten slaan naar de verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving wil de regio dat de focus ligt op vluchten die het meest bijdragen aan de kwaliteit van het bestemmingennetwerk. Het is essentieel om Schiphol selectief te gebruiken, gericht op economische groei, en niet voor bestemmingen die weinig toevoegen aan deze waarde. Een effectief sturingssysteem voor selectiviteit is hierbij noodzakelijk. Evenals het ontwikkelen van een instrumentarium dat het behoud van slots voor vrachtluchten waarborgt. Dit kan worden ondersteund door het verplaatsen van vluchten naar andere luchthavens en het bevorderen van alternatieve modaliteiten zoals de trein. Hierbij kan de openstelling van Lelystad Airport een rol spelen. Dit vraagt van het ministerie van I&W om een integrale visie op netwerkkwaliteit en selectieve sturing. Binnen de interbestuurlijke samenwerking zal de regio aandringen op het opstellen en uitvoeren van een dergelijke visie.

Prijsdifferentiatie kan een onderdeel zijn van een breder selectiviteitsinstrumentarium, waarbij het gebruik van Schiphol wordt gestuurd naar vluchten die de grootste bijdrage leveren aan het economische netwerk van Nederland. Door verschillende tarieven te hanteren voor verschillende typen vluchten, kan de overheid en/of luchthavenbeheerder sturen op het soort verkeer dat prioriteit krijgt. Om het aantal minder waardevolle vluchten, zoals korte afstands vluchten of vakantievluchten, te beperken, kunnen hogere tarieven worden ingesteld voor deze categorieën. Dit kan helpen om de netwerkkwaliteit te verbeteren en tegelijkertijd aandacht te vragen voor de verduurzaming van de luchtvaart, want prijsdifferentiatie kan ook worden gebruikt om milieuvriendelijker vliegtuigen te bevorderen. Vluchten die worden uitgevoerd met stillere of schonere vliegtuigen zouden bijvoorbeeld in aanmerking kunnen komen voor lagere tarieven, wat luchtvaartmaatschappijen zou aanmoedigen om te investeren in duurzamere technologieën. Een hiertoe nieuw uitgewerkte systematiek van tariefdifferentiatie gaat per april 2025 in.

Aanpak

Gemeenten onderkennen het belang van de netwerkkwaliteit van Schiphol. Tegelijk constateren gemeenten dat er toegewerkt kan worden naar een betere balans en er een instrumentarium beschikbaar is om te sturen op deze balans. De regio zal aan de bestuurlijke overlegtafels aandacht vragen voor een integrale visie op netwerkkwaliteit en de noodzaak van selectieve sturing.

7.2.6 QuickScan – maatregelen

Actiepunten

- Aandacht voor verschillende hinderbeperkende, operationele maatregelen om de hinder binnen de regio te reduceren, waaronder:
 - o Hinderreductie ihkv de parallelle nadering binnen ons leefgebied;
 - o Piekuurcapaciteit;
 - o Continu dezelfde baaninzet.

Het Nieuwe Normen- en handhavingssysteem bepaalt dat vliegverkeer zoveel als mogelijk wordt afgewikkeld op de primaire banen, waardoor de winst van eventuele (toekomstige) krimpbesluiten slechts beperkte hinderbeleving op zal leveren in onze regio. Bij toekomstige groei, zal dat onze regio sterker raken. Tegelijkertijd zien we afgelopen jaren ontwikkelingen die het mogelijk maken, door innovaties in de luchtvaartsector, de capaciteit op primaire banen te verhogen. De gemiddelde capaciteit ligt nu op circa 30 vliegbewegingen per uur. Is het aanbod groter, dan wordt een tweede baan (secundaire baan) ingezet. Met een verhoging van de capaciteit kunnen meer vluchten op de primaire baan worden afgewikkeld. In 2019 constateerden we al dat 500.000 vliegbewegingen voor ongewenste situaties zorgen voor woongebieden rondom de primaire banen. Via een zienswijze op de Luchtvaartnota gaven wij aan dat wij de leefomgeving van onze inwoners met deze aantallen niet meer konden beschermen en riepen wij op om maatregelen te nemen.

De groei van het vliegverkeer afgelopen jaren en de nieuwe innovatieve mogelijkheden vormden aanleiding om een QuickScan uit te voeren naar de ontwikkeling van het vliegverkeer op de primaire banen met een verkenning naar mogelijke oplossingsrichtingen. Daarbij keken wij naar ontwikkelingen in de periode van 2013-2019 en 2022.

Het doel van de QuickScan is om inzicht te krijgen in de feitelijke ontwikkelingen rondom de Polderbaan. Met deze informatie kunnen gemeenten met stakeholders – sector, overheden, milieuorganisaties, belanghebbenden en inwoners – het juiste gesprek voeren over aandachtspunten en gewenste oplossingsrichtingen. Vanuit dit feitelijke inzicht en het concrete gesprek, ontstaat beter grip op de knoppen waaraan de regio kan draaien om overlast op de Polderbaan te reduceren. De verkenning vond plaats in samenwerking met Omgevingsdienst West-Holland, namens 9 gemeenten onder de Kaagbaan, de provincie Zuid-Holland en de gemeente Haarlemmermeer. Om aandachtspunten op te halen vond een samenwerking plaats met bewonersvertegenwoordigers.

Scope QuickScan:

- Data-analyses o.b.v. (selectie) aan gegevens van periode 2013 t/m 2019.
- Aanvullende analyses o.b.v. gegevens t/m 2022.
- Oplossingsrichtingen moeten passen binnen de huidige wet- en regelgeving en het NNHS
- Oplossingsrichtingen mogen niet leiden tot hinderverschuiving naar andere gebieden.
- Kwalitatieve onderbouwing van effecten van potentiële oplossingsrichtingen.

Aan de hand van input van de betrokken bewonersvertegenwoordigers zijn 13 aandachtspunten benoemd waaruit hinderbeleving voortvloeit. Na een beschouwing van feitelijke en autonome ontwikkelingen van het vliegverkeer op de primaire banen zijn met hypothesen en ondersteunende analyses bij 12 van deze aandachtspunten 20 potentiële oplossingsrichtingen geïdentificeerd. Daarmee zien we binnen de huidige opzet van de vliegoperatie mogelijkheden om de hinderbeleving voor omwonenden in meer of mindere mate terug te dringen. In onderstaande tabel staan bij de aandachtspunten de relevante stakeholder(s) met directe rol bij de implementatie van

de oplossingsrichting.

Onderwerp	Relevante stakeholder met directe rol bij implementatie oplossingsrichting voor aandachtspunten			
	Operatie (afhandeling) LVNL, airlines	Operatie (aanbod) AAS, ACNL, airlines	Regels/beleid IenW	Grond Gemeente, Provincie, IenW
Zware oude toestellen	●	●	●	
Nachtvluchten (op randen van de nacht)		●	●	
Frequente en spreiding vliegroutes	●			●
Vlieghoogte bij nadering	●			●
Toename piekruimtecapaciteit door PBN en TBS		●	●	
Continue dezelfde baaninzet			●	
Hinder binnen vs. Buiten en zomer vs. Winter	●	●		●
Duur rustmoment		●		
Voorspelbaarheid rustmoment	●			
Duur van geluid	●			●
Nieuwbouwplannen				●
NADP1 vs. NADP2	●	●		

Aanpak

De QuickScan laat zien dat de regio zwaar is belast, maar laat ook zien dat er oplossingsrichtingen zijn om de hinder te verminderen. Maatregelen die ingaan op meer rust in de nacht, maar ook aandacht voor de parallelle nadering op de Polderbaan en Zwanenburgbaan. De QuickScan biedt de regio een opstap om met de sector, overheden en overige stakeholders gesprekken te voeren over het uitwerken van de voorgestelde oplossingsrichtingen. Denk daarbij aan het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de Royal Schiphol Group N.V. en Luchtverkeersleiding Nederland.

Oplossingsrichtingen vragen nadere analyses voor de implementeerbaarheid en inpassing in het nieuw beleid. In de analyses moet ook steeds weer gekeken worden of eventuele maatregelen niet leiden tot verschuiving van de hinder naar andere regio's. De vervolgstap is het bespreekbaar maken van de diverse oplossingsrichtingen zo mogelijk te koppelen aan lopende projecten en daarbinnen te vertalen naar acties.

Enkele stappen zijn al gezet. Er lopen gesprekken met onder meer het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de Royal Schiphol Group N.V. en Luchtverkeersleiding Nederland. Daarbij kan de uitkomst zijn dat de gevonden oplossingsrichtingen autonoom worden ingeslagen ofwel dat zij gaan worden ingepast in projecten in het kader van NOVEX Schipholregio en in het Minder Hinder Schiphol programma. Dit geldt bijvoorbeeld voor de oplossingsrichtingen rond het onderwerp nieuwbouwplannen. Deze problematiek is één van de onderwerpen waarop de Uitvoeringsagenda van de NOVEX Schipholregio antwoord moet gaan geven.

8 Governance & participatie

Rijk, provincies en gemeenten hebben een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor een gezonde en veilige leefomgeving. De impact van Schiphol op de omgeving is groot. Het Rijk bepaalt binnen welke kaders Schiphol mag opereren. Dat raakt echter één op één aan andere maatschappelijke opgaven, onder meer op het gebied van woningbouw en bereikbaarheid. Lokale, regionale en landelijke samenwerking tussen medeoverheden maar ook met bewonersvertegenwoordigers geldt daarom als belangrijke sleutel om belangen te agenderen. Met gesprekken, gezamenlijke standpunten en zienswijzen oefenen wij invloed uit daar waar de besluiten worden genomen.

8.1 Regionale samenwerking

Regionaal werken negen gemeenten met elkaar samen. De gemeenten Alkmaar, Bergen, Beverwijk, Castricum, Haarlem, Heemskerk, Heiloo, Uitgeest en Velsen vinden elkaar in de overlast die zij ervaren door vliegverkeer van en naar de Polderbaan. De belangen zijn in veel gevallen gelijkloidend. Deze Bestuurlijke Agenda dient ter ondersteuning van die belangenbehartiging. De negen portefeuillehouders komen vijf à zes keer per jaar bijeen ter voorbereiding op het overleg in de Bestuurlijke Regie Schiphol. Daar waar gemeenschappelijke punten worden geagendeerd, neemt de voorzitter van het regionale platform het woord.

Vanuit de regionale samenwerking wordt ook steeds meer buiten de regio gezocht naar samenwerking. Zo ervaren inwoners in een deel van de regio overlast van de parallelle operatie op de Polderbaan en Zwanenburgbaan. Om deze problematiek op de agenda te krijgen, werkt de regio samen met de gemeente Zaanstad en gemeenten in de regio Zaanstreek-Waterland. Zo organiseerden de gemeenten gezamenlijk een informatiebijeenkomst voor raadsleden waar het Ministerie van I&W, Schiphol en LVNL aanwezig waren voor een toelichting op lopende ontwikkelingen.

8.2 Bestuurlijke Regie Schiphol

De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) is het samenwerkingsverband van 56 gemeenten en 4 provincies in de Schipholregio. De BRS kent zowel een ambtelijk als een bestuurlijk overleg. De gedeputeerde Luchtvaart van Noord-Holland is voorzitter van het bestuurlijke overleg. Het doel van de BRS is om de belangen van de regio te behartigen als het gaat om de ontwikkeling van de luchtvaart en luchthaven in relatie tot de omgeving. De deelnemende gemeenten vallen (deels) binnen de 48 Lden geluidscontour van Schiphol. Deze contour is in 2004 berekend bij de vaststelling van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol. De BRS vergadert vijf à zes keer per jaar. Voorafgaand aan elk bestuurlijk overleg vindt een ambtelijk voorbereidend overleg plaats. Via een werkgroep die wekelijks plaatsvindt worden de BRS-ambtelijk en BRS-bestuurlijk voorbereid. Omgevingsdienst IJmond sluit hier bij aan namens de negen samenwerkende gemeenten.

8.3 Interbestuurlijke samenwerking

Rijk en regio werken sinds 2021 intensief met elkaar samen. Het gaat om een interbestuurlijke en interdepartementale samenwerking. Omdat de bevoegdheden rond verschillende maatschappelijke opgaven zijn belegd bij verschillende overheden, vraagt dat van overheden om gezamenlijk de onderlinge samenhang tussen opgaven en verantwoordelijkheden goed te organiseren, af te

stemmen en waar nodig keuzes te maken die op een specifieke locatie de voorkeur hebben. De interbestuurlijke samenwerking krijgt onder meer vorm binnen de NOVEX Schipholregio. De basis van de samenwerking is vastgelegd in de Uitvoeringsagenda NOVEX Schipholregio. Door het vastleggen van gezamenlijke afspraken en projecten & programma's vindt er meer afstemming plaats tussen Rijk en regio. Afstemmingsmomenten die ook de gelegenheid bieden om aandacht te vragen voor specifieke problematiek of maatregelen. De interbestuurlijke samenwerking kent een stuurgroep, met daarin de gedeputeerde van de Provincie Noord-Holland namens de BRS en de minister van I&W. Daarnaast kent de interbestuurlijke samenwerking via NOVEX Schipholregio een programmateam. Het programmateam koppelt wekelijks terug aan de BRS werkgroep.

8.4 Samenwerking met bewoners

Samenwerking met bewoners is van groot belang. Voorheen vond die samenwerking plaats via een overlegstructuur waarbij overheden, bewoners(vertegenwoordigers) en de sector samen participeerden; de Omgevingsraad Schiphol. Sinds 2021 vindt samenwerking binnen de Schipholregio plaats via twee kolommen; interbestuurlijk en maatschappelijk. Aangezien het ministerie van I&W voor besluitvorming rondom de luchthaven bevoegd gezag is, ligt daar ook de primaire verantwoordelijkheid voor het organiseren van participatie. Zij hebben hiervoor de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) opgericht. Dat betekent dat gemeenten niet meer vanzelfsprekend met bewoners om tafel zitten. De negen samenwerkende gemeenten zoeken de samenwerking nu zelf op. Zij richten zich daarbij op de bewonersvertegenwoordiger Polderbaan buitengebied, die ook deelneemt aan de MRS en met het Platform Vlieg hinder Kennemerland. Ook is er regelmatig contact met andere bewoners(initiatieven).

9 Organisatie uitvoering en financiering

De organisatie van de uitvoering van de Bestuurlijke Agenda vergt geen extra middelen. De bestaande ambtelijke ondersteuning bij Omgevingsdienst IJmond wordt, naast de bestuurlijke voorbereiding (reguliere taken), ingezet om tot uitvoering van de actiepunten te komen. Jaarlijks wordt over de voortgang van de uitvoering gerapporteerd aan het bestuurlijke overleg. Na afloop van de periode van deze Bestuurlijke Agenda volgt een evaluatie en wordt besproken of een actualisatie van de agenda gewenst is. Gemeenteraden worden periodiek geïnformeerd over de stand van zaken van de uitvoering van deze bestuurlijke agenda. De Bestuurlijke Agenda wordt gepubliceerd op de website van Omgevingsdienst IJmond.

Voor eventueel uit te voeren extern onderzoek wordt draagvlak gezocht bij in eerste instantie het regionale portefeuillehoudersoverleg van de negen gemeenten en indien noodzakelijk via de colleges van B&W bij de gemeenteraden.



Contactpersoon: Omgevingsdienst IJmond

Postbus 325
1940 AH Beverwijk
0251-263 863
info@odijmond.nl
www.odijmond.nl

| versie 2.1

Beeld: