Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

31 936 Luchtvaartbeleid

Nr. 1310

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 26 augustus 2026

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 20 april 2026 over de reactie op het rapport externe adviescommissie «uitvoering programma Luchtruim herziening» (Kamerstuk 31 936, nr. 1269).

De vragen en opmerkingen zijn op 13 mei 2026 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 25 augustus 2026 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Huizenga

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

kst-31936-1310
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2026

Vragen en opmerkingen vanuit de fracties en reactie van de Minister

Vragen van de leden van de fractie van D66

De leden van de fractie van D66 onderschrijven de noodzaak van een toekomstbestendig luchtruim, zowel voor de nationale veiligheid als voor de kwaliteit van de leefomgeving. Tegelijkertijd roept de voorgestelde fasering en de loskoppeling van de «Hoger Naderen»-projecten vragen op over de uiteindelijke realisatie van de leefomgevingsdoelen.

Vragen 1 en 2

De leden van de D66-fractie lezen dat de «Hoger Naderen»-projecten, waaraan de doelstellingen voor de leefomgeving zijn gekoppeld, nu als afzonderlijke projecten met eigen participatieprocessen worden voorbereid. Kan de Minister nader toelichten hoe deze participatie er concreet uit gaat zien voor omwonenden die niet in de directe nabijheid van een luchthaven wonen, maar wel onder de nieuwe vaste naderingsroutes komen te liggen? In hoeverre hebben deze participatietrajecten nog daadwerkelijke invloed op de routekeuze, aangezien de brief stelt dat de nieuwe indeling van het luchtruim de basis legt en daarmee al een sterke volgordelijkheid en inkadering dwingt?

Antwoord

De nieuwe indeling van het luchtruim is randvoorwaardelijk om vaste naderingsroutes te ontwikkelen waarmee structureel hoger genaderd kan worden. Dat betekent echter niet dat het pad van de vaste naderingsroutes op voorhand al vastligt. Omwonenden die in het zoekgebied voor een vaste naderingsroute wonen (15–45 km van de luchthaven) worden betrokken bij de uitwerking ervan.

De participatie van omwonenden in de zoekgebieden wordt in een leertraject in het huidige luchtruim ontwikkeld.[1] In dit traject wordt gezocht naar een vaste naderingsroute overdag op de Zwanenburgbaan, landend in zuidelijke richting. Middels een klankbordgroep met bewoners, lokale overheden, maatschappelijke partijen en de luchtvaartsector wordt er zorgvuldig gekeken naar ontwerpopties. De klankbordgroep geeft lokale aandachtspunten mee.

Het projectteam gaat in de volgende fase ontwerpen met de inzichten die in het leertraject zijn opgehaald. Op basis hiervan worden technisch-operationeel haalbare ontwerpvariant(en) opgesteld door Luchtverkeersleiding Nederland (hierna LVNL) die voldoen aan strenge (inter)nationale veiligheidseisen.

De klankbordgroep geeft uiteindelijk een advies aan het bevoegd gezag op de door LVNL aangedragen routeopties. Na afloop van het traject wordt er samen met de klankbordgroep geëvalueerd. De lessen over participatie en inhoud worden betrokken bij de vervolgtrajecten Hoger Naderen in het nieuwe luchtruim. De Kamer wordt hierover te zijner tijd geïnformeerd.

Vragen 3 en 4

Kan de Minister expliciet aangeven welke oorspronkelijke leefomgevingsdoelen uit de startnotitie naar de achtergrond zijn verschoven of pas in een veel later stadium (na 2032) gerealiseerd zullen worden? Hoe

[1] Participatieplan Hoger Naderen Schiphol | Luchtvaart in de toekomst

verhoudt de aanbevolen versnelling van de militaire herindeling zich tot de tijdslijnen voor de leefomgevingsverbeteringen?

Antwoord

Sinds 2018 wordt gewerkt aan een herziening van het Nederlandse luchtruim om gepaste oefenruimte voor Defensie te creëren en de hinder en uitstoot rondom civiele luchthavens terug te dringen. Dit gebeurt volgordelijk in twee stappen met ieder hun eigen participatie- en besluitvormingstrajecten.

1. Nieuwe indeling van het luchtruim, gericht op het realiseren van een groter oefengebied en het ontwerpen op kortere vliegafstanden/ minder uitstoot (CO_2).
2. Hoger Naderen, gericht op verbetering van leefomgevingskwaliteit rondom burgerluchthavens.

De verbetering in de leefomgeving zit vooral in Hoger Naderen. De nieuwe indeling van het luchtruim (waar ook de militaire herindeling onder valt) legt het fundament hiervoor. De doelen gericht op verbetering van de leefomgevingskwaliteit rond burgerluchthavens uit de Startnotitie zijn onveranderd. Wel is de timing van deze vervolgprojecten afhankelijk van de voortgang van de implementatie van de nieuwe indeling van het luchtruim (2031–2032). Daarna zal de implementatie van de vaste naderingsroutes per luchthaven plaatsvinden. Om geen tijd te verliezen zal al wel eerder gestart worden met de participatie van deze routes.

Vraag 5

Dreigt hier een situatie waarbij de hinder voor de omgeving eerder toe- dan afneemt door de nieuwe indeling?

Antwoord

Nee, in algemene zin laat de effectanalyse bij het Schetsontwerp zien dat de verwachte impact op de leefomgeving klein is. Bij de nieuwe indeling wordt beoogd wijzigingen nabij luchthavens zoveel mogelijk te vermijden.

Daarmee zal de hinder voor de omgeving naar verwachting neutraal blijven. Het streven is de nieuwe indeling als tussenstap gepaard te laten gaan met zo min mogelijk geluidsveranderingen op de grond. Na de nieuwe indeling kan in samenspraak met de omgeving worden ingezet op geluidsverbeteringen rond luchthavens.

Vraag 6

De leden van de D66-fractie lezen ten aanzien van de effecten op de leefomgeving dat de MER-systematiek zal worden gehanteerd voor geluid, stikstof en fijnstof. Kan de Minister bevestigen of hierbij ook specifiek onderzoek wordt gedaan naar de uitstoot en verspreiding van ultrafijnstof?

Antwoord

Ja, de toe- dan wel afnames voor ultrafijnstof gerelateerd aan de nieuwe indeling van het Nederlandse luchtruim worden, voor Schiphol, ten opzichte van de referentiesituatie in beeld gebracht. Ultrafijnstof effecten worden bepaald onder de 900 meter (3.000 voet). Op dit moment worden zeer beperkte wijzigingen onder de 900 meter verwacht, de verwachting is derhalve dat er geen of zeer kleine effecten zijn.

De aansluitingen op de overige burgerluchthavens van nationale betekenis worden, conform de ontwerpvolgorde, in het Voorlopig Ontwerp verder uitgewerkt. Dit is inclusief bijbehorende effectanalyse. Het gaat om zeer beperkte wijzigingen die naar verwachting geen significant effect hebben. Om die reden zal kwalitatief onderzoek plaatsvinden, dat geldt ook voor ultrafijnstof.

Vraag 7

Gezien de toenemende wetenschappelijke en maatschappelijke zorgen over de gezondheidseffecten van ultrafijnstof rondom luchthavens, vragen deze leden of de Minister bereid is om voor de «Hoger Naderen»-projecten en de nieuwe naderingspunten een nulmeting en effect-prognose voor ultrafijnstof op te nemen in de uitgebreide effectanalyse.

Antwoord

Ultrafijnstof effecten worden bepaald op of dicht bij de luchthaven onder de 900 meter (3.000 voet). De verwachting is dat de Hoger Naderen projecten niet leiden tot aanpassingen onder de 900 meter en dus geen effect hebben op ultrafijnstof. Mochten de Hoger Naderen projecten wel effect hebben onder de 900 meter dan wordt dit meegenomen. De naderingspunten zitten ruim boven de 900 meter.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fracties GroenLinks-PvdA en de Partij voor de Dieren

De leden van de fracties van GroenLinks-PvdA en de Partij voor de Dieren hebben kennisgenomen van de stukken en hebben hier nog enkele vragen en opmerkingen bij.

Vraag 8

De leden van de fracties van GroenLinks-PvdA en de Partij voor de Dieren lezen in de brief van 20 april: «De commissie constateert dat beleids-keuzes over aantallen vliegtuigbewegingen, het al dan niet openen van luchthavens, evenals besluitvorming over het stellen van normen of vergunningen géén onderdeel uitmaakt van het programma Luchtruim-herziening. Deze onderwerpen vallen onder afzonderlijke besluitvormings-trajecten.» Deze leden begrijpen uiteraard dat dit een apart traject is. Toch zijn de beleidskeuzes rond aantallen vliegtuigbewegingen, het al dan niet openen van luchthavens, normen en vergunningen allemaal van grote invloed op de vraagstelling voor de luchtruimherziening. Immers, de (nieuwe) luchtvaart moet passen in het heringerichte luchtruim en de herindeling moet de door de politiek gewenste luchtvaart mogelijk maken en enkele bestaande problemen en gebreken oplossen. Dat de herindeling ook een juridische en technische exercitie is, maakt het nog niet apolitiek of losstaand van andere discussies rond de luchtvaart. Is de Minister van mening dat de herindeling een proces is dat losstaat of zou moeten losstaan van de andere besluitvormingstrajecten? Kan de Minister hierop reflecteren?

Antwoord

Sinds het begin van de luchtvaart in Nederland heeft er geen groot onderhoud aan het luchtruim plaatsgevonden. Terwijl het gebruik van het luchtruim wel aanzienlijk is veranderd. Daarnaast worden er aanvullende eisen gesteld aan bijvoorbeeld geluidsreductie en beperking van de CO_2-uitstoot. Ook de eisen voor de militaire grondwettelijke taak voor het waarborgen van de nationale veiligheid zijn veranderd, evenals de

toestellen waarmee de luchtmacht deze taak invult. Een dergelijke grote herziening van het Nederlandse luchtruim is dan ook uniek en deze dient robuust en toekomstvast te zijn. Daarom sluit de nieuwe indeling aan bij het vigerend beleid zoals het Europese Single European Sky en de Luchtvaartnota 2020–2050. Ook wordt rekening gehouden met ontwikkelingen zoals het militair medegebruik op Lelystad Airport. Dit betekent echter niet dat er via de indeling van het luchtruim besluitvorming over dit soort onderwerpen plaatsvindt.

Vragen 9 en 10

De leden van de fracties van GroenLinks-PvdA en de Partij voor de Dieren lezen ook dat er volgens de Minister geen alternatief mogelijk is voor deze nieuwe luchtruimindeling, en dat een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) daarom geen betekenisvolle nieuwe inzichten gaat opleveren. Echter, het ontwerp van de luchtruimherziening is gebaseerd op een aantal uitgangspunten die wel degelijk ter discussie gesteld zouden kunnen worden en op basis van andere uitgangspunten is een ander ontwerp zeker mogelijk. Zo is het uitgangspunt nu geweest dat de ruimte die militaire behoeften afsnoepen van de civiele luchtvaart moet worden geaccommodeerd door de leefomgeving. Een MKBA zal daarin een afweging mogelijk maken, en wellicht tot de conclusie komen dat de maatschappelijke baten groter zijn wanneer de voor defensie benodigde ruimte door de civiele luchtvaart zelf in plaats van door de leefomgeving wordt geaccommodeerd. Onderkent de Minister dat een MKBA dergelijke uitgangspunten in een ander licht zou kunnen zetten? Is de Minister bereid om alsnog een MKBA te laten uitvoeren?

Antwoord

Nee, een MKBA zal de uitgangspunten niet in een ander licht zetten. Voor het beoordelen van luchtruimwijzigingen die gereed zijn voor publicatie geldt dat deze het wijzigingsproces luchtruim- en vliegprocedures (5.11 werkwijze in de Wet Luchtvaart) volgen. In het kader van een zorgvuldig besluitvormingsproces is *aanvullend* gekozen voor een op het MIRT geïnspireerde aanpak, waarbij is toegewerkt naar een in 2022 genomen Voorkeursbeslissing na vergelijking van verschillende alternatieven op basis van veiligheid, efficiëntie, milieueffecten, militaire effectiviteit en leefomgevingskwaliteit. Met het nemen van de voorkeursbeslissing is met een richtinggevend besluit in oktober 2022 de stap naar de ontwerp- en realisatiefase gezet. In februari 2025 is in dit verband het Schetsontwerp gepresenteerd, als blauwdruk voor de toekomstige herinrichting. Voor elke ontwerpstap geldt dat er een uitgebreide effectanalyses door een onafhankelijke instantie wordt uitgevoerd.

Ik zie dan ook geen meerwaarde in het laten uitvoeren van een MKBA. Gelet op het proces waarin er één maakbaar ontwerp voor de nieuwe indeling ligt en er geen alternatieven zijn, zal het uitvoeren van een MKBA weinig tot geen nieuwe informatie bevatten die van toegevoegde waarde is voor de besluitvorming over de nieuwe indeling. Dit komt mede doordat er al uitgebreide effectanalyses op milieu- en leefomgeving is uitgevoerd en ook de effecten van militaire geoefendheid in beeld zijn gebracht. Daarnaast ligt er het rapport van de onafhankelijke adviescommissie.

Vragen 11 en 12

De leden van de fracties van GroenLinks-PvdA en de Partij voor de Dieren zien dat de commissie op meerdere plaatsen in haar rapport een helder principe formuleert. Effecten op de leefomgeving moeten eerst in beeld

zijn en daarna pas kan een verantwoord besluit worden genomen (aanbevelingen van de expertcommissie A12, A19, A20, A21). Dit geldt voor de nieuwe luchtruimindeling als geheel, voor Hoger Naderen én voor Lelystad Airport. De commissie gebruikt consequent de formulering «voordat tot besluitvorming wordt overgegaan» en «kan pas plaatsvinden als». Dat is geen aanbeveling voor betere communicatie; het is een inhoudelijke rem. In de brief worden effectanalyses gepresenteerd als iets dat parallel aan of na het Voorlopig Ontwerp wordt uitgevoerd, als bijlage bij de besluitvorming, niet als voorwaarde ervoor. Dat is precies de omgekeerde volgorde van wat de commissie bedoelt. Voor de Kamer is dit van constitutioneel belang: als de effecten niet bekend zijn op het moment van besluitvorming, heeft de Kamer niet de juiste informatie die zij nodig heeft om een verantwoord oordeel te vormen. Wil de Minister aangeven wat er met deze suggestie van de commissie wordt gedaan en waarom? Kan de Minister toezeggen dat effectbepalingen vooraf zullen gaan aan besluitvorming op alle genoemde deelaspecten?

Antwoord

Ja, effectbepalingen gaan vooraf aan besluitvorming op alle genoemde deelaspecten. In algemene zin geldt dat iedere permanente wijziging in het luchtruim in de Regeling luchtverkeersdienstverlening wordt verankerd. Voor de vaststelling van deze regeling zijn ondergetekenden bevoegd gezag. In deze juridisch-bestuurlijke werkwijze is normaal gesproken geen voorhangprocedure voorzien. In het Commissiedebat van 27 juni 2023 is toegezegd om een met een voorhangprocedure vergelijkbare procedure te organiseren om de Tweede Kamer in de gelegenheid te stellen het politieke debat te voeren. Op 16 oktober 2023 is de Kamer over de invulling hiervan geïnformeerd.[2] Toegezegd is dat de Kamer het Voorlopig Ontwerp en de onafhankelijke effectanalyses via een op voorhang gelijkende procedure krijgt, zodat het debat met alle benodigde informatie, waaronder effectbepalingen, tijdig gevoerd kan worden.

Dat geldt ook voor de nieuwe opgave om gevechtsvliegtuigen op Lelystad te stationeren in samenhang met 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer. Omdat het een nieuwe opgave is die integraal met handelsverkeer moet worden bekeken, moeten deze routes nog worden ontworpen. Participatie met stakeholders over de militaire en civiele routes is hier onderdeel van. Daarbij zullen ook de effecten van de militaire en civiele routewijzigingen inzichtelijk worden gemaakt. Uiteindelijk moet ook het luchthavenbesluit worden gewijzigd. Vaststelling van de luchtruimwijzigingen vindt plaats op grond van de Regeling luchtverkeersdienstverlening en wordt in de Luchtvaartgids (AIP) gepubliceerd.

In de Hoger Naderen projecten zullen vaste routes met continu dalen samen met de omgeving worden ontwikkeld. Effectanalyses zijn onderdeel van deze afzonderlijke participatie- en besluitvormingstrajecten. Ten behoeve van wijzigingen in het luchtruim die in de nabijheid van luchthavens plaatsvinden (Hoger Naderen), geldt dat naast juridische verankering in de Regeling luchtverkeersdienstverlening, ook sprake kan zijn van een wijziging van een luchthavenbesluit of het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol. Leidend daarin zijn de wettelijke voorschriften zoals opgenomen in o.a. de Wet Luchtvaart en het Besluit burgerluchthavens. Een luchthavenbesluit of luchthavenverkeerbesluit kent een wettelijk voorgeschreven procedure. Een onderdeel van die procedure kan zijn de verplichting tot het uitvoeren van een milieueffectbeoordeling of het opstellen van een milieueffectrapportage. Daarnaast gelden wettelijk

[2] Tweede Kamer, vergaderjaar 2023–2024, Kamerstuk 31 936, nr. 1117

voorgeschreven inspraakmomenten en een voorhangprocedure bij de Staten-Generaal en advisering door de Afdeling advisering van de Raad van State. Voor alle genoemde deelaspecten geldt dus dat effectbepalingen vooraf gaan aan besluitvorming.

Vragen 13, 14 en 15

De leden van de fracties van GroenLinks-PvdA en de Partij voor de Dieren zijn op verschillende momenten benaderd door omwonenden, al dan niet georganiseerd, en natuur- en milieuorganisaties, die niet te spreken waren over het participatietraject. De Minister spreekt in zijn reactie vooral over «verwachtingsmanagement» en noemt kort dat de marges voor de participatie klein zijn. Als het nooit de bedoeling was, om de omgeving of andere dan luchtvaartbelangen invloed of een rol van betekenis in het proces te geven, wat was dan wel het doel van de inspraak? Is de Minister het met natuur- en milieuorganisaties eens dat het niet nakomen van gedane toezeggingen aan maatschappelijke organisaties, gecombineerd met de onjuiste suggestie van betrokkenheid in de richting van de Kamer, ernstig afbreuk doet aan de geloofwaardigheid van het participatieproces? Hoe kan de Minister verantwoorden dat het proces zorgvuldig is verlopen, terwijl deze organisaties feitelijk geen inhoudelijke inbreng hebben kunnen leveren?

Antwoord

In 2023 is er met meerdere stakeholders gesproken, waaronder met natuur- en milieuorganisaties, over de inrichting van participatie in de ontwerp- en realisatiefase. In algemene zin geldt dat een uitgebreid en zorgvuldig participatieproces is doorlopen.

Voor het beoordelen van luchtruimwijzigingen die gereed zijn voor publicatie geldt dat deze het wijzigingsproces luchtruim- en vliegprocedures (5.11 werkwijze in de Wet Luchtvaart) volgen. In het kader van een zorgvuldig besluitvormingsproces is *aanvullend* gekozen voor een op het MIRT geïnspireerde aanpak.

Het programma Luchtruimherziening heeft vanaf de start intensief gecommuniceerd en gesprekken gevoerd met alle betrokken stakeholders. Dit is in de diverse documenten zoals de Startbeslissing (2019), de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (2019), ontwerp-Voorkeursbeslissing (2021) met bijbehorende plan-MER en de Voorkeursbeslissing (2022) vastgelegd. Door het doorlopen van navolgbare stappen en het betrekken van de samenleving, wordt er stapsgewijs toegewerkt aan het realiseren van de luchtruimherziening.

Met de Voorkeursbeslissing is een richtinggevend besluit op hoofdlijnen genomen om het luchtruim klaar te maken voor de toekomst. De verdere uitwerking vindt plaats in deelprojecten in de ontwerp- en realisatiefase. Per deelproject is voorzienin een uitgebreid proces met de omgeving. Het doel van dit proces voor de nieuwe indeling is om de omgeving te informeren. Bij de publicatie van het Schetsontwerp op 21 februari 2025 zijn daar waar effecten zijn, gericht het gesprek aangegaan met betrokkenen. Dit gebeurde door het organiseren van landelijke informatiebijeenkomsten voor geïnteresseerden, het informeren van de overleggremia rondom luchthavens, de luchtvaartsector en bestuurlijke gesprekken met gedeputeerden en wethouders.

In het kader van zorgvuldige besluitvorming is in april 2025 een onafhankelijke adviescommissie ingesteld om aan de hand van het schetsontwerp en de bijbehorende effectanalyses de nieuwe indeling van het luchtruim

te beoordelen en hierover te adviseren aan de Minister van IenW. De commissie had tot opdracht vertegenwoordigers van de belangrijkste groepen van belanghebbenden te betrekken. De door de leden van de fracties GroenLinks-PvdA en de Partij voor de Dieren genoemde natuur- en milieuorganisaties zijn met een natuur- en milieuorganisatie vertegenwoordigd in de klankbordgroep en hebben via de voor eenieder toegankelijke informatieavonden hun reflectie kunnen geven.

Vraag 16

De leden van de fracties van GroenLinks-PvdA en de Partij voor de Dieren hebben nog twee vragen over de conclusies. Wat betreft conclusie 6, waarin de commissie stelt dat NAVO-verplichtingen en geoefendheid nog niet in de onderbouwing van het schetsontwerp staan: wil de Minister deze onderbouwing alsnog aan de Kamer leveren?

Antwoord

Deze onderbouwing zal verder worden aangevuld in het Voorlopig Ontwerp.

De NAVO vereist een goed getrainde en inzetbare krijgsmacht. Het programma Luchtruimherziening draagt hieraan bij door de oefenmogelijkheden en effectiviteit voor het Commando Luchtstrijdkrachten te vergroten. Dit gebeurt onder meer door de realisatie van een grensoverschrijdend oefengebied, waarin met tientallen vliegtuigen tegelijkertijd en samen met NAVO-bondgenoten wordt geoefend. Dit wordt beschreven in paragraaf 1.3 van het Schetsontwerp. De commissie concludeert dat nut en noodzaak van een groter militair oefengebied voldoende is aangetoond. Daarmee levert het programma een bijdrage aan de geoefendheid en interoperabiliteit binnen NAVO-verband.

Daarnaast neemt Nederland deel aan het door 21 landen ondertekende *NATO Cross-Border Airspace Initiative,* dat gericht is op het verbeteren van grensoverschrijdende militaire oefenmogelijkheden binnen Europa in samenwerking met civiele autoriteiten.

Vraag 17

En wat betreft conclusie 9, waarin de commissie stelt dat de luchtruimherziening weliswaar een voorwaarde voor Hoger Naderen is, maar dat de onderbouwing voor dit verband in de stukken onvoldoende is beschreven: wil de Minister ook deze onderbouwing alsnog aan de Kamer leveren?

Antwoord

Vaste naderingsroutes stellen hoge eisen aan de manier waarop Luchtverkeersleiding Nederland verkeer afhandelt. Het vereist een nauwkeurigere aanlevering van het vliegverkeer op het naderingspunt, om de vliegtuigen achter elkaar op de vaste naderingsroute te krijgen. In deze werkwijze heeft de luchtverkeersleiding ruimte om het verkeer van het naderingspunt naar het startpunt van de eindnadering te begeleiden. Deze nauwkeurigheid is in de huidige indeling van het luchtruim niet te bereiken. De nieuwe indeling van het luchtruim biedt de luchtverkeersleiding meer voorspelbaarheid waardoor de luchtverkeersleiding in staat is om vliegtuigen op een nauwkeuriger manier af te handelen. Hiermee wordt het mogelijk om vaste naderingsroutes in te voeren. In het Voorlopig Ontwerp wordt de onderbouwing ook nog met de Kamer gedeeld.

Vraag 18

De leden van de fracties van GroenLinks-PvdA en de Partij voor de Dieren hebben tot slot nog enkele technische en feitelijke vragen met betrekking tot het luchtruim en Lelystad Airport: Geldt de procedure van de nagestreefde continuous descent operations alleen onder de 6.000 voet, of ook daarboven? Is alles boven 6.000 voet «freerouting»?

Antwoord

In de Technische Briefing van 31 maart jl. heeft Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) een toelichting gegeven over de aansluiting van de routes rondom de luchthaven naar het hogere luchtruim. LVNL heeft aangegeven dat op alle aansluitende routes naar het hogere luchtruim sprake is van continu klimmen en dalen. Het concept «free route» doet zich alleen voor in het hoge luchtruim boven de 7.500 meter (vanaf 24.500 voet) waar Eurocontrol MUAC het vliegverkeer begeleidt.

Vraag 19

En waar (op welke geografische punten) bevindt het groothandelsverkeer zich boven de 6.000 voet? Hoe interfereert het groothandelsverkeer van en naar Lelystad Airport boven de 6.000 voet, met het verkeer van en naar Schiphol? En het militaire verkeer van Lelystad Airport?

Antwoord

Handelsverkeer boven de 1.800 meter (6.000 voet) wordt geleid door middel van koers, hoogte en snelheid instructies. Waar gevlogen wordt is mede afhankelijk van waar een vlucht de grens over komt, de aanwezigheid van (onweers)buien en ander vliegverkeer.

In het oorspronkelijke ontwerp kon verkeer van Lelystad Airport niet altijd doorklimmen vanaf de 6.000 voet (1.800 meter). Dat kwam doordat Lelystad verkeer in het ontwerp als uitgangspunt had dat er geen interactie met het Schiphol verkeer mocht zijn en de ontworpen route daarom onder het verkeer van Schiphol moest blijven. Een belangrijke maatregel is dat dit uitgangspunt is losgelaten. Voor de afhandeling van vertrekkend verkeer van Lelystad wordt een deel van het Schiphol-luchtruim toegewezen aan Lelystad Airport. Daarmee kan structureel worden doorgeklommen richting de aansluitroutes.

Het militaire verkeer van Lelystad Airport zal vooral van en naar het oefengebied in Noord-Nederland gaan. Hiervoor worden militaire aan- en uitvliegroutes ontworpen. Deze moeten worden ingepast in het luchtruim en daarbij dient rekening te worden gehouden met ander verkeer.

Vraag 20

Kan de Minister de onderbouwing en gevolgen van deze keuze over de «6.000 voet»-grens met de Kamer delen?

Antwoord

Het kabinet is tot de 6.000 voet als ontwerpgrens gekomen op basis van afwegingen over werkbaarheid, internationale voorbeelden, alsmede advisering door experts. Ook is een analyse gemaakt van gegevens van het BAS (Bewoners Aanspreekpunt Schiphol) en is het NLR om advies

gevraagd. Deze keuze is nader onderbouwd in de Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening.[3]

In de Luchtvaartnota (2020–2050) staat dat bij de herziening van het luchtruim het beperken van geluidsoverlast prioriteit heeft in het luchtruim tot en met een vlieghoogte van 6.000 voet (ongeveer 1.800 meter). In lijn met Europese afspraken is het luchtruim boven de 1.800 meter ontworpen op kortere vliegafstanden en daardoor minder uitstoot (CO_2) door burgerluchtvaart. Vliegtuigen stijgen daarbij zo snel mogelijk naar kruishoogte, omdat dat ook brandstofefficiënt is en dus leidt tot minder uitstoot. Onder de 1.800 meter wordt de preferentievolgorde uit de Luchtvaartnota 2020–2050 gehanteerd. Hierbij wordt vliegverkeer zoveel mogelijk afgewikkeld via routes die rekening houden met overlast op de grond. In volgorde van preferentie worden waar mogelijk de volgende gebieden vermeden:
1. dichtbevolkte gebieden (huidig en toekomstig);
2. stiltegebieden;
3. natura-2000 gebieden met instandhoudingsdoelen.

Vraag 21

Hoe leidt het schrappen van de vierde route tot ruimte om 10.000 verkeersbewegingen naar Lelystad te accommoderen? En waarom niet meer?

Antwoord

Met het vierde naderingspunt werd beoogd om korter vliegen vanuit zuidoostelijke richting naar Schiphol mogelijk te maken. Gedurende het ontwerpproces bleek dat het niet mogelijk was om de benodigde internationale aansluitingen te ontwerpen voor vier naderingspunten. Er is echter geen causaal verband tussen het niet realiseren van het vierde naderingspunt en het inpassen van vliegverkeer van en of naar Lelystad Airport.

Vraag 22

Leidt het schrappen van de vierde route tot meer (of minder) ruimte elders?

Antwoord

Alleen een ontwerp met drie naderingspunten leidt tot een bruikbare indeling waarbij het Nederlandse luchtruim aangesloten is op het internationale luchtruim. Een ontwerp met vier naderingspunten is niet realiseerbaar gebleken. Daarom kan het ontwerp niet afgezet worden tegen een ontwerp met vier naderingspunten.

Vragen 23 en 24

Hoe kan het dat in het oorspronkelijke plan laagvliegroutes nodig waren om interferentie met Schiphol te voorkomen, maar de nieuwe hogere routes kennelijk niet meer interfereren? Hoe definieert de Minister of de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) laagvliegroutes?

[3] Tweede Kamer, vergaderjaar 2022–2023, Kamerstuk 31 936, nr. 997, blz. 17

Antwoord

De term «laag vliegen» is een term uit het politieke discours waarmee bedoeld wordt dat het vertrekkend Lelystad-verkeer zonder aanvullende instructie onder het luchtruim moest blijven dat primair gebruikt wordt door Schiphol-verkeer. De Kamer refereerde hiermee aan horizontaal vliegen op 6.000 voet (1.800 meter).

Zoals gemeld aan de Kamer op 11 mei 2026[4] is inmiddels op alle routes van en naar Lelystad Airport sprake van continu klimmen en dalen. In het oorspronkelijke ontwerp kon verkeer van Lelystad Airport niet altijd doorklimmen vanaf de 6.000 voet (1.800 meter). Dat kwam doordat Lelystad verkeer in het ontwerp als uitgangspunt had dat er geen interactie met het Schiphol verkeer mocht zijn en de ontworpen route daarom onder het verkeer van Schiphol moest blijven. Een belangrijke maatregel is dat dit uitgangspunt is losgelaten. Voor de afhandeling van vertrekkend verkeer van Lelystad wordt een deel van het Schiphol-luchtruim toegewezen aan Lelystad. Zoals ook in de technische briefing op 31 maart j.l. door LVNL is aangegeven, kan er structureel worden doorgeklommen op de aansluitroutes.

Vraag 25

En vanaf waar (geografisch) wordt dan laag gevlogen in het nieuwe ontwerp?

Antwoord

Daarvan is geen sprake. Ook hiervoor blijft continu klimmen en dalen uitgangspunt.

Vragen 26 en 27

De leden van de fracties van GroenLinks-PvdA en de Partij voor de Dieren merken op dat LVNL als voorwaarde stelde dat de vluchten vanaf Lelystad Airport zo geleidelijk mogelijk over de dag verdeeld zouden moeten worden. Klopt het dat dit strijdig is met de huidige operatie van de beoogde klanten, die twee, liefst drie keer per dag naar de Middellandse Zee vliegen en dus altijd enkele spitsmomenten creëren? En klopt het dat dit veelal dezelfde spitsmomenten zullen zijn als op de andere luchthavens en dus maximaal interfereren?

Antwoord:

De operatie, zoals die verwacht wordt op Lelystad Airport, bestaat enerzijds uit luchtvaartmaatschappijen die een basis hebben op Lelystad airport en anderzijds uit luchtvaartmaatschappijen die vanuit een andere basis naar Lelystad airport vliegen. De combinatie hiervan zorgt samen met de beschikbare capaciteit van de luchthaveninfrastructuur voor een gelijkmatige verdeling van het vliegverkeer over de dag. Spitsmomenten zijn daarmee naar verwachting niet aan de orde.

Vraag 28

De leden van de fracties van GroenLinks-PvdA en de Partij voor de Dieren lezen dat de commissie in aanbeveling 17 voorstelt te onderzoeken of binnen de vaste naderingsroutes enige voorspelbare variatie mogelijk is – zogeheten subroutes – zodat de geluidsoverlast niet altijd op exact

[4] Tweede Kamer, vergaderjaar 2026–2027, Kamerstuk 31 936, nr. 1271

dezelfde plekken neerslaat, maar enigszins gespreid en voorspelbaar wordt: wil de Minister aangeven wat er met deze suggestie wordt gedaan en waarom?

Antwoord

Met Hoger Naderen wordt beoogd om samen met de omgeving geluidsverbeteringen te bereiken door de ontwikkeling van continu dalen over vaste routes overdag. De geluidsverbetering vindt overal plaats, ook ónder de vaste naderingsroute. Dit omdat er hoger gevlogen kan worden.

Subroutes en variatie in gebruik zijn technisch zeer complex. De luchtverkeersleiding wil complexiteit in de lucht voorkomen. Hoe meer routes, hoe ingewikkelder het overzicht wordt voor zowel vlieger als luchtverkeersleiding. Met elke extra (sub)vaste naderingsroute nemen eventuele conflictpunten en kruisingen in de lucht toe. Om die reden worden eerst de Hoger Naderen projecten ingevoerd. Deze aanbeveling wordt betrokken in de verdere doorontwikkeling van de Hoger Naderen projecten. Er wordt daarbij aangesloten bij het advies om een permanent programma in te richten.

Vraag 29

Wat zijn de economische gevolgen voor de overige luchthavens, als Lelystad Airport er als concurrent bij komt?

Antwoord

Lelystad Airport is bedoeld als overloopluchthaven (in de nabijheid) van Schiphol. Daarmee bedient Lelystad Airport een andere markt dan bijvoorbeeld Groningen Airport Eelde of Eindhoven Airport. Verder is er op Schiphol sprake van een hogere vraag naar slots dan er slots beschikbaar zijn. Door de overloop ontstaat er op Schiphol ruimte voor een sterker netwerk, mede ondersteund door de verkeersverdelingsregeling. Lelystad Airport versterkt daarmee de netwerkfunctie van Schiphol. De bredere economische effecten van Lelystad Airport, worden door de luchthaven in een economische onderbouwing uitgewerkt.

Vragen van de leden van de BBB-fractie

De leden van de BBB-fractie onderkennen de noodzaak van modernisering van het luchtruim. Daarbij onderschrijven deze leden dat Defensie voldoende ruimte moet hebben om te trainen en gereed te zijn voor de uitvoering van haar grondwettelijke taak. Juist vanwege die noodzaak vinden deze leden het van belang dat de verdere besluitvorming zorgvuldig, toetsbaar en navolgbaar is.

Vragen 30 en 31

Kan de Minister per aanbeveling van de commissie aangeven of deze volledig, gedeeltelijk of niet wordt overgenomen? Kan daarbij worden aangegeven welke aanbevelingen met een nuancering worden opgevolgd en op welk moment de Kamer kan controleren hoe deze zijn verwerkt in het voorlopig ontwerp, de effectanalyses of de «Hoger Naderen»-projecten?

Antwoord

In de Kamerbrief van 20 april jl. is uitgebreid aangegeven hoe en op welke manier de aanbevelingen van de commissie worden betrokken in het

vervolgproces.[5] De adviescommissie heeft aanbevelingen gedaan op het proces, militair oefengebied, effecten voor de leefomgeving, Lelystad Airport en vervolgprojecten Hoger Naderen burgerluchthavens. In aanvulling op de Kamerbrief van 20 april jl. volgt in de bijlage een korte weergave of aanbevelingen volledig, gedeeltelijk of niet zijn opgevolgd. In aanvulling op de Kamerbrief is een korte toelichting per aanbeveling opgenomen.

Parlementaire controle op navolging van de aanbevelingen verloopt via de aanbieding van het Voorlopig Ontwerp aan de Tweede Kamer. Zoals eerder is toegezegd ontvangt de Tweede Kamer het Voorlopig Ontwerp in de geest van een op voorhang gelijkende procedure.[6] Hierbij worden zowel de onderliggende effectanalyses meegenomen als de uitwerking van de aanbevelingen van de adviescommissie. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Staatssecretaris van Defensie nemen als bevoegd gezag op basis van het Voorlopig Ontwerp een besluit om de implementatie voor te bereiden (besluit tot implementatie).

Vraag 32

De leden van de BBB-fractie lezen dat het voorlopig ontwerp met bijbehorende effectanalyses naar verwachting eind 2026 aan de Kamer wordt aangeboden en dat implementatie naar verwachting is voorzien in 2031–2032. Kan de Minister toelichten welke stappen nog moeten worden doorlopen tussen het voorlopig ontwerp en daadwerkelijke implementatie? Welke onderdelen liggen op het kritieke pad?

Antwoord

De planning voor het Voorlopig Ontwerp is herijkt, dit heeft geen gevolgen voor de implementatie. Naar verwachting in het voorjaar van 2027 kunnen de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Staatssecretaris van Defensie, als bevoegd gezag, op basis van het voorlopige ontwerp een besluit nemen om de implementatie voor te bereiden («Besluit tot implementatie»).

Daarbij zal het voorlopige ontwerp ook aan de Tweede Kamer worden voorgelegd. Bij het Voorlopig Ontwerp wordt een participatieplan gepubliceerd. Hierin wordt van Voorlopig Ontwerp tot en met implementatie de betrokkenheid van de Kamer en omgeving meer in detail omschreven. Onderstaand volgt de globale fasering.

Definitief ontwerp (naar verwachting begin 2030)

Wanneer het besluit tot implementatie is genomen, start de detailuitwerking door de luchtverkeersleidingsorganisaties (LVNL en MUAC). Naast het toetsen van de werkbaarheid worden er gedetailleerde veiligheidsanalyses opgesteld. Deze veiligheidsanalyses zullen voor goedkeuring aan de toezichthouders (ILT-Luchtvaartautoriteit en Militaire Luchtvaartautoriteit) worden voorgelegd. Daarnaast moet er goedkeuring aan de Duitse toezichthouders worden gevraagd.

Om het ontwerp te operationeel te valideren worden er in samenwerking met internationale partners grootschalige digitale simulaties van de nieuwe indeling van het luchtruim georganiseerd. Deze afsluitende validatiesimulaties vinden naar verwachting eind 2029 plaats bij de EUROCONTROL Innovation Hub in Parijs. Hierna wordt het Definitief

[5] Tweede Kamer, vergaderjaar 2025–2026, Kamerstuk 31 936, nr. 1269
[6] Tweede Kamer, vergaderjaar 2023–2024, Kamerstuk 31 936, nr. 1117

Ontwerp afgerond, naar verwachting begin 2030. Mochten in het Definitieve Ontwerp nog significante wijzigingen plaatsvinden ten opzichte van het Voorlopig Ontwerp, bijvoorbeeld vanuit vliegveiligheid, dan zal de Tweede Kamer hierover worden geïnformeerd.

Implementatie nieuwe indeling luchtruim (naar verwachting 2031–2032)

Hierna vindt juridische verankering plaats. Ten behoeve van wijzigingen in het luchtruim die in de nabijheid van luchthavens plaatsvinden, geldt dat naast juridische verankering in de Regeling luchtverkeersdienstverlening, ook sprake kan zijn van een wijziging van een luchthavenbesluit of het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol. Leidend daarin zijn de wettelijke voorschriften zoals opgenomen in o.a. de Wet Luchtvaart en het Besluit burgerluchthavens. Een luchthavenbesluit/luchthavenverkeersbesluit kent een wettelijk voorgeschreven procedure. Een onderdeel van die procedure kan zijn de verplichting tot het uitvoeren van een milieueffectbeoordeling of het opstellen van een milieueffectrapportage. Daarnaast gelden wettelijk voorgeschreven inspraakmomenten en een voorhangprocedure bij de Staten-Generaal en advisering door de Afdeling advisering van de Raad van State. Deze procedures zijn omvangrijk en tijdrovend en liggen daarmee op het gevraagde kritieke pad.

Parallel hieraan vindt de invoering van de wijzigingen in de systemen voor luchtverkeersleiding plaats en de opleiding van luchtverkeersleiders.

Tot slot vindt vaststelling van de luchtruimwijzigingen plaats door Minister van IenW en de Staatssecretaris van Defensie op grond van de Regeling luchtverkeersdienstverlening en worden deze wijzigingen in de Luchtvaartgids (AIP) gepubliceerd. De Tweede Kamer wordt hierover bericht. Dit zal naar verwachting 2031–2032 zijn.

Vraag 33

De leden van de BBB-fractie lezen dat de commissie hecht aan het hanteren van de MER-systematiek en dat de eerdere plan-MER uit 2022 volgens de commissie niet meer voldoet. De Minister kiest ervoor om de bestaande plan-MER aan te vullen met een uitgebreide effectanalyse en aanvullende milieuonderzoeken. Kan de Minister nader onderbouwen waarom met deze aanvulling voldoende invulling wordt gegeven aan de door de commissie geadviseerde MER-systematiek? Kan daarbij expliciet worden ingegaan op de wijzigingen ten opzichte van 2022, waaronder het wegvallen van het vierde naderingspunt, de gewijzigde positie van Hoger Naderen en de samenhang met Lelystad Airport?

Antwoord

Uit de diverse ontwerpsessie blijkt dat er één integraal ontwerp is dat maakbaar en internationaal inpasbaar is. Er zijn geen alternatieven. Een plan-MER, waarbij verschillende alternatieven worden gewogen, is in deze fase derhalve geen geschikt instrument. Wel in de hieraan voorafgaande fase waar om die reden een plan-MER is opgesteld. Dit laat onverlet dat voor het vervolgtraject zo veel mogelijk wordt aangesloten bij de mer-systematiek. Aan het advies wordt om die reden gehoor gegeven door, in aanvulling op de reeds uitgevoerde plan-MER van 2022, een uitgebreide effectanalyse uit te voeren waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen de effecten van autonome ontwikkelingen en de nieuwe indeling. De lokale effecten, waaronder geluid, stikstofdepositie en fijnstof, worden hierbij inzichtelijk gemaakt. Het toegenomen detailniveau van de nieuwe indeling maakt deze lokale verfijning bij het Voorlopig Ontwerp mogelijk. Daarbij worden niet alleen de wettelijk verplichte

geluidcontouren in beeld gebracht, maar ook de effecten buiten die contouren. De effecten van het wegvallen van een vierde naderingspunt in het ontwerp op omvliegen/uitstoot worden eveneens in beeld gebracht. Hiermee benadert de effectanalyse het detailniveau van een milieueffectrapport (MER).

Voor wijzigingen in het luchtruim die in de nabijheid van luchthavens plaatsvinden, geldt dat naast juridische verankering in de Regeling luchtverkeersdienstverlening, ook sprake kan zijn van een wijziging van een luchthavenbesluit of het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol. Leidend daarin zijn de wettelijke voorschriften zoals opgenomen in o.a. de Wet Luchtvaart en het Besluit burgerluchthavens. Een luchthavenbesluit/luchthavenverkeerbesluit kent een wettelijk voorgeschreven procedure. Een onderdeel van die procedure kan zijn de verplichting tot het uitvoeren van een milieueffectbeoordeling en/of het opstellen van een milieueffectrapportage (m.e.r). Een wijziging in het luchtruim kan namelijk leiden tot een wijziging van een Luchthaven(verkeer)besluit. Dit kan namelijk gevolgen hebben voor de routes die de vliegtuigen vliegen en daarmee de spreiding van de geluidsbelasting. Dit kan leiden tot aanpassingen van de hoogte van de grenswaarden of van de locatie van de handhavingspunten.

Voor de nieuwe opgave om gevechtsvliegtuigen op Lelystad Airport te stationeren in samenhang met 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer zullen, zodra de routes ontworpen zijn, ook de effecten van de militaire en civiele luchtruimwijzigingen met inbegrip van general aviation inzichtelijk gemaakt worden. Een wijziging van het Luchthavenbesluit is noodzakelijk om dit militair gebruik juridisch te borgen. Een onderdeel van die procedure kan zijn de verplichting tot het uitvoeren van een milieueffectbeoordeling en/of het opstellen van een milieueffectrapportage (m.e.r).

Voor de Hoger Naderen projecten zullen afzonderlijke effectbeoordelingen nodig zijn die kunnen plaatsvinden nadat de benodigde vaste naderingsroutes in samenspraak met de omgeving zijn ontworpen. Daarbij is continu dalen vanaf 6.000 voet het uitgangspunt.

Vragen 34 en 35

De leden van de BBB-fractie lezen dat ook effecten buiten de wettelijk verplichte geluidscontouren in beeld worden gebracht. Kan de Minister aangeven op welk detailniveau deze lokale effecten worden berekend? Worden daarbij ook gebieden meegenomen die niet direct naast luchthavens liggen, maar wel onder nieuwe of gewijzigde routes kunnen komen te liggen?

Antwoord

De mogelijke geluidseffecten zijn voor een breed gebied in kaart gebracht. Dit geldt voor het wettelijk voorgeschreven beperkingengebied begrensd door de 48 L_{den}-contour. Omdat ook buiten deze wettelijk voorgeschreven beperkingengebieden sprake kan zijn van hinder, is de geluidbelasting in een groter gebied in kaart gebracht, namelijk tot 45 $L_{den.}$Deze maat komt overeen met de advieswaarde voor vliegtuiggeluid in de WHO-richtlijnen en het advies van het RIVM.

Daarbij worden ook gebieden meegenomen die niet in de nabijheid van luchthavens liggen. Zo worden in het gehele gebied met luchtruimwijzigingen effecten uitgedrukt in de Number Above 60 (NA60) en NA70. Dit is een maat voor het aantal keer waarbij het geluidniveau van individuele

vliegtuigpassage boven de 60 dB (decibel) of meer, of 70 dB komt. Deze maat is daarmee ook representatief voor het aantal vliegtuigpassages. Deze maten zijn een aanvulling op de L_{den} geluidmaat. De NA60 laat ook effecten zien op grotere afstand van Schiphol. De waarde van 60 dB is vergelijkbaar met het geluidniveau van een gesprek, en deze maat is onder andere gekozen omdat deze in internationaal verband vaker wordt gebruikt.

Vraag 36

De leden van de BBB-fractie onderschrijven dat de krijgsmacht voldoende oefenruimte nodig heeft. Tegelijkertijd vragen deze leden hoe inwoners, gemeenten en provincies onder en nabij het militaire oefengebied weten waar zij aan toe zijn. De Minister schrijft dat exacte lokale geluids- en emissieberekeningen voor grote militaire oefenruimtes op grote hoogte niet kunnen worden vastgesteld op een manier die voldoet aan wetenschappelijke en methodologische eisen. Welke informatie kan wel kwantitatief worden gegeven, bijvoorbeeld over aantallen vliegbewegingen, gebruiksintensiteit, tijdvakken, vlieghoogtes, spreiding en typen oefeningen?

Antwoord

In het Voorlopig Ontwerp wordt de volgende kwantitatieve informatie gegeven: een schatting van het verwachte aantal vliegtuigbewegingen, de vliegtijden, spreiding en een indicatie van geluidsdruk bij verschillende vlieghoogtes.

Vraag 37

De leden van de BBB-fractie lezen dat het nut en de noodzaak van een incidenteel oefengebied voor de F-35 nader worden onderbouwd. Wanneer ontvangt de Kamer deze onderbouwing? Worden daarbij ook alternatieven onderzocht waarbij dit incidentele oefengebied niet, kleiner of op een andere locatie wordt ingepast?

Antwoord

De Kamer ontvangt de nadere onderbouwing bij het Voorlopig Ontwerp. Het incidentele oefengebied staat op plek vier in de ontwerpvolgorde. Op dit moment wordt onderzocht of, en zo ja waar, het incidentele oefengebied voor de F-35 kan worden ingepast. Daarbij wordt gekeken naar de operationele nut en noodzaak vanuit Defensie, de omvang en ligging van een dergelijk gebied, de wijze waarop het gebied incidenteel zou kunnen worden gebruikt en de gevolgen voor de inrichting en het gebruik van het civiele en militaire luchtruim. Ook worden de consequenties in beeld gebracht indien het incidentele oefengebied niet kan worden gerealiseerd.

Vraag 38

De leden van de BBB-fractie lezen dat de verbetering van de leefomgeving in belangrijke mate is gekoppeld aan de «Hoger Naderen»-projecten, terwijl de besluitvorming over de nieuwe luchtruimindeling en Hoger Naderen van elkaar wordt gescheiden. Hoe wordt voorkomen dat de nieuwe luchtruimindeling wordt vastgesteld, terwijl de concrete effecten van Hoger Naderen per luchthaven pas later volledig inzichtelijk worden?

Antwoord

De nieuwe indeling van het Nederlandse luchtruim is voorwaardelijk om Hoger Naderen per luchthaven mogelijk te maken, zie in dit verband ook het antwoord op vraag 17. Eerst wordt de nieuwe indeling vastgesteld en daarna de Hoger Naderen projecten.

Bij de start van het programma was de insteek om de trajecten simultaan te implementeren. Dit bleek echter uitvoeringstechnisch niet mogelijk. Derhalve is gekozen voor een gefaseerde aanpak. Bij het ontwerpen van de nieuwe inrichting wordt er rekening gehouden met voldoende ruimte voor de Hoger Naderen projecten.

Vragen 39 en 40

De leden van de BBB-fractie vragen hoe wordt gemeten of Hoger Naderen daadwerkelijk leidt tot minder hinder op de grond. Welke nulmeting wordt gebruikt? Wordt daarbij niet alleen gekeken naar gemiddelde geluidsbelasting, maar ook naar piekbelasting, frequentie van overvluchten, rustmomenten en concentratie van hinder onder vaste routes?

Antwoord

Voor de vervolgprojecten Hoger Naderen worden de algemeen geldende wettelijk voorgeschreven berekeningen voor vliegtuiggeluid gehanteerd. In het leertraject Hoger Naderen wordt deze benadering ook gehanteerd, met aanvulling van andere gegevens, zoals bijvoorbeeld hoogtes, aantallen vliegtuigbewegingen en piekbelastingen. De overige in de vraag genoemde indicatoren worden niet meegenomen, maar kunnen door belangstellenden wel afgeleid worden uit de resultaten. De daadwerkelijke resultaten zijn daarnaast altijd afhankelijk van het ontwerp- en participatieproces van de vaste naderingsroutes met de omgeving. Zo is ook bij het leertraject met de klankbordgroep afgestemd welke effecten worden bekeken.

Als er bij vervolgprojecten Hoger Naderen in samenspraak met de omgeving vaste naderingsroutes geïdentificeerd zijn, dan wordt er een nulmeting gedaan en wordt berekend wat het verschil in geluidbelasting en geluidniveaus is van de potentiële vaste naderingsroutes. Bij het leertraject Hoger Naderen is er reeds een nulmeting uitgevoerd en gedeeld met de klankbordgroep. Aangezien op dit moment voor het leertraject alleen een zoekgebied bepaald is, maar nog geen routeontwerp, is een volledige berekening nog niet mogelijk om de precieze lokale effecten ten opzichte van de nulmeting in kaart te brengen. Wél is er al een gevoeligheidsanalyse voor naderingen naar de Zwanenburgbaan uitgevoerd. Deze analyse, op basis van huidige vliegpaden voor het voorgestelde zoekgebied, bevestigt dat de geluidcontouren kleiner zullen zijn en daarom tot minder geluid op de grond leiden. Ook onder een vaste route.

Vraag 41

De leden van de BBB-fractie vragen hoe wordt omgegaan met het risico dat vaste naderingsroutes hinder voor sommige inwoners verminderen, maar voor anderen juist concentreren. Wordt per gebied inzichtelijk gemaakt waar hinder afneemt en waar hinder toeneemt, ook wanneer de gemiddelde geluidsbelasting per saldo daalt?

Antwoord

Ja, bij de toekomstige vervolgtrajecten Hoger Naderen worden de (geluids)effecten in kaart gebracht op de potentiële vaste naderingsroutes die in samenspraak met de omgeving geïdentificeerd worden. Deze aanpak wordt momenteel ook in het leertraject gehanteerd en na afloop geëvalueerd. Zo is er in het kader van het leertraject al een gevoeligheidsanalyse voor vaste naderingen naar de Zwanenburgbaan uitgevoerd. Hieruit bleek dat de geluidcontouren kleiner worden en er overal, ook onder de vaste naderingsroute, minder geluid op de grond wordt verwacht. De precieze effecten kunnen echter pas in kaart gebracht worden als er daadwerkelijk een vaste naderingsroute ontworpen is. Daarnaast wordt het leertraject samen met de omgeving en belanghebbenden na afloop geëvalueerd.

Vraag 42

De leden van de BBB-fractie lezen dat de brief afzonderlijk ingaat op Lelystad Airport. Zij vragen hoe de effectanalyses voor de luchtruimherziening zich verhouden tot de effectonderzoeken bij het gewijzigde Luchthavenbesluit Lelystad Airport. Welke effecten worden in welk traject onderzocht, hoe wordt voorkomen dat effecten tussen beide trajecten vallen en op welk moment krijgt de Kamer een integraal beeld van de gevolgen van militair gebruik, civiel commercieel verkeer en general aviation rond Lelystad Airport?

Antwoord

De wijziging van het Luchthavenbesluit voor ingebruikname van de luchthaven voor 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer, die momenteel wordt voorbereid, vindt plaats in het huidige luchtruim. De effecten hiervan worden in beeld gebracht bij de wijziging van het Luchthavenbesluit Lelystad.

Voor de nieuwe opgave om gevechtsvliegtuigen op Lelystad te stationeren in samenhang met 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer zullen, zodra de routes ontworpen zijn, ook de effecten van de militaire en civiele luchtruimwijzigingen inzichtelijk gemaakt worden. Dit is met inbegrip van de general aviation en ten behoeve van participatie over deze routes. De stationering van jachtvliegtuigen op Lelystad Airport vereist een zorgvuldig en meerjarig proces met participatie. Defensie is gestart met de voorbereidende werkzaamheden en voorziet een gefaseerd ontwikkeltraject met een ingroeipad van circa tien jaar, inclusief de benodigde fysieke uitbreidingen van de luchthaven. Een wijziging van het Luchthavenbesluit is tezijnertijd noodzakelijk om dit militair gebruik juridisch te borgen. Hiervoor zullen de vereiste procedures, inclusief m.e.r.-procedure en inspraak, worden doorlopen. Dit zal ook in voorhang naar de Kamer worden gestuurd. Er zullen enkele jaren nodig zijn om dit voor te bereiden.

Vraag 43 en 44

De leden van de BBB-fractie lezen dat voor de aanpassingen van de civiele aansluitingen de huidige routeset geen uitgangspunt is. Wat betekent dit concreet voor de verdere uitwerking van de routes van en naar Lelystad Airport? Welke onderdelen uit eerdere routeontwerpen worden losgelaten en welke onderdelen kunnen opnieuw worden betrokken bij het nieuwe ontwerp?

Antwoord

Door het genomen kabinetsbesluit voor militaire ontwikkeling worden voorbereidingen in gang gezet om de noodzakelijke militaire transitroutes voor jachtvliegtuigen van en naar het militair oefengebied te ontwerpen, in samenhang met civiel verkeer. Hierdoor zal er opnieuw worden gekeken naar de routes en zijn de aansluitingen uit de huidige routeset geen uitgangspunt. Wel zal het uitgangspunt voor alle civiele routes continu klimmen en dalen blijven.

Vraag 45

De leden van de BBB-fractie constateren dat de Minister in het commissiedebat Luchtvaart van 21 april jl. heeft aangegeven dat de laagvliegroutes volgens hem zijn opgelost en dat dit wordt vastgelegd in de Luchtvaartgids. Kan de Minister toelichten welke juridische betekenis deze vastlegging heeft?

Antwoord

In artikel 7 van het Besluit luchtverkeer 2014 staat dat de gezagvoerder een vlucht uitvoert volgens de vastgestelde luchtverkeersroutes en -procedures, tenzij door een verlener van luchtverkeersleidingsdiensten een andersluidende opdracht is gegeven. Deze routes worden vastgesteld door de Minister en gepubliceerd in de luchtvaartgids op grond van artikel 3 van de Regeling luchtverkeersdienstverlening. Overtreding van artikel 7 van het Besluit luchtverkeer is in artikel 33 van dit besluit aangemerkt als een strafbaar feit. De handhaving hierop is onder andere wettelijk vastgelegd in artikel 11.9 van de Wet luchtvaart.

Vraag 46

Op welk moment ontvangt de Kamer de toegezegde schriftelijke toelichting op de formulering in de Luchtvaartgids en kan de Kamer daar nog op reageren, voordat deze in werking treedt?

Antwoord

In aanloop naar de ingebruikname van Lelystad Airport voor handelsverkeer zal de Kamer, conform toezegging, schriftelijk worden geïnformeerd hoe de geschetste oplossingen in de luchtvaartgids een plek krijgen.

Vragen 47 en 48

De leden van de BBB-fractie lezen dat wordt aanbevolen om meer duidelijkheid te geven over general aviation in de nieuwe luchtruimindeling. Welke gevolgen heeft de nieuwe luchtruimindeling voor recreatieve luchtvaart, vliegscholen, zweefvliegers, maatschappelijke vluchten zoals trauma- en politievluchten, en kleine regionale luchthavens? Kan de Minister aangeven of door de nieuwe luchtruimindeling beperkingen ontstaan voor bestaande gebruikers van het lagere luchtruim?

Antwoord

De wensen van deze luchtruimgebruikers zijn geïnventariseerd en ook meegenomen in het ontwerpproces. Daarbij wordt op dit moment geen negatieve impact op deze luchtruimgebruikers verwacht.

Vraag 49

Worden de gevolgen voor regionale bereikbaarheid, vliegveiligheid en opleidingscapaciteit apart in beeld gebracht?

Antwoord

Vliegveiligheid is te allen tijde randvoorwaardelijk voor de Luchtruimherziening. Uitgangspunt is dat de luchtruimherziening geen impact heeft op de regionale bereikbaarheid en opleidingscapaciteit.

Vraag 50

De leden van de BBB-fractie lezen dat voor de nieuwe luchtruimindeling de mogelijkheden om specifieke wensen uit de omgeving mee te nemen beperkt zijn, terwijl participatie bij Hoger Naderen een grotere rol krijgt. Kan de Minister concreet aangeven waarop inwoners, gemeenten, provincies, maatschappelijke organisaties, ondernemers in de regio en gebruikers van general aviation bij de nieuwe luchtruimindeling nog wel invloed kunnen uitoefenen?

Antwoord

In algemene zin geldt dat een uitgebreid en zorgvuldig participatieproces wordt doorlopen. Het programma Luchtruimherziening heeft vanaf de start intensief gecommuniceerd en gesprekken gevoerd met alle betrokken stakeholders. Dit is in de diverse documenten zoals de Startbeslissing (2019), de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (2019), ontwerp-Voorkeursbeslissing (2021) met bijbehorende plan-MER, de Voorkeursbeslissing (2022) en het Schetsontwerp nieuwe indeling en de Startnotitie Hoger Naderen (2025) vastgelegd. Door het doorlopen van navolgbare stappen en het betrekken van de samenleving, wordt er stapsgewijs toegewerkt aan het realiseren van de luchtruimherziening. Met de Voorkeursbeslissing is een richtinggevend besluit op hoofdlijnen genomen om het luchtruim klaar te maken voor de toekomst. De verdere uitwerking vindt plaats in deelprojecten in de ontwerp- en realisatiefase. Per deelproject is voorzien in een uitgebreid proces met de omgeving.

Het klopt dat er in deze fase beperkte ruimte is om nog te consulteren op de nieuwe indeling. Er is, vanwege internationale afhankelijkheden en veiligheid in het complexe routestelsel, geen ander maakbaar ontwerp. In de nieuwe indeling worden wijzigingen onder de 1.800 meter zoveel mogelijk voorkomen. De achterliggende motivatie is dat de nieuwe indeling als tussenstap gepaard moet gaan met zo min mogelijk geluidsveranderingen op de grond. Na de nieuwe indeling kan in samenspraak met de omgeving worden ingezet op geluidsverbeteringen rond luchthavens. Boven de 1.800 meter is ontworpen voor kortst mogelijke vliegafstanden en daardoor minder uitstoot (CO_2) door burgerluchtvaart in lijn met Single European Sky.

Daar waar nog zeer beperkt mogelijkheden zijn voor inbreng zal dat expliciet worden aangegeven in een participatieplan bij het Voorlopig Ontwerp. Sowieso wordt er bij het Voorlopig Ontwerp daar waar effecten zijn, gericht het gesprek aangegaan met betrokkenen, waaronder gedeputeerden, wethouders, de luchtvaartsector en maatschappelijke partijen waaronder omwonenden. De nieuwe indeling van het luchtruim legt het fundament voor de tweede stap: Hoger Naderen projecten per luchthaven. De verbetering in de leefomgeving zit vooral in deze projecten die in nauwe samenwerking met de omgeving worden ontwikkeld.

Vraag 51

De leden van de BBB-fractie lezen dat het voorlopig ontwerp in een op een voorhang gelijkende procedure aan de Kamer wordt aangeboden. Hoeveel tijd krijgt de Kamer om op het voorlopig ontwerp en de effectanalyses te reageren?

Antwoord

Er is toegezegd om het Voorlopig Ontwerp te delen met de Kamer. De minimale termijn bij een voorhangprocedure is een periode van vier weken.

Vraag 52

Kan de Minister toezeggen dat het Voorlopig Ontwerp niet onomkeerbaar wordt vastgesteld, voordat de Kamer de bijbehorende effectanalyses, de verwerking van de aanbevelingen van de commissie en de gevolgen voor Lelystad Airport, Hoger Naderen, het militaire oefengebied en general aviation in samenhang heeft kunnen beoordelen?

Antwoord

Het kabinet heeft tot op heden voor de luchtruimherziening een gefaseerde aanpak gevolgd, geïnspireerd op de MIRT-werkwijze. Aanvankelijk voorzag de ontwerp-Voorkeursbeslissing een plan-uitwerkingsfase waarin alle onderdelen van de luchtruimherziening gelijktijdig en gezamenlijk uitgewerkt zouden worden met participatie over dat geheel en inzicht van alle effecten. Voortschrijdend inzicht vanuit ontwerpsessies in binnen- en buitenland heeft er echter toe geleid dat er geconcludeerd is dat dit té complex en onuitvoerbaar is. Een gefaseerde aanpak met zorgvuldige stappen bleek noodzakelijk. Zodoende wordt sinds 2022 de zogenoemde Egis-ontwerpvolgorde gehanteerd, een prioriteitenkader opgesteld door adviesbureau Egis, om de nieuwe indeling van het Nederlandse luchtruim vorm te geven.[7] In de Voorkeursbeslissing is derhalve gekozen voor een gefaseerde aanpak waarin planvorming, participatie en besluitvorming per regionaal deelproject centraal staan. Zo kan doelgerichter gewerkt worden aan de ontwerpen en kan de participatie gerichter per deelproject plaatsvinden. Dit is reeds in 2022 met de Kamer gedeeld.[8] De gevolgde denkwijze en procedure heeft, met de vaststelling van de Voorkeursbeslissing, het Schetsontwerp en eind dit jaar het Voorlopig Ontwerp een stabiele hoofdlijn opgeleverd.

De Kamer ontvangt zoals eerder is toegezegd het Voorlopig Ontwerp, inclusief onderliggende effectanalyses.[9] Hierbij wordt ook de uitwerking van de aanbevelingen van de adviescommissie meegenomen. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Staatssecretaris van Defensie nemen als bevoegd gezag op basis van het Voorlopig Ontwerp een besluit om de implementatie voor te bereiden. Het vaststellen van de nieuwe inrichting is een noodzakelijke randvoorwaarde voor de inrichting van de Hoger naderen projecten. Daarmee ontstaan heldere kaders.

Bij het Voorlopig Ontwerp zijn de routes voor zowel militaire als civiele aansluitingen voor Lelystad Airport nog niet bekend. Inpassing vindt volgens de Egis-prioritering plaats zonder aanpassingen aan de ontworpen Schiphol stromen en overvliegers, inclusief de ruimte voor

[7] Tweede Kamer, vergaderjaar 2022–2023, Kamerstuk 31 936, nr. 997
[8] Tweede Kamer, vergaderjaar 2022–2023, Kamerstuk 31 936, nr. 997
[9] Tweede Kamer, vergaderjaar 2023–2024. Kamerstuk 31 936, nr. 1117

toekomstig Hoger Naderen. De stationering van jachtvliegtuigen op Lelystad Airport vereist een zorgvuldig en meerjarig proces met participatie. Daarbij worden ook de effecten van de militaire en civiele luchtruimwijzigingen voor het luchtverkeer met inbegrip van de general aviation, inzichtelijk gemaakt. Een wijziging van het Luchthavenbesluit is noodzakelijk om dit juridisch te borgen, inclusief voorhang Kamer.

Vanwege de volgordelijkheid van de projecten zijn de effecten van de vervolgprojecten Hoger Naderen burgerluchthavens bij het Voorlopig Ontwerp nog niet bekend. In de vervolgprojecten wordt minder vaak gebruik gemaakt van de huidige werkwijze («vectoring») voor landingen en zullen vliegtuigen vaker langs een vaste naderingsroute naar de landingsbaan vliegen, waardoor continu dalen mogelijk wordt gemaakt. Deze routes (45–15 km voor de luchthaven) worden in afstemming met de omgeving ontwikkeld. De effecten ervan zijn afhankelijk van waar deze komen te liggen. De implementatie hiervan is na de implementatie van de nieuwe indeling, dus vanaf 2031–2032.

Vragen 53, 54, 55 en 56

De leden van de BBB-fractie vragen daarnaast aandacht voor de gevolgen van laagvliegactiviteiten van Defensie boven landbouwgebieden. Deze leden begrijpen het belang van voldoende oefenruimte voor de krijgsmacht, maar wijzen erop dat laagvliegende militaire toestellen in sommige gevallen leiden tot ernstige stress bij landbouwhuisdieren, met ongevallen, verwondingen, verdrukking of zelfs sterfte tot gevolg. Kan de Minister toelichten hoe de huidige schadeafhandeling bij incidenten met dieren in laagvlieggebieden is georganiseerd? Worden de schadeclaims in dergelijke situaties doorgaans ruimhartig en laagdrempelig afgehandeld? Hoe wordt geborgd dat niet alleen naar de financiële schade wordt gekeken, maar ook oog is voor de emotionele impact op dierhouders wanneer dieren gewond raken of overlijden als gevolg van militaire activiteiten? Welke instructies gelden binnen Defensie voor een zorgvuldige en menselijke omgang met getroffen agrariërs in dergelijke situaties?

Antwoord

Allereerst is het van belang op te merken dat laagvlieggebieden van Defensie buiten de reikwijdte van het programma luchtruimherziening vallen. De nieuwe indeling van het luchtruim voorziet alleen in de trainingsbehoefte van de F-35 op grotere hoogte vanaf circa 1.800 meter. Er worden als gevolg van de Luchtruimherziening geen schadegevallen verwacht.

Mocht er door toedoen van vliegactiviteiten van Defensie schade optreden, dan is er de mogelijkheid een schadeclaim in te dienen. De behandeling van schadeclaims verloopt via de Schadecommissaris Krijgsmacht (SCK) van de afdeling Claims derden. Zodra een schademelding wordt ontvangen, neemt de SCK telefonisch contact op met de betrokken dierhouder om op korte termijn, doorgaans binnen een week en veelal al binnen enkele dagen, een huisbezoek af te leggen. Voorafgaand aan dit bezoek wordt intern onderzoek gedaan naar de betreffende vliegbeweging en worden beschikbare beelden beoordeeld. Tijdens het huisbezoek worden de toedracht van het incident, de aard en omvang van de schade en de verdere procedure besproken. Daarbij wordt niet alleen aandacht besteed aan de financiële schade, maar ook aan de emotionele impact op de dierhouder wanneer dieren gewond raken of overlijden als gevolg van militaire activiteiten. Juist daarom is schadebehandeling mensenwerk en kan niet volledig via een standaardproces worden

afgehandeld. Wel wordt gewerkt met een interne leidraad om uniformiteit aan te brengen in de behandeling en beoordeling van veelvoorkomende schadegevallen. Voor agrarische schade wordt gebruik gemaakt van marktprijzen uit vakbladen zoals *De Boerderij* en *Nieuwe Oogst*. Bij letsel of overlijden van een paard wordt een onafhankelijke taxateur ingeschakeld. Persoonlijk contact tussen de SCK en de gedupeerde blijft gedurende het gehele schadeafhandelingsproces centraal staan.

Vragen 57, 58 en 59

De leden van de BBB-fractie wijzen daarnaast op eerdere incidenten waarbij in militaire laagvlieggebieden hoogspanningsleidingen werden geraakt, met grootschalige stroomuitval tot gevolg. In dergelijke situaties kunnen boerenbedrijven acuut in de problemen komen, bijvoorbeeld doordat melkrobots, ventilatiesystemen, koeling of watervoorzieningen uitvallen. Kan de Minister aangeven of er inmiddels draaiboeken of calamiteitenplannen bestaan voor situaties waarin door militaire oefeningen of incidenten langdurige stroomuitval ontstaat in agrarische gebieden? Is voorzien in de snelle inzet van noodstroomvoorzieningen of mobiele aggregaten voor getroffen boerenbedrijven? Wordt daarbij samengewerkt met veiligheidsregio's, netbeheerders en de agrarische sector, zodat diergezondheidsproblemen en dierenleed zo veel mogelijk kunnen worden voorkomen?

Antwoord

Allereerst is het van belang op te merken dat laagvlieggebieden van Defensie buiten de reikwijdte van het programma luchtruimherziening vallen. De nieuwe indeling van het luchtruim voorziet alleen in de trainingsbehoefte van de F-35 op grotere hoogte vanaf circa 1.800 meter. Er worden als gevolg van de Luchtruimherziening geen schadegevallen verwacht.

Calamiteitenplannen of draaiboeken voor langdurige stroomuitval, ongeacht de oorzaak daarvan, vallen onder de verantwoordelijkheid van de betreffende veiligheidsregio's en netbeheerders. Defensie beschikt daarom niet over afzonderlijke draaiboeken specifiek voor stroomuitval in agrarische gebieden als gevolg van militaire activiteiten. De verantwoordelijkheid voor het borgen van de bedrijfscontinuïteit, waaronder de beschikbaarheid van noodstroomvoorzieningen of mobiele aggregaten, ligt primair bij het getroffen bedrijf zelf. Er is dan ook niet voorzien in een structurele inzet van noodstroomvoorzieningen door Defensie voor getroffen bedrijven. Wel bestaat er samenwerking tussen Defensie en de veiligheidsregio's in het kader van crisisbeheersing. Iedere veiligheidsregio beschikt over een Regionaal Militair Operationeel Adviseur (RMOA), die lokale bestuurders adviseert over mogelijke militaire ondersteuning en de inzet van defensiemiddelen of expertise. De voorzitter van een veiligheidsregio kan Defensie verzoeken om militaire bijstand ter ondersteuning bij de bestrijding van zware rampen, crises of ordehandhaving.

Vraag van de leden van de ChristenUnie-fractie

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen dat de nieuwe indeling is voorzien in de periode 2031–2032.

Vraag 60

Kan de Minister nader specificeren wat de tijdlijn is in aanloop naar de implementatie, hoe de verschillende fases worden vormgegeven en welke partijen hierbij worden betrokken?

Antwoord

Naar verwachting in het voorjaar van 2027 kunnen de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Staatssecretaris van Defensie, als bevoegd gezag, op basis van het voorlopige ontwerp een besluit nemen om de implementatie voor te bereiden («Besluit tot implementatie»). Daarbij zal het voorlopige ontwerp ook aan de Tweede Kamer worden voorgelegd. Bij het Voorlopig Ontwerp wordt een participatieplan gepubliceerd. Hierin wordt van Voorlopig Ontwerp tot en met implementatie de betrokkenheid van de Kamer en omgeving meer in detail omschreven. Onderstaand volgt de globale fasering.

Definitief ontwerp (naar verwachting begin 2030)

Wanneer het besluit tot implementatie is genomen, start de detailuitwerking door de luchtverkeersleidingsorganisaties (LVNL en MUAC). Naast het toetsen van de werkbaarheid worden er gedetailleerde veiligheidsanalyses opgesteld. Deze veiligheidsanalyses zullen voor goedkeuring aan de toezichthouders (ILT-Luchtvaartautoriteit en Militaire Luchtvaartautoriteit) worden voorgelegd. Daarnaast moet er goedkeuring aan de Duitse toezichthouders worden gevraagd.

Om het ontwerp te operationeel te valideren worden er in samenwerking met internationale partners grootschalige digitale simulaties van de nieuwe indeling van het luchtruim georganiseerd. Deze afsluitende validatiesimulaties vinden naar verwachting eind 2029 plaats bij de EUROCONTROL Innovation Hub in Parijs. Hierna wordt het Definitief Ontwerp afgerond, naar verwachting begin 2030. Mochten in het Definitieve Ontwerp nog significante wijzigingen plaatsvinden ten opzichte van het Voorlopig Ontwerp, bijvoorbeeld vanuit vliegveiligheid, dan zal de Tweede Kamer hierover worden geïnformeerd.

Implementatie nieuwe indeling luchtruim (naar verwachting 2031–2032)

Hierna vindt juridische verankering plaats. Ten behoeve van wijzigingen in het luchtruim die in de nabijheid van luchthavens plaatsvinden, geldt dat naast juridische verankering in de Regeling luchtverkeersdienstverlening, ook sprake kan zijn van een wijziging van een luchthavenbesluit of het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol. Leidend daarin zijn de wettelijke voorschriften zoals opgenomen in o.a. de Wet Luchtvaart en het Besluit burgerluchthavens. Een luchthavenbesluit/luchthavenverkeersbesluit kent een wettelijk voorgeschreven procedure. Een onderdeel van die procedure kan zijn de verplichting tot het uitvoeren van een milieueffectbeoordeling of het opstellen van een milieueffectrapportage. Daarnaast gelden wettelijk voorgeschreven inspraakmomenten en een voorhangprocedure bij de Staten-Generaal en advisering door de Afdeling advisering van de Raad van State. Deze procedures zijn omvangrijk en tijdrovend en liggen daarmee op het gevraagde kritieke pad.

Parallel hieraan vindt de invoering van de wijzigingen in de systemen voor luchtverkeersleiding plaats en de opleiding van luchtverkeersleiders.

Tot slot vindt vaststelling van de luchtruimwijzigingen plaats door Minister van IenW en de Staatssecretaris van Defensie op grond van de

Regeling luchtverkeersdienstverlening en worden deze wijzigingen in de Luchtvaartgids (AIP) gepubliceerd. De Tweede Kamer wordt hierover bericht. Dit zal naar verwachting 2031–2032 zijn.

BIJLAGE TABEL MET OPVOLGING AANBEVELINGEN VAN DE ADVIESCOMMISSIE

	Aanbeveling	Opvolging van advies: overnemen, gedeeltelijk of niet?
	Proces	
1	Maak inzichtelijk hoe doelstellingen zijn verschoven en waarom.	Overnemen.
2	Richt een permanent programma in voor veranderingen in het luchtruim.	Gedeeltelijk overnemen. Invulling volgt via de doorontwikkeling van Hoger Naderen, wat aansluit aan bij de internationale en Europese afspraken over Continuous Descent Operations. Zie de Kamerbrief van april jl. voor nadere toelichting. Reguliere (kleine) luchtruimwijzigingen worden buiten het programma uitgevoerd. Een beperkt aantal luchtvaart- en overheidsinstanties kunnen initiatieven ontplooien om het luchtruim of een vliegroute te wijzigen. Dit zijn onder andere Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), Nederlandse luchthavens, Provincies en het Rijk.
3	Betrek belanghebbenden zo vroeg mogelijk bij het proces van de Luchtruimherziening en maak duidelijk hoe en wanneer zij invloed hebben.	Overnemen.
4	Zorg voor transparantie en documentatie over het vervallen van het Vierde Naderingspunt.	Overnemen.
5	Wees transparanter over de wijze waarop veiligheid in de Luchtruimherziening wordt geborgd.	Overnemen.
6	Wees duidelijk en consistent over wat wordt bedoeld met de capaciteit van het luchtruim.	Overnemen.
	Militair oefengebied	
7	Onderbouw nut en noodzaak van het groter militair oefengebied robuuster.	Overnemen. Zie uitgebreide toelichting op vraag 16.
8	Bezie of de besluitvorming over de luchtruimindeling kan worden bespoedigd met het oog op de geopolitieke situatie.	Gedeeltelijk overnemen. De besluitvorming over de nieuwe indeling van het luchtruim kent een zorgvuldig traject, mede vanwege de samenhang met civiele luchtvaart, (luchtvaart)veiligheid, internationale afstemming en juridische procedures. De nieuwe luchtruimindeling staat op dit moment gepland voor 2031–2032. Voor de tussenliggende periode wordt wél gewerkt met tijdelijke activering van het grensoverschrijdende oefengebied.
9	Onderbouw nut en noodzaak van een eventueel klein oefengebied voor de F-35 voor incidenteel gebruik.	Overnemen. Zie uitgebreide toelichting op vraag 37.
10	Intensiveer de gesprekken met de Denen over het aansluiten van hun militair oefengebied.	Overnemen. Er is reeds contact voor het tijdelijk activeerbare grensoverschrijdende oefengebied (CBA North).
11	Wees transparant richting belanghebbenden over de wijze waarop het oefengebied gebruikt wordt.	Overnemen. Zie hiervoor het antwoord op vraag 36. Aanvullend geldt dat er boven het Waddengebied geen wijziging optreedt ten opzichte van de huidige situatie en de bestaande militaire oefenruimte. Wel laat Defensie de effecten van haar militaire activiteiten in het Waddengebied onderzoeken door onafhankelijke wetenschappelijke instituten Koninklijk Nederlands Instituut voor Onderzoek der Zee (NIOZ) en Wageningen Marine Research (WMR).
	Effecten voor de leefomgeving	
12	Onderzoek nader de effecten op de leefomgeving voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan.	Overnemen, de effecten worden gefaseerd in kaart gebracht. Zie uitgebreide reactie onder vraag 11.
13	Neem recente inzichten en ontwikkelingen mee in de wijze waarop geluid wordt berekend en gemeten.	Overnemen.
14	Stel een plan-MER op bij de volgende fase (het zogeheten Voorlopig Ontwerp).	Gedeeltelijk overnemen. Aan het advies wordt invulling gegeven door bij de nieuwe indeling in aanvulling op de reeds uitgevoerde plan-MER een uitgebreide effectanalyse uit te voeren. Zie reactie op vraag 33 voor een nadere toelichting.
	Hoger Naderen	
15	Benut het Leertraject maximaal en betrek belanghebbenden actief.	Overnemen.
16	Breng nader in kaart wat de effecten zijn van de herziening op het gebied van (ultra)fijnstof.	Gedeeltelijk overnemen. Zie nadere toelichting bij de reactie op vragen 6 en 7.
17	Onderzoek subroutes voor variatie.	Overnemen. Zie nadere toelichting bij de reactie op vraag 28.
18	Formuleer streefcijfers op het gebied van geluid en emissies.	Gedeeltelijk overnemen. Het streefdoel binnen de Hoger Naderen trajecten is aantoonbare en overtuigende geluidhinderreductie. Dit wordt onderbouwd met berekeningen en metingen. Zie voor uitgebreide toelichting de Kamerbrief van april jl.

	Aanbeveling	Opvolging van advies: overnemen, gedeeltelijk of niet?
19	Betrek de effecten van de Luchtruimherziening bij bestuurlijke gesprekken met medeoverheden.	Overnemen.
	Lelystad	
20	Maak inzichtelijk wat de effecten zijn op de leefomgeving voorafgaand aan openstelling Lelystad Airport.	Gedeeltelijk overnemen. Gezien het advies geschreven is vóór publicatie van het coalitieakkoord is de situatie veranderd. Momenteel wordt een wijziging van het Luchthavenbesluit voorbereid om de luchthaven voor handelsverkeer te openen in het huidige luchtruim. Dat wordt inzichtelijk gemaakt in de onderliggende milieueffecten voor 10.000 vliegtuigbewegingen. Van 45.000 vliegtuigbewegingen is momenteel geen sprake. Zie voor uitgebreide toelichting de Kamerbrief van april jl.
21	Maak inzichtelijk wat de effecten zijn op de leefomgeving voorafgaand aan stationering F-35's.	Overnemen. Zie nadere toelichting bij de reactie op vraag 42.
22	Maak de gevolgen van het Schetsontwerp voor de general aviation inzichtelijk.	Overnemen.
23	Stel een helder normerings- en handhavingskader voor luchtruimherzieningen, zodat omwonenden van luchthavens weten waar ze aan toe zijn.	Niet overnemen. De basis voor rechtsbescherming en juridische borging ligt in het luchthavenverkeersbesluit en de luchthavenbesluiten. Ook wordt gewerkt aan een nieuw stelsel voor de regulering van vliegtuiggeluid. Het handhavingsinstrumentarium wordt versterkt en het aantal handhavingspunten uitgebreid; meer in lijn met hoe het nu onder de Omgevingswet voor weg en spoor is geregeld. De stelselvernieuwing komt aan meerdere doelen tegemoet waaronder het versterken van de individuele (rechts)bescherming van omwonenden tegen vliegtuiggeluid. Voor luchtruimwijzigingen wordt hierbij aangesloten. Zie voor uitgebreide toelichting de Kamerbrief van april jl.