

PARTICIPATIEPLAN HOGER NADEREN SCHIPHOL (HNS-1)

Een leertraject in het huidige luchtruim om te komen tot een vaste naderingsroute overdag voor de Zwanenburgbaan (Schiphol), landend in zuidelijke richting, met continu dalen vanaf 6000 voet (1.800 meter)

Programma Luchtruimherziening



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat



Ministerie van Defensie



Koninklijke Luchtmacht

Participatieplan HNS-1

Datum: 07-04-2026

Vijf partners werken in het programma Luchtruimherziening samen om het luchtruim klaar te maken voor de toekomst:

- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
- Ministerie van Defensie
- Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)
- Commando Lucht- en Ruimtestrijdkrachten (CLRS)
- Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC)



Inhoudsopgave

1	<i>Inleiding</i>	4
1.1	Programma Luchtruimherziening	4
1.2	Doel leertraject	4
1.3	Verwachte impact	4
1.4	Stakeholderanalyse en participatievormen	7
1.5	Relevante moties en toezeggingen	8
2	<i>Participatie</i>	9
2.1	Participatiegremia	9
2.2	Doel participatie	10
2.3	Gefaseerde aanpak	10
2.4	Publiekscommunicatie	12
	<i>Afkortingen</i>	14
	<i>Bijlage A. Raakvlakken met andere projecten</i>	15
	Minder Hinder Schiphol	15
	Nieuw stelsel vliegtuiggeluid	15
	Programma Omgeving Luchthaven Schiphol (POLS)	15

1 Inleiding

1.1 Programma Luchtruimherziening

Het kabinet werkt aan een slimmere en betere indeling van het luchtruim. Het Programma Luchtruimherziening bestaat uit twee grote onderdelen. Deze onderdelen staan nader beschreven in het Schetsontwerp en een Startnotitie Hoger Naderen die samen met Kamerbrief van 21 februari 2025 zijn gepubliceerd¹. Het Schetsontwerp betreft de nieuwe indeling van het luchtruim (implementatie: 2031-2032). De Startnotitie betreft Hoger Naderen (implementatie: na 2030) en een leertraject Hoger Naderen rond Schiphol (beoogde implementatie 2027). Deze projecten kennen eigenstandige besluitvormings- en participatietrajecten.

Dit participatieplan HNS-1 richt zich op participatie van het leertraject Hoger Naderen Schiphol-1. De implementatie daarvan zal plaatsvinden in de huidige luchtruimindeling. Voor de projecten Hoger Naderen Luchthavens volgen aparte participatieplannen. De implementatie van die projecten vindt plaats na de implementatie van de nieuwe indeling. De participatie voor deze projecten wordt ruim daarvoor opgestart.

Artikel 5.11 van de Wet Luchtvaart en het bijbehorende wijzigingsproces voor luchtruim en vliegprocedures is van toepassing op dit project. Hiermee is een spelregelkader voor het wijzigen van de luchtruimindeling en luchtverkeersroutes en -procedures ingericht. Onderdeel van dit wijzigingsproces is de Handreiking participatie². Deze handreiking vormt de basis voor dit participatieplan. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is initiatiefnemer en bevoegd gezag namens de programmapartners en eindverantwoordelijk voor de participatie. Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) voert, als ontwerper van deze luchtruimwijziging, het project uit.

1.2 Doel leertraject

Als eerste stap voor Hoger Naderen rond luchthavens wordt kleinschalig gestart met een leertraject op één baan van Schiphol, de Zwanenburgbaan landend in zuidelijke richting. Zo kunnen Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), piloten en de omgeving praktijkervaring opdoen met het gebruiken van een vaste naderingsroute met continu dalen overdag.

Onderstaand worden de doelen beschreven voor het leertraject Hoger Naderen Schiphol-1:

- Ervaring opdoen met omwonenden met de ontwikkeling van continu dalen op vaste naderingsroutes;
- Ervaring opdoen door de luchtverkeersleiding en piloten met een nieuwe wijze van naderen waarbij vliegtuigen gebruik maken van een vaste naderingsroute overdag bij Schiphol;
- Samen met de omgeving, de luchtverkeersleiding en luchtvaartmaatschappijen de ingevoerde werkwijze evalueren en eventuele verbeteringen identificeren;
- Leren van de effecten van hoger naderen op vaste naderingsroutes in de praktijk en deze lessen mogelijk betrekken bij in ieder geval de vervolgttrajecten rondom luchthavens Schiphol en Rotterdam-The Hague Airport (RTHA)³.

1.3 Verwachte impact

De wijzigingen die met het leertraject zijn voorzien, zullen in de huidige luchtruimindeling tussen de 45 en 15 km vanaf luchthaven Schiphol plaatsvinden; in de hoogteband tussen 6.000 voet (circa 1800 meter) en 3.000 voet (circa 900 meter). In dit gebied is de verwachting dat de meeste geluidswinst valt te behalen. De laatste 15 km van de nadering maken vliegtuigen gebruik van een instrument landing system (ILS) waarbij zij over een vast dalpad naar de landingsbaan vliegen. Aan dat deel van de vlucht zal niets veranderen. Met de publicatie van de Startnotitie begin 2025 is zowel een zoekgebied als een participatiegebied in kaart gebracht voor het leertraject.

¹ [Kamerbrief over programma Luchtruimherziening: Schetsontwerp en Startnotitie Hoger Naderen](#) | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl

² [Wijzigingsproces Luchtruim en vliegprocedures](#) (25 mei 2023)

³ Afhankelijk van besluitvorming over Lelystad Airport over openstelling voor vakantievluchten.

Het inrichten van de participatie bij een luchtruim- en/of vliegprocedurewijziging wordt enerzijds bepaald door de *verwachte operationele impact* voor luchtruimgebruikers en anderzijds door de *verwachte omgevingsimpact* voor de maatschappij/omwonenden.

1.3.1 Operationele impact (luchtruimgebruikers en luchtverkeersleidingsorganisaties)

Met de invoering van het leertraject wordt overdag minder vaak gebruik gemaakt van de huidige werkwijze ("vectoring") voor landingen op de Zwanenburgbaan en zullen vliegtuigen vaker langs een vaste naderingsroute (VNR) naar deze landingsbaan vliegen om continu dalen mogelijk te maken. Een vliegtuig krijgt hiermee van de luchtverkeersleiding de instructie om vanaf een vast punt, op een vastgestelde minimale hoogte, een vaste route te volgen naar de landingsbaan. Voordat de VNR gevlogen kan worden wordt een vliegtuig met behulp van vectoring, met de juiste snelheid en hoogte, naar dat eerste punt begeleidt. Het laatste deel van de nadering wordt vervolgens continu dalend afgelegd, langs de routepunten van de VNR. 'Continu dalen' betekent hier dus dat het vliegen van levelsegmenten zoals bij vectoring verminderd en het vliegtuig een deel van de nadering hoger vliegt dan als er wel level gevlogen zou worden.

In Annex A van de Startnotitie Hoger Naderen staat meer informatie opgenomen over de nieuwe operationele werkwijze die in de nacht op Schiphol en bij enkele regionale luchthavens van nationale betekenis (Eindhoven Airport) ook overdag al wordt toegepast.

Het leertraject Hoger Naderen Schiphol (1) heeft daarmee impact op de werkwijze van zowel de luchtverkeersleiders als de piloten:

- Voor de verkeersleider en vlieger is dit een innovatieve en geavanceerde manier om de nadering uit te voeren, die al wel in de nacht op Schiphol wordt gebruikt. Om de nieuwe werkwijze beheerst en met behoud van het vereiste veiligheidsniveau in te voeren, zal dit geleidelijk en stapsgewijs worden gedaan. De noodzaak voor stapsgewijze invoering benadrukt nogmaals dat de invoering voor alle betrokken partijen een leertraject is.
- Met de implementatie van deze nieuwe werkwijze is de verwachting dat de verkeersleider uiteindelijk minder instructies hoeft te geven aan de piloot. De luchtverkeersleiding blijft daarbij ook de ruimte houden om vliegverkeer af te handelen door middel van 'vectoring'. Daarmee kunnen verkeersleider en vlieger op basis van actuele condities (het type vliegtuig, het lokale weer, het andere verkeer enzovoort) beoordelen of de situatie het toelaat de procedure toe te passen;
- Het is de verwachting dat de piloot, mits deze tijdig geïnformeerd wordt wat de naderingsprocedure zal zijn, een zo efficiënt mogelijk dalpad kan uitvoeren.

1.3.2 Omgevingsimpact (maatschappelijk en bestuurlijk)

In onderstaande bullets zijn de verwachte effecten van het leertraject op de omgeving weergegeven, waarbij de daadwerkelijke resultaten afhankelijk zijn van het ontwerp- en participatieproces van de vaste naderingsroute. Op basis van technische-operationele uitgangspunten (pagina 9 Startnotitie) is een zoekgebied gedefinieerd waarin de vaste naderingsroute aangelegd kan worden.

- De verwachting is dat continu dalen over vaste naderingsroutes leidt tot kleinere geluidbelastingcontouren op de grond en daarmee een afname van de ervaren hinder. Dit is verder toegelicht in de Startnotitie Hoger Naderen (pagina 10 en 11)⁴;
- De vliegtuigen die over een vaste naderingsroute vliegen en continu dalen, vliegen met minder motorvermogen en hebben dan minder geluidsimpact op de grond en stoten door brandstofbesparing minder CO₂ uit. Dit in vergelijking met de huidige operatie (vectoring) waarin er vaker horizontaal met meer motorvermogen wordt gevlogen;
- Aangezien op dit moment voor HNS-1 alleen een zoekgebied bepaald is, maar nog geen routeontwerp, is een volledige berekening nog niet mogelijk om de precieze lokale effecten in

⁴ [Startnotitie Hoger Naderen | Luchtvaart in de toekomst](#)

kaart te brengen. Wel is er een gevoeligheidsanalyse voor naderingen naar de Zwanenburgbaan (baan 18C) uitgevoerd. Deze analyse is op basis van huidige vliegpaden voor het voorgestelde zoekgebied. De analyse bevestigt dat de geluidcontouren kleiner zullen zijn en daarom tot minder geluid op de grond leiden, ook onder een vaste route (p. 11 Startnotitie);

- Bovendien geeft een vaste naderingsroute de mogelijkheid om bepaalde gebieden, zoals dichtbevolkte woonkernen, te vermijden;
- Bij de ervaren hinder speelt ook de frequentie van passerende vliegtuigen een rol, die verandert voor de omwonenden onder de vaste route. Het leertraject zal antwoord geven of het geluid ook onder de route afneemt en wat dit doet met de ervaren hinder.

1.3.3 Impact classificatie

Voor de verschillende type luchtruim- en of vliegprocedurewijzigingen kunnen de operationele belangen en omgevingsbelangen tegen elkaar worden uitgezet. Hiermee wordt inzichtelijk gemaakt in hoeverre de uit te voeren participatie in omvang en complexiteit geen/klein, middel of groot is. Dit is inzichtelijk gemaakt in onderstaande participatiegrafiek.



Participatiegrafiek

De verwachte impact op de leefomgeving van het leertraject is, vanwege de positieve effecten op de geluidsbelasting in het participatiegebied en ook onder de vaste naderingsroute, relatief klein. Immers een naar verwachting positieve verandering wordt al snel geaccepteerd. Ook heeft het leertraject een naar verwachting medium operationele impact op de luchtverkeersleiding en luchtruimgebruikers, vooral qua inregelen. Ongeacht de classificatie van de operationele- en omgevingsimpact moet echter ook rekening worden gehouden met gepercipieerde impact op de omgeving. Hiervan is sprake als de omgeving denkt dat de impact ten gevolge van de verandering groot zal zijn, hetgeen leidt tot onrust bij de omgeving ondanks dat uit de effectanalyse blijkt dat de omgevingsimpact relatief klein is.

De ATM-beleidseenheid (ATM-B.⁵) heeft de wijziging van het leertraject als **medium** geclassificeerd.

Het doel van het project is om eerste voordelen te verschaffen qua reducties in geluidimpact op de grond en ervaring op te doen door de omgeving en luchtverkeersleiding en piloten. Tegelijkertijd vindt de omgeving het spannend wat het betekent voor de ervaren hinder onder de route. Het wijzigingsproces/ ATM-B verwacht daarmee dat een participatieplan wordt opgesteld en dat de uitkomsten van de participatie ook meegegeven worden aan de minister in de besluitvorming.

⁵ Adviesorgaan aan de bewindspersonen van Infrastructuur en Waterstaat en Defensie, waarin zowel medewerkers van IenW/DGLM als Defensie/MLA vertegenwoordigd zijn.

1.4 Stakeholderanalyse en participatievormen

De stakeholderanalyse onderscheidt, in lijn met de Handreiking participatie van de 5.11 procedure, partijen met een belang en verantwoordelijkheden en partijen met uitsluitend een verantwoordelijkheid.

Stakeholder	Verantwoordelijkheid/belang	Participatie vorm	Werkvorm
Airlines, sector	Borgen de belangen van airlines en piloten, vliegen uiteindelijk nieuwe werkwijze.	Adviseren en meedenken	Klankbordgroep
Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS)	Informeren over status leertraject, worden via provincie en gemeenten vertegenwoordigd	Informeren en adviseren	BRS ambtelijk bestuurlijk overleg
Bewoners zoekgebied	Worden in beginsel vertegenwoordigd via de MRS en enkele bewoners in en rond het zoekgebied.	Adviseren en meedenken	Klankbordgroep
Breder publiek	Wordt geïnformeerd over de impact van het project en er volgt een consultatie bij het definitieve ontwerp.	Informeren en meedenken	Informatiebijeenkomst en internetconsultatie
Clustervertegenwoordigers Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS)	Borgen de belangen van bewoners, jongeren, Milieufederatie Noord-Holland, reizigers gedurende het wijzigingsproces.	Adviseren en meedenken	Klankbordgroep
Gemeenten in en rond het zoekgebied	Borgen de belangen van de gemeenten in en rond het zoekgebied gedurende wijzigingsproces op bestuurlijk/ambtelijk niveau.	Adviseren en meedenken	Klankbordgroep
General Aviation	Borgt belangen van GA.	Adviseren en meedenken	Klankbordgroep
MRS plenair	Informeren over status leertraject, worden via clustervertegenwoordigers vertegenwoordigd (incl. adviesrecht).	Informeren	MRS uitwisseling
Provincie Noord-Holland	Borgt de belangen van provincie gedurende het wijzigingsproces op bestuurlijk en ambtelijk niveau. Geeft een gebiedsadvies over ruimtelijke ontwikkelingen.	Adviseren en meedenken	Gebiedsadvies + Klankbordgroep
Schiphol Group	Denkt mee over de wijzigingen van vliegprocedures gerelateerd aan haar luchthaven.	Adviseren en meedenken	Klankbordgroep

Toelichting op participatievormen

Informeren (trede participatieladder)

Deelnemers gebalanceerde en objectieve informatie geven om ze te helpen problemen, opties, mogelijkheden en/of oplossingen te begrijpen.

Meedenken (trede participatieladder)

Feedback ontvangen van de deelnemers op analyses, opties, en/of beslissingen. Partijen die nauw betrokken meedenken geven in de praktijk, op eigen titel, een mening/invulling vanuit hun eigen verantwoordelijkheid en/of belang. Dit past binnen de mogelijkheden.

- Klankbordgroep: input geven over gebiedsontwikkeling voor ontwerpers, reflecteren op effectanalyse en evaluatiecriteria.
- Breder publiek: reflecteren op voorkeursvariant via een internetconsultatie.

Andere woorden: consulteren, raadplegen, toetsen, ophalen, dialoog over oplossingsrichtingen.

Adviseren (trede participatieladder)

Directe samenwerking met de deelnemers, gedurende het proces, om ervoor te zorgen dat de zorgen en aspiraties goed zijn begrepen en overwogen. Met deze trede op de participatieladder wordt

nadrukkelijk niet bedoeld dat partijen in gezamenlijkheid en overeenstemming hoeven te komen tot een advies.

- Provincie Noord-Holland: gebiedsadvies over ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied en ontwerppreferenties.
- Klankbordgroep: advies op ontwerpvarianten en advies op evaluatie.
- Bestuurders: advies op ontwerpvarianten en advies op evaluatie.

Andere woorden: advies vragen.

Daarnaast zijn er partijen met uitsluitend een verantwoordelijkheid en betrokken vanuit formele rol (niet in de participatie):

Stakeholder	Verantwoordelijkheid	
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW)	Is namens alle programmapartners initiatiefnemer van het project. Bevoegd gezag voor Hoger Naderen. Is verantwoordelijk voor de participatie van het leertraject.	Programma Luchtruim herziening
IenW ATM-beleidsseenheid in afstemming met POLS	Conform reguliere Procedure 5.11-proces toetst de beleidsmatige en juridische aspecten en adviseert de minister over vaststelling van de wijziging.	Conform 5.11 Wet Luchtvaart proces
NSA (NCA) + ILT (Vakgroep VLA)	De NSA (NCA) dient de wijziging goed te keuren voordat deze kan worden ingevoerd. ILT toetst en beoordeelt de technisch en operationele veiligheidsrisicoanalyses die de wijziging met zich meebrengt voor het functionele ATM-systeem.	Conform 5.11 Wet Luchtvaart proces
Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)	Ontwerpt en toetst de vaste naderingsroute op basis van technische-operationele haalbaarheid en inbreng omgeving, voert het project uit en levert o.a. technische en operationele veiligheidsanalyses.	Programma Luchtruim herziening
Adviescommissie nieuwe indeling luchtruim	Adviseert op de nut en noodzaak van het Programma Luchtruimherziening en de raakvlakken tussen de nieuwe indeling en de Hoger Naderen projecten.	Externe adviescommissie

1.5 Relevante moties en toezeggingen

1. Motie Krul (CDA): Vraagt om steilere vertrapping, met minder motorvermogen dalen richting de luchthavens. Invulling geschiedt bij leertraject en voorgenomen Hoger Naderen projecten.
2. Motie van Dijk (NSC) en Grinwis (CU): Vraagt om de beoordeling op het luchtruimontwerp door een externe commissie. Op verzoek van de Tweede Kamer is een adviescommissie ingesteld om het nut en de noodzaak van de nieuwe indeling van het luchtruim te onderzoeken. Daarbij is ook gekeken naar de zorgvuldigheid van het ontwerpproces en naar de projecten Hoger Naderen. De adviescommissie, onder leiding van Jan Jacob van Dijk, heeft haar adviesrapport op 18 november 2025 aangeboden aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de staatssecretaris van Defensie.⁶ De commissie benadrukt richting het programma het belang van het duidelijk, transparant communiceren en het managen van verwachtingen van de Hoger Naderen-projecten. Daarnaast vindt de commissie het cruciaal dat de belofte van geluidsverbeteringen door de Hoger Naderen-projecten ook daadwerkelijk wordt waargemaakt. Het programma ziet in het advies handvatten die gebruikt kunnen worden voor de verdere inrichting van de Hoger Naderen projecten. Zo is voor het reeds gestarte leertraject 'Hoger Naderen' in het huidige luchtruim een klankbordgroep ingericht. De lessen uit dit leertraject worden ook betrokken bij de vervolgpjecten.

⁶ [Rapport - Adviescommissie uitvoering Programma Luchtruimherziening](#) | [Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

2 Participatie

In dit hoofdstuk wordt op hoofdlijnen geschetst hoe de betrokkenheid van stakeholders in het leertraject Hoger Naderen Schiphol-1 (HNS-1) wordt georganiseerd.

2.1 Participatiegremia

De participatie vindt plaats met verschillende stakeholders. Deze zijn grofweg te onderscheiden in overheden, maatschappelijke partijen en de luchtvaartsector. Er is voor het leertraject een *Klankbordgroep* HNS-1 ingesteld waarin deze partijen deelnemen. Daarnaast vindt er *bestuurlijke consultatie* en *internetconsultatie* voor het *brede publiek* plaats.

Klankbordgroep HNS-1

	Stakeholders
1	AOPA Nederland
2	BARIN
3	KLM
4	Schiphol Group
5	Vereniging Nederlandse Vliegers (VNV)
6	Provincie Noord-Holland
7	Gemeente Edam-Volendam
8	Gemeente Purmerend
9	Gemeente Alkmaar
10	Omgevingsdienst IJmond (namens Alkmaar, Castricum, Uitgeest)
11	Natuur- en Milieufederatie Noord-Holland
12	Omwonende MRS (Polderbaan binnengebied)
13	Omwonende MRS (Zwanenburgbaan buitengebied)
14	Omwonende MRS (Polderbaan buitengebied)
15	Omwonende Edam-Volendam (Edam-Volendam ligt buiten MRS gebied)

De klankbordgroep gaat zoveel als mogelijk uit van vaste overleggremia. De vaste overleggremia klankborden ten behoeve van hun inbreng met hun achterban. Zie verder paragraaf 2.3.2. De omwonenden van Alkmaar en Purmerend werden aanvankelijk niet vertegenwoordigd door een MRS clustervertegenwoordiger. Met het toevoegen van de clustervertegenwoordiger MRS Polderbaan buitengebied zijn zij vertegenwoordigd. Zij worden in ieder geval als achterban door de MRS clustervertegenwoordiger geconsulteerd ten behoeve van inbreng in de klankbordgroep. Edam-Volendam valt buiten de scope van de Maatschappelijke Raad Schiphol, derhalve zit de voorzitter van de Dorpsraden Edam-Volendam in de klankbordgroep.

De klankbordgroep heeft ten tijde van het leertraject Hoger Naderen de volgende rollen: meedenken en adviseren. Het *meedenken* betekent input geven over gebiedsontwikkeling voor ontwerpers, reflecteren op effectanalyse en evaluatiecriteria. Zij kent een *adviesrol* op twee momenten: richting het routeontwerp (voorkeursvariant) voor een vaste naderingsroute en in de evaluatie van het leertraject.

De klankbordgroep wisselt verschillende perspectieven uit met respect voor elkaars mening. Ieders zorgen, aandachtspunten en vragen worden in de vergaderingen aan IenW overgebracht, ook al worden deze zorgen niet door ieder lid van de klankbordgroep gedeeld. Het ministerie van IenW faciliteert de klankbordgroep.

Het is van belang dat de Klankbordgroep een gedragen beeld heeft van doel en rol van de klankbordgroep, de werkwijze, verslaglegging en samenstelling. Deze werkafspraken worden vastgelegd in de Klankbordgroep. De deelnemers aan de klankbordgroep worden uitgenodigd voor circa vier á vijf

bijeenkomsten die nu zijn voorzien in het adviestraject richting een voorkeursvariant. Als er wijzigingen plaatsvinden ten opzichte van dit participatieplan, dan wordt dat besproken met de Klankbordgroep en vindt hierover afstemming in dit gremium plaats.

Bestuurlijke partijen

De overheden zitten ambtelijk vertegenwoordigd in de klankbordgroep. De bestuurders worden geïnformeerd over de ontwerpopties, effecten en inbreng uit de klankbordgroep. Voor bestuurders vindt een adviesaanvraag plaats zodra er ontwerpvarianten zijn. Dit gebeurt parallel aan de klankbordgroep.

Brede publiek

De omwonenden worden geïnformeerd over de voorkeursvariant en krijgen de gelegenheid hierop te reflecteren via een internetconsultatie. Hiertoe wordt een informatiebijeenkomst gehouden om hen te informeren voorafgaand aan de consultatie.

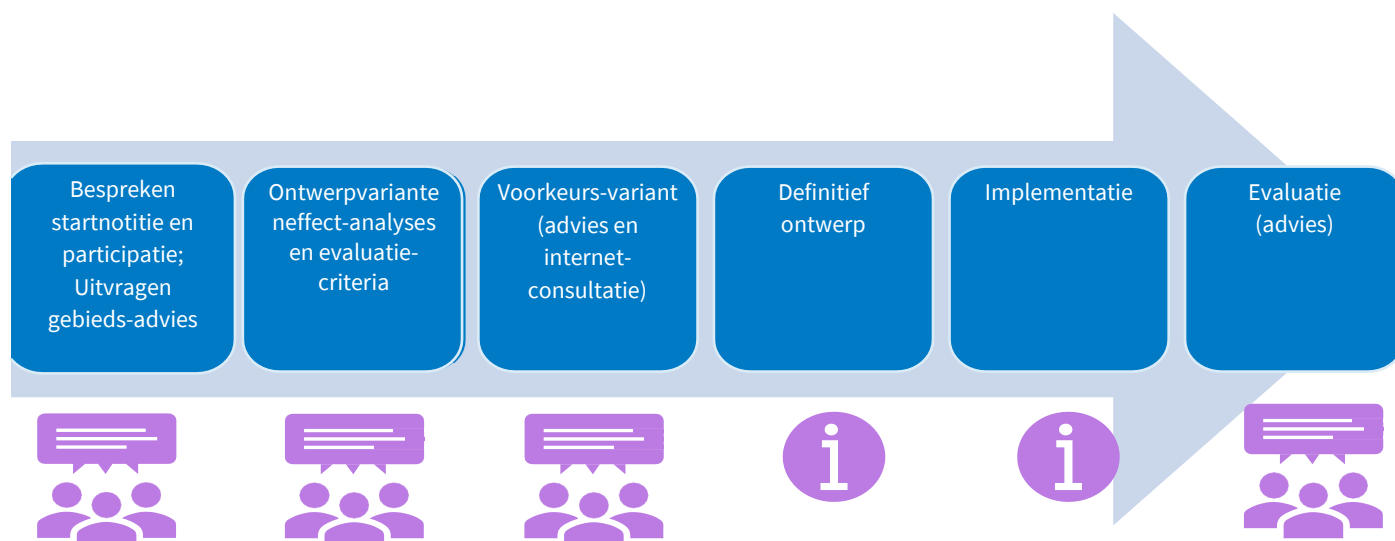
2.2 Doel participatie

- Afstemming, inbreng en advies van de klankbordgroep, bestuurders en brede omgeving voor het ontwerp en realisatie van het leertraject HNS-1;
- Een jaar na ingebruikname van de nieuwe procedure wordt een evaluatie uitgevoerd en eventuele verbeteringen geïdentificeerd op basis van de afgesproken evaluatiecriteria in de klankbordgroep;
- De uitkomsten uit de evaluatie betrekken bij de vervolgtrajecten rondom andere luchthavens. Het gaat dan in eerste instantie om de luchthavens Schiphol en RTHA. LA heeft al en behoudt continu klimmen en dalen. Voor GAE worden er geen significante verbeteringen verwacht vanwege het geringe aantal vluchten. Hierna wordt gekeken welke ervaringen gebruikt kunnen worden voor verbeteringen voor EA.

2.3 Gefaseerde aanpak

Onderstaand geeft de processtappen aan voor de participatie voor het leertraject hoger naderen:

- Stap 1: Bespreken startnotitie en participatieaanpak en uitvragen gebiedsadvies
- Stap 2: Ontwerpvarianten, effectanalyses en evaluatiecriteria
- Stap 3: Voorkeursvariant HNS-1
- Stap 4: Definitief Ontwerp HNS-1
- Stap 5: Implementatie (realisatie en ingebruikname)
- Stap 6: Evaluatie



2.3.1 Bespreken Startnotitie en participatieaanpak en uitvragen gebiedsadvies

Begin 2025 is het leertraject HNS-1 gestart met een toelichting aan de stakeholders met betrekking tot de Zwanenburgbaan op de luchthaven Schiphol. Hierbij is ingegaan op de uitgangspunten voor de baankeuze van het leertraject, het continu dalen langs een vaste naderingsroute en het zoekgebied voor een vaste naderingsroute. De startnotitie vormde de basis voor het gesprek. Daarnaast is de aanpak voor participatie toegelicht en konden stakeholders input geven op de aanpak. Er is een klankbordgroep ingesteld bestaande uit vertegenwoordigers van de verschillende stakeholders (bestuurlijk, maatschappelijk en sector) voor het participatiegebied van HNS-1, die centraal staat in het participatietraject om in het leertraject te adviseren.

Aan de provincie Noord-Holland is in het najaar van 2025 een gebiedsadvies gevraagd in het kader van interbestuurlijke samenwerking, gericht op de ruimtelijke opgaven binnen het zoekgebied. Dit advies omvat onder andere ontwerppreferenties en belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen in en rond het zoekgebied. De provincie en de betreffende gemeenten hebben ervaring met gebiedsontwikkeling en beschikken over de nodige lokale kennis. Er is gevraagd de belangrijkste prioriteitsvolgorde aan te geven van gebieden in volgorde waarop het wenselijk wordt geacht om deze indien mogelijk te vermijden:

- Dichtbevolkte gebieden (huidig en toekomstig);
- Stillegebieden;
- Natura-2000 gebieden met instandhoudingsdoelen.

Een inventarisatie op zaken in de lokale ruimtelijke context. De specifieke uitvraag om de lokale ruimtelijke context te inventariseren, te prioriteren en op te nemen in het gebiedsadvies vergroot de mogelijkheid voor de ontwerpers om rekening te houden met de belangrijkste opgaven. Deze lokale nuances bestaan bijvoorbeeld uit gebieden die de provincie wil ontzien van vliegverkeer omdat de leefomgevingskwaliteit of natuur onder druk staat. Om de landzijdige opgaven van provincies voor de komende tien jaar geprioriteerd te krijgen is samenwerking met gemeenten vanuit de provincies hierbij essentieel. De verantwoordelijkheid voor het helder in kaart brengen van de prioriteiten ligt hier bij de provincies.

Het gebiedsadvies vormt daarom relevante inbreng met het in kaart brengen van de ruimtelijke opgaven in en rond het zoekgebied.

Het resultaat van deze stap is een gebiedsadvies van de provincie Noord-Holland in afstemming met relevante gemeenten over de ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied en ontwerppreferenties.

2.3.2 Ontwerpvarianten, effectanalyses en evaluatiecriteria

De startnotitie en het ontvangen gebiedsadvies vormen input voor de Klankbordgroep. In deze fase wordt geconsulteerd op de in kaart te brengen effecten, de evaluatiecriteria van het leertraject en worden lokale nuances in en rond het zoekgebied opgehaald. Op basis hiervan worden technisch-operationeel haalbare ontwerpvariant(en) opgesteld door LVNL die voldoen aan strenge (inter)nationale veiligheidseisen. Stakeholders leveren input om de ontwerpen waar nodig te verfijnen.

Deze fase kan meerdere iteratieslagen bevatten. De fase wordt afgerond met een adviesaanvraag vanuit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan de klankbordgroep voor een voorkeursvariant. Klankbordgroepleden informeren hun achterban zodra er ontwerpopties zijn ten behoeve van hun adviesinbreng. Klankbordgroepleden mogen op dat moment stukken vertrouwelijk delen met hun achterban. Voor bestuurders en ambtelijke ondersteuning wordt door het ministerie een online informatiemoment georganiseerd over ontwerpopties, effecten en inbreng uit de klankbordgroep. *Het resultaat van deze stap zijn ontwerpvariant(en) met effectanalyses met een advies van de klankbordgroep en een advies van bestuurders.*

2.3.3 Voorkeursvariant

Op basis van de afgewogen input uit de klankbordgroep en bestuurders neemt het ministerie een beslissing over de meest geschikte ontwerpvariant, die dan de voorkeursvariant HNS-1 wordt genoemd. Stakeholders ontvangen een terugkoppeling waarin wordt toegelicht hoe hun inbreng is verwerkt.

Mocht er verdeelde inbreng zijn die leidt tot politieke afweging, dan zullen beide varianten het verdere traject in worden gebracht.

2.3.4 Definitief ontwerp

Overeenkomstig het 5.11-proces Wet Luchtvaart worden een aantal formele en technische stappen doorlopen voordat het ontwerp definitief is. Het ontwerp wordt getoetst via een veiligheidstoets en pre-operationele validatie zoals real-time simulaties en vliegvalidatie.

De brede omgeving in het participatiegebied wordt geïnformeerd over het ontwerp en de effecten met een informatiebijeenkomst. Er volgt een internetconsultatie voor de brede omgeving.

Tot slot wordt het definitief ontwerp ter goedkeuring aangeboden aan de Air Traffic Management-Beleidsseenheid (ATM-B), die de minister adviseert over de voorgenomen wijziging. Stakeholders worden geïnformeerd over uitkomsten van deze toetsen en voortgang.

2.3.5 Besluitvorming

Mede op basis van de adviezen en internetconsultatie wordt door de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) als bevoegd gezag een besluit genomen over de vaste naderingsroute, waarbij uiteraard rekening gehouden wordt met de belangen van alle burgers in het participatiegebied, ook de belangen van diegenen die geen reactie in hebben ingediend. In die afweging zal onder meer worden gekeken naar de publieke belangen uit de Luchtvaartnota 2020-2050, de geluidsverbetering van de wijziging, en de mate waarin de belangen en standpunten van verschillende partijen worden gediend. Hierbij zijn de adviezen een belangrijk onderdeel.

2.3.6 Implementatie (realisatie en ingebruikname)

Na vaststelling wordt het definitief ontwerp geïmplementeerd in de procedures, processen, documentatie en systemen van de luchtverkeersleiding en luchtvaartmaatschappijen, en wordt het in gebruik genomen. Het resultaat van deze stap is een nieuwe werkwijze met continu dalen over een vaste naderingsroute overdag naar de Zwanenburgbaan (18C) die gebruikt kan worden door de luchtverkeersleiding en luchtvaartmaatschappijen. Op dit moment is het streven om in 2027 volgens de nieuwe werkwijze te vliegen conform uitkomst leertraject.

2.3.7 Evaluatie

Circa 1 jaar na ingebruikname van de nieuwe procedure wordt een evaluatie uitgevoerd op basis van de afgesproken evaluatiecriteria. Het doel is lessen te trekken en mogelijke verbeterpunten te identificeren voor het vervolg van Hoger Naderen bij Schiphol en RTHA en eventueel op termijn de andere regionale luchthavens (zie hoofdstuk 4 van de Startnotitie Hoger Naderen). De ingestelde Klankbordgroep voor het leertraject wordt in deze stap ook betrokken om te beoordelen wat het leertraject heeft opgeleverd en waar verbeteringen mogelijk zijn. *De resultaten van deze stap zijn een advies van de klankbordgroep en een advies van bestuurders.*

2.4 Publiekscommunicatie

De publiekscommunicatie over het leertraject Hoger Naderen Schiphol geschiedt via de gebruikelijke kanalen van het Programma Luchtruimherziening. Deze zal met name geïntensiveerd worden wanneer de keuze voor een definitief routeontwerp is genomen.

- Webpagina van Luchtvaarindetekomst.nl⁷;
- Kamerbrieven;
- Informatiebijeenkomst(en). Tijdens de informatiebijeenkomst(en) worden bewoners (en andere stakeholders) geïnformeerd over het definitieve ontwerp en het doorlopen proces van

⁷ <https://www.luchtvaarindetekomst.nl/onderwerpen/nieuwe-indeling-luchtruim>

HNS-1 en is er de mogelijkheid tot het stellen van vragen. Hierna volgt de mogelijkheid tot het geven van reflectie via internetconsultatie.

Afkortingen

AIP	Aeronautical Information Publication
ATM	Air Traffic Management
BRS	Bestuurlijke Regie Schiphol
CDO	Continuous Descent Operations
CLRS	Commando Lucht- en Ruimtestrijdkrachten
E-AMAN	Extended Arrival Management
FIR	Flight Information Region
FL	Flight level
GA	General Aviation
ICAO	International Civil Aviation Organization
IenW	(Ministerie van) Infrastructuur en Waterstaat
HNS-1	Hoger Naderen Schiphol stap 1
LVNL	Luchtverkeersleiding Nederland
LRH	Luchtruimherziening
MRS	Maatschappelijke Raad Schiphol
MUAC	Maastricht Upper Area Control Centre
NVL	Nederlandse Vereniging van Luchthavens
TMA	Terminal Maneuvering Area

Bijlage A. Raakvlakken met andere projecten

Minder Hinder Schiphol

LVNL werkt samen met Schiphol aan verbetering van het woon- en leefklimaat in de omgeving van Schiphol. Dit doen zij in het programma met hinderbeperkende maatregelen: minderhinderschiphol.nl. HNS-1 is een project dat, op zichzelf staand in beperkte mate, maar als voortraject van Hoger Naderen Schiphol tweede stap ook bijdraagt aan het verbeteren van het woon- en leefklimaat in de omgeving van Schiphol. Het participatietraject van HNS-1 kan raken aan projecten van Minder Hinder Schiphol.

Nieuw stelsel vliegtuiggeluid

Implementatie van de routes van het programma Luchtruimherziening vindt plaats binnen de vigerende regelgeving die op dat moment van kracht is. Indien op dat moment een nieuw geluidstelsel van kracht is, dan zal worden bezien of implementatie van de routes past binnen de grenswaarden op geluidproductieplafonds die dan gelden op basis van het voorgenomen vigerende geluidsbesluit (bekend als Geluidsproductieplafond-besluit). Indien dit niet het geval zou zijn, vindt wijziging pas plaats bij een nieuw besluit. Dit is niet anders dan onder het huidige stelsel: indien de routes van de LRH worden ingepast onder het huidige Luchthavenverkeerbesluit (LVB), moet ook worden bepaald of dit past binnen de grenswaarden op de handhavingspunten; zo niet dan kan wijziging pas plaatsvinden bij een nieuw LVB, eventueel voorafgegaan door een experimenteerregeling.

Programma Omgeving Luchthaven Schiphol (POLS)

Inhoudelijk gaan de projecten over verschillende onderwerpen. PLRH richt zich op het herindelen van het Nederlandse luchtruim inclusief aanvliegeroutes naar Schiphol. POLS richt zich vooral op het vaststellen van een nieuw Luchthavenverkeersbesluit, gebaseerd op een maximum aantal vliegtuigbewegingen. Heel kort gezegd; POLS gaat over aantallen vliegtuigbewegingen en Programma Luchtruimherziening gaat over hoe en waar de vliegtuigen kunnen vliegen.