



> 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-2025/23407

Bijlage(n)
1

Datum 30 januari 2025
Betreft Reactie op het rapport 'Continu dalen naar Schiphol voor
hinderreductie – huidige praktijk en realistische
verwachtingen van Stop4deroute'

Geachte voorzitter,

Tijdens de procedurevergadering van 4 december jl. heeft de vaste Kamercommissie van Infrastructuur en Waterstaat om een reactie verzocht op het rapport "Continu dalen naar Schiphol voor hinderreductie – huidige praktijk en realistische verwachtingen van Stop4deroute".

Het programma Luchtruimherziening vindt in twee volgtijdelijke stappen plaats:

1. De nieuwe indeling van het luchtruim;
2. Hoger naderen luchthavens.

Het concept van continu dalen heeft betrekking op de projecten Hoger Naderen Luchthavens. Middels deze brief ontvangt u de reactie op het verzoek van de vaste Kamercommissie. Deze reactie gaat in op drie hoofdaspecten uit het rapport. Ten eerste de conclusies die het rapport trekt over de planMER, ten tweede de oproep om nadere effectanalyses te doen en tot slot een belangrijke aanname in het rapport over continu dalen en vaste naderingsroutes welke lijkt te verschillen van de afbakening van het programma Luchtruimherziening.

PlanMER

Vanuit het ministerie is er begrip voor de zorgen die er rondom het programma Luchtruimherziening zijn. In het rapport is veel aandacht besteedt aan een reactie op en analyse over continu dalen bij de nadering van luchthavens uit de plan-MER van het programma Luchtruimherziening (2022). In de kern trekt het rapport de mate waarin de geluidshinder "verminderd kan worden door vliegtuigen hoger (dan in de huidige situatie) aan te laten vliegen naar Schiphol en continu te laten dalen (continuous descent approach)" in twijfel. Het bezwaar tegen de planMER is dat deze de voordelen zou overschatten en verder onvoldoende specifiek zou zijn. Opgemerkt moet worden dat een planMER per definitie een analyse op hoofdlijnen is. In de planMER is vergeleken welke nieuwe werkwijze het meeste potentieel biedt voor verbeteringen van de milieuprestaties. Daarbij is aangegeven dat de daadwerkelijke resultaten afhankelijk zijn van het ontwerp- en participatieproces van de vaste naderingsroutes.

Oproep om effectanalyse

In de projecten Hoger Naderen Luchthavens zet het programma Luchtruimherziening in op het verhogen van de inzet van continu dalen (CDO's), zodat de geluidshinder voor omwonenden wordt beperkt. Bij deze projecten zullen bij het ontwikkelen van concrete routes de lokale effecten in kaart gebracht worden. Dat gebeurt per luchthaven in overleg met de brede omgeving rond de luchthaven. Onderdeel van deze participatie is dat omwonenden kunnen

meedenken over de ligging van de routes en aan kunnen geven welke effecten zij in kaart gebracht willen hebben.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Stop4deroute roept op om geactualiseerde effecten in kaart te brengen met een representatieve referentiesituatie voor de concrete situatie op Schiphol. Het programma Luchtruimherziening onderschrijft deze oproep en zal hier invulling aan geven met effectanalyses voor iedere luchthaven waar voorstellen worden gedaan voor Hoger Naderen.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2025/23407

Scope en potentieel projecten Hoger Naderen

Het rapport maakt een analyse tot op grotere afstand van de luchthaven Schiphol. Daarbij wordt onder meer geconcludeerd dat er vooral op 70 kilometer van de luchthaven ruimte is voor meer continu dalen. Tegelijkertijd wordt gesteld dat op grote afstand van de luchthaven weinig verbetering mogelijk is en dat juist dichterbij de luchthaven geluidsverbeteringen wenselijk zijn. Vanuit het programma Luchtruimherziening is continu dalen over vaste naderingsroutes voorzien in een gebied rondom de luchthavens, te weten 45 tot 15 km voor de luchthaven. In dat gebied is naar verwachting de grootste geluidswinst te behalen. Daarbij komt dat het ontwerpen van vaste naderingsroutes op nog grotere afstand van de luchthaven, gegeven de complexiteit van het Nederlandse luchtruim, praktisch niet haalbaar is.

Het rapport stelt terecht dat op dit moment in de praktijk al continu dalen plaatsvindt. Zo vindt op Schiphol continu dalen over vaste naderingsroutes in de nacht plaats. Terwijl op Eindhoven Airport ook overdag met regelmaat continu gedaald wordt over vaste naderingsroutes. De structurele inzet van continu dalen dichtbij de luchthaven (vanaf een hoogte van circa 4.000 voet ofwel 1200m) vereist vaste naderingsroutes. Om vervolgens ook vanaf grotere afstand tot de luchthaven (ca. 45km) en grotere hoogte (6.000 voet, circa 1800m) structurele inzet mogelijk te maken, worden verbeterde planningstools (Extended Arrival Management) en navigatie (Performance Based Navigation) ter ondersteuning van de luchtverkeersleider ingezet.

Zoals hiervoor al opgemerkt zal de invoering van continu dalen over vaste routes in nauwe samenspraak met de omgeving worden opgepakt. In de uit te voeren effectanalyses zal een realistische weergave van de huidige situatie worden meegenomen, inclusief de mate waarin er nu al sprake is van continu dalen. Door de inzet van continu dalen te verhogen wordt een grotere geluidswinst geboekt. Het is de verwachting dat het gebruik en daarmee de voordelen van hoger naderen sterker worden. Dit naarmate de nieuwe werkwijze vaker en in het geval van Schiphol op meer banen operationeel wordt ingezet. Vaste naderingsroutes geven de mogelijkheid om gevoelige gebieden, zoals woonkernen, te vermijden. De precieze effecten en verschillen tussen de huidige en nieuwe werkwijze zijn vanzelfsprekend afhankelijk van de exacte ligging van de nieuwe routes die in afstemming met de omgeving zullen worden ontworpen. Deze ambitie vergt een behoorlijke inzet van de operatie van zowel Luchtverkeersleiding Nederland als luchtvaartmaatschappijen. Daarom wordt als eerste stap kleinschalig met een leertraject rondom Schiphol gestart. Vandaag de dag wordt er met koers, hoogte - en snelheidsinstructies (vectoring) vaak trapsgewijs gedaald, waarbij er regelmatig horizontaal wordt gevlogen op 2000 en 3000 voet (circa. 600 en 900 meter). Het leertraject waar vanuit het programma Luchtruimherziening op korte termijn met belanghebbenden mee wordt gestart is een eerste stap waarbij deze vernieuwde operationele werkwijze voor overdag voor één baan op Schiphol wordt gerealiseerd. De lessen kunnen worden gebruikt bij de vervolgprojecten rondom luchthavens Schiphol en Rotterdam The Hague Airport.

Vervolg

Het kabinet zal in het eerste kwartaal van 2025 de Kamer informeren over de beoogde nieuwe indeling van het Nederlandse luchtruim en de voorgestelde aanpak om vaste naderingsroutes vorm te geven.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2025/23407

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Barry Madlener