

Vergaderjaar 2024–2025

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 1197

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATER- STAAT EN DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 december 2024

Het kabinet werkt aan een slimme en betere indeling van het luchtruim. Door het oefengebied in het noordelijk deel van het Nederlands luchtruim uit te breiden ontstaat ruimte voor Defensie (Koninklijke Luchtmacht), waarmee Nederland beter inspeelt op de huidige geopolitieke ontwikkelingen. Tegelijkertijd zorgt deze herindeling van het luchtruim voor invulling van de doelstelling van Single European Sky om omvliegen te verminderen en biedt het een basis om de leefomgevingskwaliteit rond de luchthavens te verbeteren. Dat doen we door in overleg met de omgeving vaste naderingsroutes mogelijk te maken om zo de geluidshinder voor omwonenden te beperken.

De herindeling van het luchtruim bestaat uit twee (volgtijdelijke) stappen:

1. nieuwe indeling van het luchtruim;
2. hoger naderen per luchthaven.

In het regeerprogramma is aangekondigd dat de plannen voor de nieuwe indeling van het luchtruim eind 2024 worden gepresenteerd en er een externe adviescommissie wordt ingesteld. Hierbij informeer ik u over de stand van zaken.

De nieuwe indeling van het luchtruim

In de nieuwe indeling van het luchtruim wordt het bestaande militaire oefengebied in het noorden van Nederland uitgebreid voor het oefenen met de F-35. Tegelijkertijd beoogt de nieuwe indeling van het luchtruim minder omvliegen dan in de huidige situatie en minder uitstoot van schadelijke stoffen per vliegtuigbeweging. Dit is in lijn met de doelstellingen van Single European Sky. De nieuwe indeling is toekomstbestendig voor projecten die de leefomgevingskwaliteit rondom luchthavens verbeteren (hoger naderen per luchthaven). De nieuwe indeling van het luchtruim is daarmee een integrale herziening en een samenhangend geheel.

Op dit moment leggen de samenwerkende partijen de laatste hand aan het eerste conceptontwerp van de nieuwe indeling van het luchtruim (Schetsontwerp). Het Schetsontwerp beschrijft i) de grenzen van het militaire oefengebied in het noorden, ii) de verkeerspatronen van en naar Schiphol, inclusief naderingspunten en iii) de aansluitingen op het internationale vliegrouthenetwerk.

Onderdeel van het Schetsontwerp is een uitgebreide effectanalyse. Momenteel voert een extern bureau een effectanalyse op deze plannen voor de nieuwe indeling van het luchtruim uit. De effectanalyse maakt de effecten van de nieuwe indeling inzichtelijk (geluid/emissies (CO₂/NO_x)) en vormt daarmee een belangrijk onderdeel van de onderbouwing van het Schetsontwerp. Het Schetsontwerp en de bijbehorende effectanalyse kan naar verwachting begin 2025 aan de Tweede Kamer worden aangeboden.

Hoger Naderen Luchthavens

Het programma Luchtruimherziening biedt de basis om de leefomgevingskwaliteit rondom de luchthavens te verbeteren. Rondom de luchthavens wordt gekeken naar mogelijkheden om het vliegverkeer het laatste deel van de vlucht (15–45 km voor de luchthaven) zoveel als mogelijk continu te laten dalen. Daarmee is er minder motorvermogen nodig. Dat geeft minder geluidsproductie. Daarnaast bespaart een vliegtuig brandstof door continu te dalen en stoot het minder uit, wat beter is voor de leefomgeving.

Er wordt gewerkt aan een zogenoemde Startnotitie («ontwerpruimte») voor deze projecten. De startnotitie beschrijft de stapsgewijze aanpak per luchthaven. Op korte termijn (2025–2028) wordt er in overleg met de omgeving een leertraject gestart om alvast ervaring op te doen met continu dalen in het huidige luchtruim door de luchtverkeersleiding, omgeving en luchtvaartmaatschappijen. Dit leertraject start op Schiphol, op één landingsbaan. De lessen kunnen worden gebruikt bij de vervolgpiloten rondom luchthavens Schiphol en Rotterdam The Hague Airport. Zowel bij het leerproject als het vervolg worden omwonenden en andere belanghebbenden betrokken. De exacte timing van de vervolgprojecten is afhankelijk van de voortgang van de implementatie van de nieuwe indeling van het luchtruim. Over de verdere aanpak van dit leertraject en de doorkijk richting de vervolgpiloten wordt u door middel van de Startnotitie geïnformeerd die gelijktijdig met het Schetsontwerp begin 2025 wordt gepubliceerd. Onderdeel daarvan is ook de bijbehorende participatieaanpak van het leertraject.

Externe Commissie

In de Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening (2022) is een vierde naderingspunt voor Schiphol genoemd. Dit heeft geleid tot zorgen in de omgeving van de provincies Utrecht en Gelderland over verschuiving van vliegverkeer boven deze regio's. De Tweede Kamer heeft op 12 juni 2024 een motie aangenomen van de leden Olger van Dijk (NSC) en Grinwis (CU) om een externe commissie van experts en omwonenden in te stellen¹. Deze externe commissie zal «de nut en noodzaak van een vierde aanvliegeroute [...] naar Schiphol, beoordelen in het licht van de veranderende omstandigheden». Zoals tijdens het Commissiedebat Luchtvaart op 24 oktober jl. toegezegd² wordt de Kamer hierbij geïnformeerd over de opdracht en inrichting van deze commissie.

¹ Tweede Kamer vergaderjaar 2023–2024, Kamerstuk 31 936, nr. 1158

² Tweede Kamer vergaderjaar 2024–2025, TZ202410-189 (Kamerstuk 31 936, nr. 1178)

Opdracht

Er wordt gewerkt aan een integraal ontwerp van het Nederlandse luchtruim. De externe commissie wordt verzocht om aan de hand van het Schetsontwerp en de effectanalyse de nieuwe indeling van het luchtruim in het licht van de motie te beoordelen. Daarbij wordt de commissie gevraagd om de volgende punten in beschouwing te nemen:

- De maatschappelijke doelstellingen die met de herindeling worden beoogd.
- De veranderende geopolitieke omstandigheden.
- De integraliteit van de herindeling van het luchtruim.
- De mogelijkheden om verbeteringen in de leefomgevingskwaliteit te bereiken met het project Hoger Naderen Luchthavens.

Keuzes over aantallen vliegtuigbewegingen op Schiphol (waaronder de *Balanced Approach*) zijn geen onderdeel van de herindeling van het luchtruim en daarmee ook niet van de opdracht van de externe commissie.

Samenstelling en betrokkenheid omgeving

Bij de samenstelling van de externe commissie wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met deskundigheid en onafhankelijkheid, in lijn met de leidraad externe commissies³. De externe commissie kent een sterke technisch-inhoudelijke component waarbij luchtruimkennis noodzakelijk is. Met name op het gebied van luchtruimbeheer en -gebruik, militaire paraatheid, en op leefomgevingskwaliteit (geluid/ emissies (CO₂/NO_x)) in relatie tot de luchtvaart.

Het kabinet vindt het van belang om conform de motie omwonenden goed te betrekken. Om die reden zullen representatieve bewonersgroepen worden uitgenodigd om onafhankelijke experts aan te dragen die onderdeel uitmaken van de commissie. De Ministeries van IenW en Defensie zullen tevens, naast een onafhankelijk voorzitter en een secretaris, zorg dragen voor een aantal onafhankelijke experts. Tot slot wordt de externe commissie gevraagd om een vertegenwoordiging van de brede omgeving te betrekken in een klankbordgroep.

Op korte termijn zal ik u verder informeren over de exacte samenstelling en opdracht van de commissie.

Vervolgstappen

Het schetsontwerp wordt begin 2025 gepubliceerd. Dit vormt het startpunt voor de externe commissie. Het advies van de externe commissie kan worden betrokken bij het verder uitwerken van het Schetsontwerp in een Voorlopig Ontwerp en bij de invulling van de projecten rondom de luchthavens. De verwachting is dat begin 2026 het Voorlopig Ontwerp aan de Kamer wordt aangeboden. Vervolgens zal, in de geest van een op

³ Leidraad instellen externe commissie, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, 2024. [Leidraad+instellen+externe+commissies+2024.pdf](#)

voorhang gelijkende procedure, politieke besluitvorming over het Voorlopig Ontwerp plaatsvinden. Dit zal het startpunt zijn van het realisatietraject van de nieuwe indeling van het luchtruim.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener

De Staatssecretaris van Defensie,
G.P. Tuinman