

Vergaderjaar 2020–2021

**31 936**

**Luchtvaartbeleid**

**Nr. 832**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 januari 2021

In de Voortgangsbrief Luchtruimherziening van 18 december 2020 hebben wij de publicatie van de ontwerpVoorkeursbeslissing aangekondigd. De Voorkeursbeslissing vormt de afronding van de Verkenningsfase van het programma luchtruimherziening, zoals is vastgelegd in de Startbeslissing van april 2019. Met deze beslissing leggen we de basis voor de herziening van het Nederlandse luchtruim.

Het Nederlandse luchtruim wordt intensief gebruikt. Er ligt een grote opgave om het gebruik van het luchtruim te verduurzamen en te zorgen voor beperking van hinder op de grond. Daarnaast heeft Defensie voldoende ruimte nodig voor het uitoefenen van haar grondwettelijke taak, waaronder bijvoorbeeld het oefenen met het nieuwe gevechtsvliegtuig de F-35. In de Startbeslissing zijn daarom drie samenhangende doelen vastgesteld voor de herziening: efficiënter gebruik en beheer van het luchtruim, beperking van klimaateffect en hinder in de omgeving, en verruiming van de civiele capaciteit en militaire missie effectiviteit. Deze doelen zijn in lijn met de ingezette koers van de Luchtvaartnota «Verantwoord vliegen naar 2050». Veiligheid staat daarbij voorop.

*Ontwerp-Voorkeursbeslissing*

De Voorkeursbeslissing is een richtinggevend besluit op hoofdlijnen. Hiermee zet het Kabinet een belangrijke stap op weg naar een toekomstig luchtruim met voldoende capaciteit, een meer duurzame afhandeling van luchtverkeer en minder hinder op de grond. Het onafhankelijk opgestelde, vooral kwalitatieve milieueffectrapport (PlanMER) laat zien dat, gebaseerd op de huidige inzichten, met het realiseren van de Voorkeursbeslissing positieve effecten te bereiken zijn. De andere wijze van afwikkeling van het luchtverkeer kan leiden tot beperking van het geluidsprofiel op de grond (ordegrootte 20%), vermindering van CO<sub>2</sub>- en stikstofemissies (circa 8% minder brandstofverbruik per vlucht) en reductie van de vliegtijd (circa 9%) in combinatie met een verruiming van de capaciteit in het luchtruim.

Of deze effecten daadwerkelijk worden gehaald, is afhankelijk van de verdere uitwerking in de Planuitwerkingsfase. Bij de inschatting van deze effecten is er van uitgegaan dat alle onderdelen van de Voorkeursbeslissing in samenhang zijn gerealiseerd.

De Voorkeursbeslissing voorziet in het realiseren van een nieuwe hoofdstructuur van het Nederlandse luchtruim en op het invoeren van een nieuw operationeel concept voor de afhandeling van het luchtverkeer. De nieuwe hoofdstructuur betreft het herinrichten van het oostelijk en zuidoostelijk deel van het luchtruim en de herinrichting van het naderingsluchtruim voor Schiphol, Rotterdam en Lelystad. Daarmee kunnen de luchthavens van Schiphol, Rotterdam, Lelystad en Eindhoven duurzamer worden ontsloten. Ook wordt het noordelijk deel van het luchtruim opnieuw ingericht. Het bestaande militaire oefengebied wordt uitgebreid in zuidelijke richting om te voorzien in de oefenbehoefte van de F-35. In dat kader is ook een intensieve samenwerking met Duitsland aangegaan en wordt de haalbaarheid van een grensoverschrijdend oefengebied onderzocht, zoals eerder aan Uw Kamer is gemeld in de voortgangsbrieven in 2020. In het Voorkeursbesluit zijn alleen de hoofdlijnen van de nieuwe hoofdstructuur opgenomen, waardoor nog geen gedetailleerde geografische effecten waren te bepalen in het uitgevoerde plan MER. De effecten van de gewijzigde hoofdstructuur kunnen in beeld worden gebracht als een verdere uitwerking van de routestructuur van het luchtverkeer heeft plaatsgevonden. Dit wordt gedaan in de Planuitwerkingsfase.

Het nieuwe operationeel concept betekent dat overeenkomstig de Europese eisen in het kader van de Single European Sky het luchtverkeer op een meer planmatige, voorspelbare wijze wordt afgewikkeld met zo min mogelijk hinder en zo weinig mogelijk CO<sub>2</sub>-uitstoot. Dat gebeurt door bij de afhandeling van civiel handelsverkeer en militair transitverkeer standaard uit te gaan van het concept van continu klimmen en continu dalen over vaste routes. Daardoor kunnen vliegtuigen de Nederlandse luchthavens hoger aanvliegen en zijn vertrekkende vluchten sneller op grote hoogte. Overeenkomstig de Luchtvaartnota 2020–2050 worden woongebieden en kwetsbare gebieden waar mogelijk vermeden. Het milieueffectrapport laat zien dat realisatie van dit concept betekenisvolle positieve effecten heeft en zorgt voor minder geluidsoverlast in de omgeving en beperking van de uitstoot.

#### *Aangeboden stukken*

Als bijlage bij deze brief treft u de ontwerpVoorkeursbeslissing aan alsmede het Plan-MER en de Passende Beoordeling op Hoofdlijnen wat betreft Natura2000<sup>1</sup>. Deze stukken zijn ook gepubliceerd op de website [www.luchtvaartindetoeekomst.nl](http://www.luchtvaartindetoeekomst.nl). Daar zijn ook onderliggende documenten zoals het uitgewerkte Voorkeursalternatief te vinden.

#### *Vervolg totstandkoming Voorkeursbeslissing*

Graag willen wij onze dank uitspreken aan alle partijen die in aanloop naar deze ontwerpVoorkeursbeslissing hun inbreng hebben geleverd. Samen met het Plan-MER en de Passende Beoordeling voor Natura2000 liggen deze documenten conform de gehanteerde Plan-m.e.r. procedure vanaf 15 januari zes weken lang ter inzage. Het staat eenieder vrij om gedurende die periode zienswijzen in te dienen. Ook zal de Commissie voor de m.e.r. een onafhankelijk advies uitbrengen of het Plan-MER de benodigde en juiste milieu-informatie bevat. De binnengekomen zienswijzen zullen

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

worden voorzien van een kabinetsreactie in een Reactienota. Daarin zal ook de reactie op het advies van de Commissie voor de m.e.r. worden verwerkt.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

De Staatssecretaris van Defensie,  
B. Visser