



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Gemeente Zaanstad en gemeente Wormerland
T.a.v. Colleges van Burgemeesters en Wethouders
Postbus 2000
1500 GA ZAANDAM

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2025/117408

Datum

Betreft Reactie op uw brief inzake "toename geluid door
luchtruimherziening" van 2 april jl.

Geachte colleges Zaanstad en Wormerland,

Op 8 april heb ik uw brief ontvangen over het Schetsontwerp van de Luchtruimherziening. In uw brief maakt u uw zorgen kenbaar over een mogelijke toename van geluidbelasting in delen van de gemeenten Zaanstad en Wormerland. Ik begrijp dat dit leeft in uw gemeenten. Dat is dan ook de reden dat het programma Luchtruimherziening op 5 maart jl. een openbare informatiebijeenkomst in uw regio heeft georganiseerd. Op 31 maart jl. heeft er ook een informatiesessie voor bestuurders uit uw regio plaatsgevonden om u te informeren over de nieuwe indeling en vragen te beantwoorden. Met deze brief reageer ik op de door u schriftelijk gestelde vragen.

Doelstellingen programma Luchtruimherziening

Het programma Luchtruimherziening werkt aan een slimme en betere indeling van het luchtruim. De nieuwe indeling creëert, gezien de veranderende geopolitieke omstandigheden en de verslechterde veiligheidssituatie, ruimte voor Defensie door het militair oefengebied in het noordelijk deel van het Nederlands luchtruim uit te breiden. Gelijktijdig met de uitbreiding van het oefengebied wordt de inrichting van het civiele luchtruim gemoderniseerd. Het uitgangspunt blijft daarbij om zo kort mogelijk te vliegen. Dat leidt tot zo min mogelijk uitstoot van CO₂, stikstof en overige schadelijke stoffen in lijn met de Single European Sky doelstellingen. De nieuwe indeling is zelf een zoveel mogelijk geluidsneutrale tussenstap.

Deze stap legt bovendien de basis voor Hoger Naderen projecten per luchthaven. De ambitie van hoger naderen is om rond de luchthavens de leefomgevingskwaliteit te verbeteren door middel van continu dalen over vaste naderingsroutes vanaf ca. 1.800 m (6.000 voet). De verwachting is dat in een gebied tussen 45 tot 15 km van de luchthaven met deze werkwijze geluidswinst te behalen is. Vaste naderingsroutes geven bovendien de mogelijkheid routes te ontwikkelen die geluidgevoelige gebieden vermijden. Dit sluit aan bij het bredere beleid van dit kabinet om de hinder en uitstoot rondom civiele luchthavens terug te dringen.

Effectanalyse nieuwe indeling en regionale verschillen

Het militaire oefengebied in het noorden wordt uitgebreid. Door deze uitbreiding zijn ook aanpassingen nodig aan het luchtruim voor civiel vliegverkeer. Onderdeel van het Schetsontwerp is onafhankelijke effectanalyse. In de effectanalyse van het Schetsontwerp is onderzocht waar naar verwachting veranderingen in geluidbelasting optreden als gevolg van de nieuwe indeling van het luchtruim.

Hiervoor zijn rekenmodellen gebruikt. Deze geven een indicatie van geluidseffecten die kunnen optreden, maar de praktijk kan hiervan afwijken. Het merendeel van de veranderingen in effecten, ook in Wormerland en Zaanstad, zijn nu voorzien in de 45 L_{den} contour.

**DG Luchtvaart en
Maritieme Zaken
Fout! Onbekende naam
voor documenteigenschap.**

In het geval van Wormerland en Zaanstad betreft het specifiek de volgende effecten:

Ons kenmerk
IENW/BSK-2025/117408

1. De toename van de geluidsbelasting bij Wormerland volgt uit het mogelijk iets vanuit het zuiden aanvliegen van het indraaipunt voor de Polderbaan. Dit is een gebied met koersinstructies. Er is hier dus geen sprake van een te ontwerpen route. De effectanalyse geeft hier een worst case. Het is de verwachting dat dit effect zich niet of in beperkte mate zal voordoen. De effectanalyse gaat uit van het indraaien van het vliegtuig met een hoek van meer dan 90 graden. Als dit in de praktijk niet gebeurt is er naar verwachting geen verschil met de huidige operatie ter plekke. Dit effect zal in de effectanalyse bij het voorlopig ontwerp beter gemodelleerd worden om het effect ter plaatse beter in te schatten.
2. Even onder Wormer/ten Noorden van Zaanstad zal er mogelijk een beperkte verbetering zijn doordat een deel van het startend verkeer vanaf de Polderbaan naar het oosten dan de startroute naar het noorden volgt en dus ruim ten noorden van Wormer langs vliegt.
3. De effectanalyse toont verbetering in het zuiden van Zaanstad door verplaatsing van verkeer van de Zwanenburgbaan naar de Polderbaan.

Overigens, in de toekomst zal hoger naderen naar de Polderbaan verdere verbetering voor Wormer kunnen leveren omdat er dan verder naar het noorden ingedraaid zal worden.

Vervolg

Bij publicatie van het Voorlopig Ontwerp (2026) wordt een geactualiseerde effectanalyse opgenomen met daarin ook het effect van de maatregelen voor geluidsreductie uit de Balanced Approach-procedure voor Schiphol en een integrale doorrekening van vlootvernieuwing op toekomstscenario voor het jaar 2030.

Een adviescommissie beoordeelt aan de hand van het Schetsontwerp en de bijbehorende effectanalyses de nut en noodzaak van de nieuwe luchtruimindeling als onderdeel van de Luchtruimherziening. Dit advies zal zien op de zorgvuldigheid, nut en noodzaak van het Schetsontwerp, en op de navolgbaarheid en objectiviteit van het gevolgde ontwerpproces en op de effectanalyse. De adviescommissie start deze maand en zal een vertegenwoordiging van omwonenden en andere belanghebbenden betrekken in een klankbordgroep¹. Daarnaast zijn provincies uitgenodigd om een gebiedsadvies op te stellen.

Op basis van het Schetsontwerp, verdere detaillering, gebiedsadviezen en het advies van de adviescommissie wordt toegewerkt naar een Voorlopig Ontwerp in het voorjaar van 2026. Over het Voorlopig Ontwerp vindt definitieve besluitvorming plaats in de Tweede Kamer. Invoering van de nieuwe indeling van het luchtruim is voorzien tussen de jaren 2028 en 2030.

Nachtsluiting

Tot slot geeft u in uw brief aan voorstander te zijn van een nachtsluiting voor Schiphol. De nieuwe indeling van het luchtruim gaat alleen over hoe en waar gevlogen kan worden, niet over hoeveel vliegtuigbewegingen. Het huidige Balanced Approach pakket bevat voor Schiphol enkele maatregelen die specifiek gericht zijn op het terugdringen van geluid voor de nachtperiode. Bij de invulling

¹ [Kamerbrief instelling externe commissie | Luchtvaart in de toekomst](#)

van de resterende vijf procent van het geluidsdoel voor Schiphol worden ook de resultaten van de impactanalyse nachtsluiting betrokken.

Tot slot

Bij de vervolgstappen van de nieuwe indeling van het luchtruim is goede informatievoorziening en gerichte dialoog met betrokken partijen noodzakelijk. Ik hecht belang aan de betrokkenheid van lokale overheden bij het realiseren van een toekomstbestendig luchtruim en een leefomgeving waarin geluidsimpact zoveel mogelijk wordt beperkt. Ik blijf dan ook graag met u in gesprek in het verdere proces van de Luchtruimherziening.

Hopende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Barry Madlener

**DG Luchtvaart en
Maritieme Zaken
Fout! Onbekende naam
voor documenteigenschap.**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2025/117408