



*Forum voor
Democratie*

Datum: 10-04-2025

Onderwerp: Voorstel van het College van Rijksbouwmeester en Rijksadviseurs in de open brief van 28 maart 2025

Geacht college,

Toelichting:

Bijlage: Open brief aan minister Madlener en minister Keijzer over de toekomst van Schiphol d.d. 28 maart 2025 (9906505)

<https://www.nrc.nl/nieuws/2025/03/30/door-een-kleine-aanpassing-in-de-vliegroutes-kan-e-r-nabij-schiphol-een-stad-zo-groot-als-tilburg-ontstaan-zeggen-experts-a4888189>

Het College van Rijksbouwmeester en Rijksadviseurs heeft op 28 maart 2025 de uitkomst van het onderzoeksrapport “Minder Hinder” in een open brief voorgelegd aan de ministers van Infrastructuur en Waterstaat en van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening. Deze brief, die FVD via de griffie aan het college heeft toegezonden, stelt voor om twee vertrekroutes rond Schiphol aan te passen. Dit zou de geluidsoverlast verminderen en ruimte creëren voor minimaal 60.000 woningen in Haarlemmermeer en Amsterdam Nieuw-West. Dit voorstel roept vragen op over de betrokkenheid van het college, de mogelijke gevolgen voor Haarlemmermeer, en de afstemming met de reeds geplande luchtruimherziening.

Vragen:

1. Was het college, vóór de publicatie van het NRC-artikel van 30 maart 2025 over het voorstel omtrent mogelijke aanpassing van vliegroutes rond Schiphol, al op de hoogte van dit voorstel dat ruimte kan bieden voor een stad ter grootte van Tilburg?
2. Hebben de onderzoekers van het rapport “Minder Hinder” tijdens hun onderzoek contact gezocht met de gemeente Haarlemmermeer? Zo ja, hoe is dit contact verlopen en welke informatie is aan de onderzoekers meegegeven? Zo nee, hoe beoordeelt het college deze afwezigheid van contact?
3. Kan het college, nu dit voorstel bekend is, aangeven of het de suggestie onderschrijft dat deze aanpassing van vliegroutes daadwerkelijk leidt tot meer woningbouw in Haarlemmermeer, of ziet het college risico's voor bestaande bouwplannen, bijvoorbeeld door verschuivingen in beperkingsgebieden?
4. Is het college van plan om te reageren richting het kabinet op het voorstel van het College van Rijksbouwmeester en Rijksadviseurs? Zo ja, hoe en wanneer denkt het college dit te doen? Zo nee, waarom kiest het college ervoor om niet te reageren?

5. Hoe ziet het college de afstemming tussen dit voorstel en de geplande luchtruimherziening, en welke gevolgen verwacht het voor Haarlemmermeer als beide plannen gelijktijdig worden uitgevoerd?

Met dank en groet,

Brigitte Antolini
Fractievoorzitter
FVD Haarlemmermeer



> Retouradres Postbus 16169 2500 BD Den Haag

Ministerie I&W
T.a.v. de heer B. Madlener
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

**College van Rijksbouwmeester en
Rijksadviseurs**

Korte Voorhout 7
Postbus 16169
2500 BD Den Haag

Contactpersoon

Ons briefkenmerk
9906505

Datum 28 maart 2025

Betreft Open brief aan minister Madlener en minister Keijzer over de
toekomst van Schiphol

Minder geluidsoverlast én meer woningen

Geachte heer Madlener,

De geluidsoverlast van Schiphol vormt een groot maatschappelijk probleem. Net als het grote tekort aan betaalbare en goed bereikbare woningen in de stedelijke regio rondom de luchthaven. Daarover is iedereen het eens. Maar over de wijze waarop de geluidsoverlast kan worden verminderd en er ruimte vrijgespeeld kan worden voor woningen, daarover verschillen de meningen. In het maatschappelijk debat voeren drie gedachten de boventoon. De eerste gaat uit van een aanzienlijke reductie van het aantal vluchten. De tweede mikt op stillere vliegtuigen. En de derde zoekt de oplossing in spreiding van de overlast door de inzet van Lelystad Airport.

Het College van Rijksbouwmeester en Rijksadviseurs ziet hoe politiek en samenleving al jarenlang worstelen met dit taaie vraagstuk, vooralsnog met weinig resultaat. De oplossingsrichtingen die worden bediscussieerd bieden perspectief voor de lange termijn, maar op dit moment hebben zowel de omwonenden van Schiphol als de woningzoekenden daar weinig aan. Zijn er geen kansen voor verbetering op kortere termijn? Wij denken van wel. Want door de felheid van het maatschappelijk debat de technische complexiteit van het luchtvaartdossier en de grote internationale druk, wordt een kansrijk instrument makkelijk over het hoofd gezien: aanpassing van de vertrekroutes.

Op basis van het ontwerpend onderzoek 'Minder Hinder'¹ concluderen wij dat het mogelijk is om twee vertrekroutes aan te passen. Het gaat om de route over Amsterdam Nieuw-West en de route tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep. Deze aanpassingen hebben geen consequenties voor de capaciteit van Schiphol, maar leveren wel een enorme geluidsreductie op voor tienduizenden bewoners. Bovendien ontstaat er, door het verdwijnen van

¹ Minder Hinder, De Zwarte Hond, in opdracht van het CRa, maart 2025.

twee geluidshindercontouren, ruimte voor minimaal 60.000 nieuwe woningen op twee zeer gewilde en goed bereikbare locaties. In deze open brief leggen wij u graag uit hoe wij tot deze conclusie zijn gekomen en laten wij en passant nog een aantal andere kansen de revue passeren.

Gelijktijdig ordenen

De indeling van het luchtruim, waar ook de landings- en vertrekroutes van Schiphol onder vallen, is het resultaat van een complexe ruimtelijke puzzel, vastgelegd in het Luchthavenverkeersbesluit. De regulering van de ruimte voor woningbouw in de nabijheid van de luchthaven is vastgelegd in het Luchthavenindelingsbesluit (LIB). Het kabinet heeft de Tweede Kamer onlangs geïnformeerd over het Programma Luchtruimherziening. Dit bestaat uit twee onderdelen: het Schetsontwerp voor de nieuwe indeling van het luchtruim en de Startnotitie Hoger Naderen.² Vooral de laatste biedt nieuwe kansen voor reductie van geluidshinder: vliegtuigen naderen hoger, glijden langer (met minder motorlawaai) en dalen over een kortere afstand. Waar echter minder aandacht voor is, zijn de vertrekroutes: hoe stijgen de vliegtuigen op? Dat is jammer, want stijgende vliegtuigen veroorzaken veel meer motorlawaai dan dalende vliegtuigen.

Maar er is meer aan de hand. Het verstedelijkte gebied rondom Schiphol, de Metropoolregio Amsterdam, is de snelst groeiende regio van Nederland en is de economische motor van ons land. De ontwikkeling van deze regio, met ruim 2,5 miljoen inwoners, wordt echter ernstig gehinderd door de ruimtelijke beperkingen die de luchtvaart met zich meebrengt. De afgelopen halve eeuw is de stedelijke ontwikkeling om de geluidscontouren van Schiphol heen gevouwen – het resultaat oogt als een origamikunstwerk. Maar nu is de ruimte op. Het wordt dus hoog tijd om de ordening van het luchtruim opnieuw te verbinden met de ordening van de ruimte op de grond.³

Positief en negatief

De afstemming van de lucht- en de landzijde is natuurlijk niet nieuw. Laten we daarom beginnen met enkele positieve effecten die de beperkingen van de geluidscontouren opleverden voor de ruimtelijke ordening. Zonder Schiphol waren de open, groene landschappen tussen Haarlem en Amsterdam waarschijnlijk aanzienlijk kleiner geweest. Hinderfuncties zijn bovendien slim gecombineerd, waardoor industriegebieden en bedrijventerreinen op een vanzelfsprekende wijze samenvallen met geluidshindercontouren. Dit alles heeft geleid tot een stedelijke regio met aantrekkelijke landschappen in nabijheid van dichtbevolkte woongebieden en met ruimte voor werkgelegenheid voor mensen die in de regio wonen.

Maar er zijn ook negatieve effecten, en die voeren steeds meer de boventoon. De LIB-contour zet goed gelegen en goed bereikbare stedelijke gebieden op slot. Denk bijvoorbeeld aan de langlopende discussies over woningbouwplannen voor Kronenburg, op de grens van Buitenveldert en Amstelveen. Ook neemt de geluidshinder voor bestaande woningen toe, denk

² Zie Kamerbrief Programma Luchtruimherziening: Schetsontwerp en Startnotitie Hoger Naderen, 21 februari 2025

³ Zie ook het boek 'Leven onder het luchtruim' van Theo Baart en Tijs van den Boomen van juni 2024

bijvoorbeeld aan Uithoorn, een gemeente met 32.000 inwoners die voor een groot deel in de LIB-contour van de Aalsmeerbaan ligt.

Concentreren in plaats van spreiden

In het onderzoeksrapport 'Minder Hinder' wordt een serieuze poging gedaan de ordening van het luchtruim opnieuw te verbinden met de ordening van de ruimte op de grond. Een van de belangrijkste inzichten is dat het de moeite loont om spreiding van geluidshinder in de regio te verminderen, waardoor er in absolute aantallen minder bewoners hinder ondervinden en er ruimte ontstaat voor woningbouw. Vooral bij het vertrekken zijn er veel routes beschikbaar die mogelijk niet allemaal noodzakelijk zijn voor een goed functionerende luchthaven.

Het aanpassen van een vertrekroute leidt, bij een gelijkblijvend aantal vliegbewegingen, natuurlijk ook tot meer hinder op andere plekken in de regio. Maar als deze aanpassingen leiden tot netto aanzienlijke vermindering van het aantal gehinderden én tot substantiële verstedelijkingskansen in strategisch gelegen gebieden, is er een zwaarwegend maatschappelijk belang om dit in samenwerking met de regio nader te onderzoeken. Met als belangrijke voorwaarde dat bewoners die meer hinder zullen ondervinden, daarvoor serieus worden gecompenseerd.

Minder hinder, meer woningen

Het onderzoeksrapport 'Minder Hinder' brengt de kansen in beeld om de ruimtelijke en economische structuur van de Metropoolregio Amsterdam te versterken. De meest kansen bieden de gebieden direct aan spoorlijnen en snelwegen en nabij bestaande centra en werkgebieden. Het zijn locaties die klaarliggen voor de ontwikkeling van woningbouw en die bovendien kunnen worden gerealiseerd zonder grote investeringen in infrastructuur. Ontwikkeling van deze gebieden is niet alleen een regionaal belang: ook op nationaal niveau zijn dit de meest geschikte locaties om het tempo van de woningbouwproductie op te schroeven.

En er is meer te winnen dan nieuwbouwwoningen. In het onderzoeksrapport wordt systematisch onderzocht welke bestaande bewoonde gebieden rond Schiphol hinder ervaren, welke locaties een groot ontwikkelpotentieel hebben, wat de intensiteit is van de vertrekroutes en of er alternatieve vertrekroutes mogelijk zijn. Na combinatie van al deze gegevens springen er twee stedelijke gebieden in het oog: de westkant van Amsterdam (Nieuw-West) en het gebied tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep. In beide gebieden is enorme winst te behalen voor een groot aantal bewoners. In beide gebieden kan een groot aantal nieuwe woningen gerealiseerd worden.

Hoofddorp/Nieuw-Vennep en Nieuw-West

Tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep ligt een gebied dat zowel via de snelweg als het spoor goed bereikbaar is. Dit gebied komt niet tot ontwikkeling doordat stijgende vliegtuigen vanaf de Kaagbaan en Zwanenburgbaan nu snel afbuigen naar het westen. Door het vertrekkende vliegverkeer vanaf deze baan twintig kilometer langer rechtdoor te laten vliegen, en pas bij Lisse af te laten buigen, wordt het onbebouwde stuk grond tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep vrijgespeeld. Dit levert veel ruimte op voor nieuwbouw en biedt de kans om de twee kernen aan elkaar te laten groeien en te ontwikkelen tot een

nieuwe stad van een formaat dat vergelijkbaar is met Tilburg.⁴ Op basis van een eerste doorrekening schatten wij in dat er binnen de huidige geluidscontour ruimte is voor ongeveer 45.000 woningen in een grote variatie aan woonmilieus. Bovendien verdwijnt de LIB-contour voor 15.000 bestaande bewoners.

Nieuw-West is het grootste stadsdeel van Amsterdam, is goed bereikbaar via verschillende snelwegen en spoorlijnen en ligt zeer gunstig ten opzichte van werkgebieden en stedelijke voorzieningen. De potentie om de beschikbare ruimte beter te benutten is groot, maar wordt beperkt door de snelle bocht die stijgende vliegtuigen vanaf de Zwanenburgbaan maken. Deze vertrekroute veroorzaakt bovendien aanzienlijke geluidsoverlast voor veel inwoners. Door het vertrekkend vliegverkeer vanaf Zwanenburgbaan ongeveer twintig kilometer langer rechtdoor te laten vliegen, en de bocht pas boven de haven te maken, kan het aantal gehinderden sterk worden teruggedrongen en ontstaan veel nieuwe mogelijkheden voor verdichting binnen het stadsdeel. Op basis van de eerste doorrekening in het onderzoeksrapport ontstaat er theoretisch ruimte voor maximaal 43.000 woningen. Maar omdat dit bestaand stedelijk gebied betreft zal het aantal hoogstwaarschijnlijk lager zijn. Toch verwachten wij dat het zeker mogelijk moet zijn om minimaal 15.000 woningen toe te voegen. Daarnaast verdwijnt de LIB-contour voor 80.000 bestaande bewoners in dit deel van de stad.

Tot slot

Naast de twee bovengenoemde gebieden liggen er ook nog kansen voor verschillende andere gebieden in de regio, mits het gebruik van de verschillende banen voorspelbaarder wordt en duidelijker wordt gecommuniceerd naar de omgeving. Meer duidelijkheid leidt immers tot minder hinderbeleving.

Wij zien grote kansen om, aanvullend op de maatregelen die al zijn voorzien, op relatief korte termijn concrete stappen te kunnen zetten om het aantal gehinderden aanzienlijk te verminderen én tegelijkertijd aantrekkelijke woningbouwlocaties vrij te spelen. Wij hopen dat u deze conclusie, na lezing van het onderzoek, met ons deelt. Mocht dat het geval zijn dan gaan wij graag met u in gesprek hoe wij als College van Rijksbouwmeester en Rijksadviseurs uw ministeries en de regionale partners met een ruimtelijke blik kunnen helpen bij de verdere uitwerking tot concrete maatregelen om op korte termijn al resultaat te boeken.

Hoogachtend namens het College van Rijksbouwmeester en Rijksadviseurs,

Wouter Veldhuis
Rijksadviseur voor de Fysieke Leefomgeving

⁴ In de jaren negentig en nul zijn al plannen voor dit gebied ontwikkeld onder de naam Meerstad.



Afbeelding: LIB-contouren 1 t/m 5 geprojecteerd op aantal inwoners per hectare. Gestippeld de mogelijke aanpassingen van de LIB-contour ten behoeve van strategische regionale woningbouwlocaties. Bron: Minder Hinder, De Zwarte Hond 2025.