



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2023/158360

Uw kenmerk
2023Z10005

Datum 22 juni 2023
Betreft Beantwoording Kamervragen over het nieuws dat de
Provinciale Staten van Utrecht zich heeft uitgesproken
tegen de voorgestelde nieuwe aanvliegroete naar
Schiphol

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke vragen van het lid Alkaya (SP), ingediend op 5 juni jl., met betrekking tot het nieuws dat de Provinciale Staten van Utrecht zich heeft uitgesproken tegen de nieuwe aanvliegroete voor Schiphol.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

Antwoorden op de vragen van het lid Alkaya (SP) aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over het nieuws dat de Provinciale Staten van Utrecht zich heeft uitgesproken tegen de voorgestelde nieuwe aanvliegeroute naar Schiphol, met kenmerk 2023Z10005, ingezonden 5 juni 2023.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2023/158360

Vraag 1

Bent u bekend met de uitspraak van de Utrechtse Provinciale Staten die zich deze week in een aangenomen motie keerde tegen uw plannen om een vierde aanvliegeroute voor Schiphol te openen¹?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat is uw reactie op dit democratische besluit van de Provinciale Staten van Utrecht?

Vraag 3

Kunt u ingaan op de bezwaren ten aanzien van de voorgestelde vliegroute, zoals verwoord in de aangenomen motie²?

Antwoord 2 en 3

De luchtruimherziening heeft als doel om het gebruik van het Nederlandse luchtruim te verduurzamen en te zorgen voor een beperking van de hinder op de grond. Daarnaast heeft de herziening van het luchtruim als doel om te zorgen voor passende militaire oefenruimte voor het nieuwe gevechtsvliegtuig, de F-35. Er is sprake van een omvangrijke wijziging van de indeling en het gebruik van het Nederlandse luchtruim. Het is daarom van belang om een constructieve dialoog te voeren met alle stakeholders. Het standpunt van de provincie, dat er maximale openheid van zaken geboden moet worden, wordt onderschreven. Dat is ook de reden dat er in het voortraject al intensief contact is geweest met diverse stakeholdergroepen waaronder de provincies. Daarnaast heeft op 19 juni een bestuurlijk overleg plaatsgevonden met alle provincies over de interbestuurlijke samenwerking rondom luchtvaart en in het bijzonder rondom de luchtruimherziening. Ook vindt er op ambtelijk niveau regelmatig overleg met de provincies plaats. Als onderdeel van de bestuurlijke samenwerking worden de provincies dit najaar gevraagd om een gebiedsadvies uit te brengen. Daarin kunnen zij aandachtspunten aangeven, waaronder informatie over de landzijdige opgaven en plannen binnen de provincie en luchtzijdige opgaven elkaar raken.

Op dit moment werken Luchtverkeersleiding Nederland, Eurocontrol Maastricht Upper Area Control, het Commando Luchtstrijdkrachten, het ministerie van Defensie, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) en onze internationale partners samen aan een eerste inhoudelijke uitwerking van de hoofdstructuur, te weten het schetsontwerp. De hoofdstructuur is de nieuwe indeling van het Nederlandse luchtruim inclusief de aansluiting op het luchtruim van onze buurlanden. Dit schetsontwerp zal nog niet de concrete routesets voor de luchthavens bevatten. Vanwege de complexiteit, operationele werkbaarheid,

¹ AD, Utrechts Nieuwsblad, 1 juni 2023: 'Plan nieuwe vliegroute wekt grote zorg'

² Provinciale Staten Utrecht, 31 mei 2023: 'Actualiteitenmotie 9 Stop overbodig vliegen boven onze provincie'

internationale afhankelijkheden en veiligheid is dit een tijdrovend en intensief proces.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2023/158360

Het ministerie van I&W hecht er in dit verband aan dat de effecten van de ontwerpvoorstellen zorgvuldig in kaart gebracht worden om zo te komen tot afgewogen besluitvorming. In het voortraject zijn in het plan-MER de effecten op hoofdlijnen beschreven. De verwachte effecten waren voor het kabinet voldoende basis om te starten met de Ontwerp- en realisatiefase. Bij de verdere uitwerking zullen ook de precieze geografische effecten inzichtelijk gemaakt worden. De opgave blijft hierbij wel het behalen van verbetering op het gebied van geluid en uitstoot voor het geheel. Dat neemt niet weg dat er op sommige plekken sprake kan zijn van achteruitgang.

Vraag 4

Wat betekent de uitspraak van de Utrechtse Provinciale Staten voor uw verdere ambities om met decentrale overheden en bewonersgroepen in gesprek te gaan over uw voorkeursalternatief voor een nieuwe vliegroute?

Antwoord 4

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 2 en 3 hecht het ministerie van I&W aan een constructieve dialoog met alle betrokken stakeholders. In de afgelopen periode is er al regelmatig contact geweest met onder andere decentrale overheden en bewonersgroepen. Die gesprekken worden uiteraard voortgezet. Na het zomerreces wordt de Integrale Programma Beslissing (IPB) naar de Kamer verzonden. Daarin staat beschreven hoe de aanpak, participatie, en besluitvorming tot implementatie er per project uit komen te zien.

Vraag 5

Kunt u aangeven op welke wijze de door u aangekondigde gesprekken met regionale partijen in de provincies Utrecht en Gelderland hebben plaatsgevonden?

Vraag 6

Kunt u tevens aangeven met welke decentrale overheden en bewonersgroepen is gesproken?

Antwoord 5 en 6

Het programma Luchtruimherziening heeft vanaf de start intensief gecommuniceerd en gesprekken gevoerd met alle betrokken stakeholders: mede-overheden (provincies en gemeenten), zowel bestuurlijk als ambtelijk, luchtruimgebruikers, belangenorganisaties van omwonenden, maatschappelijke organisaties en milieuorganisaties, verschillende CRO's, ORS en de Novex regio Schiphol. Steeds zijn zowel proces als inhoud aan de orde geweest: hoe gaat het programma te werk, wat zijn de doelen, waarom wordt een bepaalde oplossingsrichting gekozen. Dit is in de diverse documenten zoals de Startbeslissing³ en de Voorkeursbeslissing⁴ vastgelegd.

In de periode vanaf oktober 2022, het moment dat het kabinet de Voorkeursbeslissing heeft vastgesteld, is de voorgenomen aanpak besproken in gerichte gesprekken met de stakeholders. Op 22 maart jl. heeft een stakeholderdag plaatsgevonden.

³ Kamerstuk 31936, nr. 595

⁴ Kamerstuk 31936, nr. 997

Vraag 7

Hoe zijn de plannen voor het voorgestelde voorkeursalternatief volgens u ontvangen door de geraadpleegde partijen?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Vraag 8

Hoe betreft u de opgehaalde reacties bij de verdere uitwerking van uw voorkeursalternatief?

Ons kenmerk
IENW/BSK-2023/158360

Antwoord 7 en 8

Over het algemeen wordt er positief gereageerd op het participatietraject zoals dat tot nu toe heeft plaatsgevonden. Stakeholders geven aan het te waarderen dat zij vroegtijdig in het proces betrokken worden en dat het programma Luchtruimherziening langskomt om nadere (technische) toelichting te geven. Tegelijkertijd is er in die gesprekken ruimte geweest voor stakeholders om hun zorgen te uiten over bijvoorbeeld de effecten van de luchtruimherziening, het vierde naderingspunt en de relatie tussen het afnemen van de capaciteit op Schiphol enerzijds en het vergroten van de capaciteit in het civiele luchtruim anderzijds. In de IPB, die na het zomerreces aan de Kamer wordt verzonden, wordt verder ingegaan op hoe het vervolgtraject eruitziet.

Vraag 9

Bent u bereid om af te zien van verdere uitwerking van de Voorkeursbeslissing, als blijkt dat draagvlak voor nieuwe vliegroutes ontbreekt?

Antwoord 9

In de Voorkeursbeslissing is op hoofdlijnen aangegeven hoe de nieuwe indeling van het luchtruim eruit komt te zien. De uitwerking in detail volgt nog en er zijn op dit moment nog geen vliegroutes bekend. Uiteraard hecht het kabinet waarde aan analyse van de effecten van de ontwerpen die later dit jaar gepresenteerd worden. Op basis van deze voorstellen volgt een zorgvuldig participatieproces. Het kabinet neemt op basis van het ontwerp, de uitkomsten van de effectanalyses en het participatietraject een besluit tot verdere uitwerking.

Vraag 10

Waarom kiest u er niet voor om de beschikbare ambtelijke en luchtverkeersleidingscapaciteit te concentreren op het verkleinen van de impact van de huidige vliegroutes op het milieu en op wooncomfort?

Antwoord 10

In de afgelopen jaren hebben al diverse wijzigingen van het luchtruim plaatsgevonden om hinder te beperken. Verdere optimalisatie binnen de huidige luchtruimindeling is zeer beperkt mogelijk. Om de impact voor Nederland van het luchtverkeer op leefomgeving en klimaat te verkleinen is daarom gekozen voor een integrale aanpak. De luchtruimherziening beoogt daarbij niet alleen hinder te beperken maar tegelijkertijd de militaire geoefendheid te verbeteren.

Vraag 11

Waarom kiest u er niet voor om de beschikbare capaciteit te concentreren op het verkleinen van het aantal transferpassagiers en zakelijke veelvliegers vanaf Schiphol, of op het stimuleren van grensoverschrijdend treinvervoer voor bestemmingen op korte vliegafstanden?

Antwoord 11

Het ministerie van I&W heeft aandacht voor het stimuleren van de overstap naar de trein op korte reisafstanden en er is een extra focus op zakelijke veelvliegers via bijvoorbeeld het netwerk 'Coalitie Anders Reizen', een coalitie met ruim 70 grote ondernemingen, Rijksoverheid en organisaties met als doel de CO2 uitstoot van zakelijke reizen in 2030 te halveren ten opzichte van 2016. Binnen de Actieagenda Trein- en Luchtvaart zet het ministerie zich samen met sectorpartijen in, voor het bevorderen van de internationale trein als alternatief voor het vliegtuig op de zes prioritaire bestemmingen Londen, Brussel, Parijs, Düsseldorf, Frankfurt en Berlijn.

Transferpassagiers blijven wel van belang om op Schiphol een uitgebreid netwerk van (inter)continentale bestemmingen in stand te kunnen houden. In het coalitieakkoord is aangegeven dat het kabinet de sterke hubfunctie van Schiphol in stand wil houden. Daarbij bepalen uiteindelijk de luchtvaartmaatschappijen en de marktvraag in belangrijke mate voor welke bestemmingen en passagiers de beschikbare capaciteit wordt ingezet.

Vraag 12

Kunt u deze vragen beantwoorden voor het aanstaande commissiedebat Luchtvaart van 27 juni?

Antwoord 12

Ja, dat kan.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2023/158360