

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

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

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk

IenM/BSK-2017/224948

Bijlage(n)

4

Datum 12 september 2017
Betreft Voortgang Lelystad

Geachte voorzitter,

Op 26 juni 2017 heb ik uw Kamer per brief¹ geïnformeerd over de voortgang met betrekking tot de aansluitroutes op het hogere luchtruim voor de luchthaven Lelystad. Uw Kamer heeft mij naar aanleiding van deze brief in een schriftelijk overleg een groot aantal vragen gesteld, waarvan ik de beantwoording als bijlage van deze brief aan u stuur. Met deze brief en bijlage geef ik, mede namens de Minister van Defensie, tevens invulling aan mijn toezegging in het Algemeen Overleg van 23 februari jl. om uw Kamer halfjaarlijks over de voortgang van de realisatie van Lelystad Airport te berichten.

Alle inspanningen zijn er op gericht om Lelystad Airport per 1 april 2019 open te laten gaan voor groot commercieel verkeer. Vasthouden aan dit doel en tijdpad is van wezenlijk belang om de positie en ontwikkeling van Schiphol als internationaal knooppunt van verbindingen te blijven borgen. De in het verleden hierover gemaakte afspraken zijn uw Kamer bekend: Schiphol moet zich kunnen concentreren op het hub- en mainportgebonden verkeer, ondersteund door Eindhoven en Lelystad die zich richten op het opvangen van niet-mainportgebonden verkeer van Schiphol.

Uit het grote aantal acties waaraan in dat verband door mijn ministerie met alle betrokken partijen (luchthaven, gemeente, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK)) wordt gewerkt, wil ik er hier drie uitlichten: het selectiviteitsbeleid, de aansluitroutes op het hogere luchtruim en de herinrichting van het luchtruim.

Selectiviteit

Het selectiviteitsbeleid moet er voor zorgen dat Schiphol zich kan toeleggen op het verkeer dat haar functie als hub en mainport het meest ondersteunt, en bestaat uit drie onderdelen:

1. Verruiming van de regionale luchthavencapaciteit (op Eindhoven en Lelystad) en verbetering van de landzijdige bereikbaarheid van beide luchthavens.
2. Stimuleringsbeleid door Schiphol.

¹ Kamerstuk 31936, nr. 390

3. Ontwikkeling van een overheidsmaatregel om verkeer te verdelen tussen Schiphol en Lelystad Airport.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Nu de capaciteitschaarste op Schiphol toeneemt is het zaak om, in lijn met de afspraken uit het "Convenant behoud en versterking mainport functie en netwerkkwaliteit luchthaven Schiphol" tussen het Rijk en Schiphol, de beschikbare capaciteit op Lelystad Airport te benutten om het niet-mainportgebonden verkeer optimaal te accommoderen teneinde de capaciteit op Schiphol zo goed mogelijk te benutten. Hierbij is van belang dat vrijvallende capaciteit op Schiphol beschikbaar komt voor mainportgebonden verkeer. Hiermee wordt tevens invulling gegeven aan de aangenomen motie Geurts/De Rouwe over de functie van Lelystad Airport als 'overloopluchthaven' van Schiphol voor niet-mainportgebonden verkeer² en de aangenomen motie Leenders die verzocht om meer concrete resultaten te boeken door middel van selectiviteitsbeleid³.

Omdat, mede op verzoek van uw Kamer, het inzetten van een verkeersverdelingsregel meer op de voorgrond is komen te staan als middel om niet-mainportgebonden verkeer te verplaatsen van Schiphol naar Lelystad, heb ik daartoe de voorbije periode de nodige voorbereidende werkzaamheden verricht. Omdat het inzetten van een verkeersverdelingsregel een ingrijpende maatregel is die ook kritisch beoordeeld zal worden door de Europese Commissie, is zorgvuldigheid geboden. Ik heb economische en juridisch onderzoek laten verrichten en een eerste aanzet voor een verkeersverdelingsregel reeds begin van het jaar gepresenteerd aan marktpartijen. Momenteel werk ik aan de verdere uitwerking en voer ik informeel overleg met de Europese Commissie. Ook vindt overleg plaats met Schiphol en Lelystad Airport over de eventuele inzet van een verkeersverdelingsregel in relatie tot de marktbenadering. Mijn planning is erop gericht om binnen twee maanden een concreet voorstel ter consultatie voor te leggen aan marktpartijen en voor het einde van het jaar te notificeren bij de Europese Commissie. Ik span me er maximaal voor in om medio 2018 goedkeuring te krijgen van de Europese Commissie, zodat dan een definitief besluit kan worden genomen over het daadwerkelijk inzetten van de verkeersverdelingsregel, afhankelijk van de resultaten van de marktbenadering van Lelystad Airport.

Voorwaarde voor een effectieve marktbenadering dan wel de inzet van een verkeersverdelingsregel is dat voor de betrokken luchtvaartmaatschappijen op Lelystad Airport tijdig een economisch voldoende gelijkwaardig alternatief ten opzichte van Schiphol kan worden geboden. Belangrijk daarbij is de periode waarin, binnen de in het Luchthavenbesluit vastgestelde openingsuren van 6 tot 23 uur, op Lelystad Airport luchtverkeersdienstverlening geboden wordt. Bij de voorbereiding van de realisatie van luchtverkeersdienstverlening op Lelystad Airport is steeds uitgegaan van de behoefte aan maatwerk, waarbij het niveau van dienstverlening meegroeit met de toename van het aantal vliegbewegingen. Tegelijkertijd is het van belang, dat vanaf de datum van openstelling Lelystad Airport een commercieel voldoende aantrekkelijk en werkbaar aanbod kan doen aan luchtvaartmaatschappijen die, binnen de doelstellingen van het mainportbeleid, willen gaan vliegen op Lelystad Airport. Daarom zijn in de voorbije maanden de luchthaven en LVNL/CLSK met elkaar in gesprek geweest om de gewenste dienstregeling van de luchthaven af te stemmen op de beschikbare capaciteit in het luchtruim en het mogelijke niveau van

² Kamerstuk 31936, nr. 183

³ Kamerstuk 31936, nr. 385

luchtverkeersdienstverlening. Dat gesprek wordt de komende maanden voortgezet. Voor wat betreft de tijden waarop luchtverkeersdienstverlening zal worden geboden, wordt voor 2019 voornamelijk uitgegaan van een beschikbaar tijdvenster van acht aaneengesloten uren per dag. Buiten deze uren blijft de luchthaven open voor verkeer dat geen actieve luchtverkeersleiding vraagt. Ten behoeve van luchtvaartmaatschappijen die al in 2019 één of meer van hun toestellen op Lelystad Airport willen stationeren, wordt door LVNL/CLSK en de luchthaven gezocht naar maatwerkoplossingen. Dit is voldoende om ruimte te geven aan de verwachte marktvraag. In de tussentijd worden binnen LVNL voor de torendienstverlening extra verkeersleiders ter plaatse opgeleid, opdat naar verwachting in 2020 gedurende de volledige openstellingsuren (6 – 23 uur) luchtverkeersdienstverlening voor groothandelsverkeer kan worden geboden. CLSK is met de luchthaven in gesprek om te bezien wat er nodig is om dit ook voor de naderingsverkeersleiding zeker te stellen. Hiermee ontstaat vanaf april 2019 een werkbaar operationeel concept voor de luchthaven, dat daarna verder verruimd wordt.

Aansluitroutes van luchthaven Lelystad naar het hogere luchtruim

Ik heb uiteraard alle begrip voor de zorgen die in de regio leven over de gevolgen van de ontwerp-aansluitroutes op de leefomgeving. Datzelfde geldt voor de zorgen die de recreatieve luchtvaartsector heeft over de effecten op hun activiteiten.

In mijn brief van 26 juni jl. heb ik aangegeven dat het proces van het routeontwerp nog niet is afgerond, en dat de zomermaanden benut zouden worden om nog enkele open vragen beantwoord te krijgen. Dat heeft geleid tot een aantal nieuwe inzichten, die kunnen helpen om de zorgen te verminderen. Zo hebben LVNL en CLSK mij bevestigd, dat in de praktijk vaak hoger gevlogen kan en zal worden dan in het routeontwerp is vastgelegd. Procedures en werkwijzen zijn zo ingericht dat ze onder elke omstandigheid veilig gevlogen moeten kunnen worden. Routes worden daarom bewust conservatief ontworpen, waarbij de aangegeven vlieghoogte de minimale vlieghoogte is waarop moet kunnen worden teruggevallen, ook in geval van bijvoorbeeld verstoringen. In de praktijk laten de operationele omstandigheden het vaak toe sneller te stijgen in opdracht van de luchtverkeersleider en dus hoger te vliegen. Dit leidt tot efficiënter vliegen en minder geluidhinder op de grond.

Ook hebben LVNL en CLSK mij een alternatief gepresenteerd voor de vertrekroute naar het zuiden, waarbij niet langer meer over het noordelijk deel van de Veluwe en de daar gelegen stiltegebieden wordt gevlogen. Daarnaast heeft een 'second opinion' door Helios bevestigd dat een verhoging van de oostkant van de TMA Lelystad mogelijk is, waardoor ruimte ontstaat voor behoud van een groot deel van de zweefvliegactiviteiten rond Lemelerveld en perspectief voor het zweefvliegen in het algemeen. Zowel de nieuwe Veluwe-route als het verhogen van de oostkant van de TMA (Terminal Control Area) worden op dit moment al verwerkt in het route- en luchtruimontwerp.

In mijn brief van 26 juni jl. heb ik aangegeven dat, met hetgeen door LVNL en CLSK is gepresenteerd als ontwerp voor de aansluitingen van de lokale vertrek- en naderingsroutes op het hogere luchtruim, realisatie van Lelystad Airport op schema ligt. Om ook op schema te blijven liggen is het van belang dat in november 2017 duidelijk is welke set van aansluitroutes verder uitgewerkt en vastgelegd gaat worden in operationele procedures en werkwijzen. Een later besluit hierover zal onvermijdelijk leiden tot verder uitstel van de datum van openstelling. Gedurende het uitwerken van het detailontwerp blijven overigens beperkte aanpassingen van het gekozen routeontwerp mogelijk.

In de afgelopen maanden heb ik verschillende acties ondernomen om invulling te geven aan vragen die naar aanleiding van de ontwerp-aansluitroutes gerezen zijn en suggesties die aangedragen zijn om alternatieve varianten te bekijken. Zo heb ik tweemaal bestuurlijk overleg gevoerd met de provincies Flevoland, Gelderland en Overijssel. Helios heeft een second opinion op het resultaat van het ontwerpproces uitgevoerd en er hebben meerdere expertsessies tussen mijn ministerie, LVNL/CLSK en vertegenwoordigers van de recreatieve luchtvaart plaatsgevonden. Daarnaast hebben LVNL/CLSK een nadere optimaliseringslag in het route- en luchtruimontwerp gemaakt. Hieronder informeer ik u over de uitkomsten van deze acties.

Bestuurlijke overleggen

Op 26 juni heb ik u aangegeven dat het proces van het routeontwerp nog niet is afgerond en dat de zomermaanden benut zouden worden om nog enkele open vragen beantwoord te krijgen. Dit gold in het bijzonder voor de gevolgen die de nu voorgestelde routes hebben op het valschermspringen bij Teuge en het zweefvliegen bij Lemelerveld. Op 10 juli jl. heb ik de bestuurders van Flevoland, Gelderland en Overijssel uitgenodigd voor een overleg. Hierin heb ik het proces toegelicht dat geleid heeft tot de ontwerp-aansluitroutes. Afsproken werd om met LVNL/CLSK en vertegenwoordigers uit de recreatieve luchtvaart en van Teuge, respectievelijk Lemelerveld, mogelijke alternatieven die minder gevolgen hebben voor het valschermspringen, respectievelijk het zweefvliegen, te verkennen. Daarnaast heb ik toegezegd het bureau Helios te vragen een 'second opinion' uit te voeren op het nu voorliggende resultaat van het ontwerpproces en daarbij ook expliciet te kijken naar de door de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL) aan mij aangeboden alternatieve voorstellen. Ik heb Helios gevraagd daarbij onderscheid te maken tussen voorstellen die mogelijk inpasbaar zijn binnen het tijdspad voor tijdige realisatie van Lelystad Airport (dat wil zeggen uiterlijk november 2017) en voorstellen die mogelijk van waarde zijn bij de toekomstige herinrichting van het Nederlandse luchtruim. De opdrachtomschrijving aan Helios heb ik u als bijlage bij de beantwoording van de schriftelijke vragen van de leden Omtzigt en Van Helvert⁴ gestuurd.

Ik wil daarbij benadrukken dat voor mij in deze gesprekken en verkenningen de eerder aan de Alderstafel afgesproken, en door het kabinet overgenomen, uitgangspunten niet ter discussie staan. Deze uitgangspunten zijn via een zorgvuldig proces tot stand gekomen, diverse malen met uw Kamer gedeeld en ook recent nog door alle leden van de Alderstafel opnieuw onderschreven. Op basis van deze uitgangspunten is in 2014 gekomen tot de routeset B+ voor de lokale vertrek- en naderingsroutes, als de set van routes die binnen de uitgangspunten tot het minste aantal geluidsgehinderden leidt. Ik heb uw Kamer eerder gemeld dat ik uiteraard opensta voor optimalisaties van de voorgestelde routes, als die mogelijk zijn binnen de uitgangspunten. Voorop staat daarbij voor mij dat Lelystad routes, naast behoud van de Militaire Missie Effectiviteit, niet ten koste mogen gaan van het Schipholverkeer, er niet beknibbeld wordt op de vliegveiligheid en de openingsdatum van 1 april 2019 niet in gevaar komt.

Ik kan dan ook het op 25 augustus jl. door Teuge Airport gepresenteerde routevoorstel (genoemd "B++") niet als een alternatief accepteren. Hoewel het alternatief gepresenteerd wordt als een optimalisatie van de B+ is de afwijking daarvan dusdanig dat het feitelijk een geheel nieuw routevoorstel betreft. Analyse

⁴ Aanhangsel van de Handelingen, 2017Z10583

van dit voorstel wijst uit dat, anders dan bij de B+ en de andere in 2014 aan de Alderstafel besproken route-opties, een deel van de TMA Schiphol (het kernluchtruim om Schiphol heen) wordt gebruikt om eerder op de voor het 'oude land' benodigde vlieghoogte te komen. Met LVNL vind ik dit een niet acceptabele inbreuk op het uitgangspunt dat het luchtruim voor Schiphol gevrijwaard moet blijven. Daarnaast is duidelijk dat het gepresenteerde voorstel een aanzienlijke verschuiving van geluids en veroorzaakt, met consequenties voor zowel de in het Luchthavenbesluit vastgelegde beperkingengebieden, als ook met consequenties voor gemeenten en bewoners op de Veluwe die tot nu toe niet beïnvloed werden. Dit vraagt in beide gevallen om een zeer zorgvuldige besluitvorming, met mogelijk een nieuw te doorlopen MER-procedure. Ook zou feitelijk het bestuurlijk proces aan de Alderstafel opnieuw doorlopen moeten worden, omdat de "B++" een wijziging van de spelregels inhoudt. Hiermee zou ingebruikname van Lelystad Airport aanzienlijk vertragen.

Op 6 september jl. heb ik opnieuw bestuurlijk overleg gehad met de provincies Flevoland, Gelderland en Overijssel. In dit overleg is door alle partijen nog eens benadrukt dat de huidige planning van de luchthavenontwikkeling op Lelystad Airport niet verstoord mag worden en dat de eerder overeengekomen uitgangspunten niet ter discussie staan.

Informatie- en consultatieproces

Met de bestuurders uit Flevoland, Gelderland en Overijssel heb ik ook gesproken over het komende informatie- en consultatieproces. Om te voldoen aan de behoefte aan informatie in de regio over wat de voorgestelde aansluitroutes voor een ieder concreet betekenen, organiseer ik in de regio in de tweede helft van september een achttal informatiebijeenkomsten, twee voor lokale bestuurders, raads- en statenleden, en zes voor bewoners. Tijdens de informatiebijeenkomsten zal een zo compleet en concreet mogelijk beeld geschetst worden van wat mensen kunnen verwachten, inclusief geluidsimulaties op verschillende vlieghoogten en zo veel mogelijk proberen in te spelen op individuele vragen.

Aansluitend heeft gedurende de maand oktober een ieder de gelegenheid zijn/haar zienswijze in te brengen in een brede internetconsultatie op het voorliggende ontwerp van de aansluitroutes. Parallel worden er ook consultatiebijeenkomsten met luchtruimgebruikers gehouden. Over de resultaten van beide consultatietrajecten, en wat hiermee gedaan wordt, zal ik u in de loop van de maand november opnieuw informeren.

Helios

Met de provincies heb ik het belang gedeeld van een zorgvuldig vervolgproces, waarin zo veel als redelijkerwijs mogelijk is optimalisaties in het routeontwerp gevonden worden.

Daarom ook heb ik Helios om een 'second opinion' gevraagd op het voorliggende resultaat van het ontwerpproces. Het betreffende rapport, alsmede de reactie van LVNL (in afstemming met CLSK) hierop, stuur ik als bijlage mee. Helios oordeelt dat de door LVNL en CLSK voorgestelde route-set het mogelijk maakt om op 1 april 2019 Lelystad Airport te openen voor groot commercieel verkeer. Ook oordeelt Helios positief over de wijze waarop het ontwerp tot stand is gekomen en het selectieproces van aanvankelijk 25 routes naar één set van aansluitroutes is doorlopen. De nu door LVNL en CLSK gepresenteerde set wordt door Helios beschouwd als "de meest passende" binnen de vastgestelde uitgangspunten om te

borgen dat Lelystad Airport in 2019 opengaat en met de minste impact op het Schiphol verkeer en de Militaire Missie Effectiviteit.

Helios geeft een viertal opties in overweging om met name de effecten van de voorgestelde aansluitroutes op de General Aviation, in het bijzonder Teuge Airport en het zweefvliegen op Lemelerveld, te beperken. In bijgaande aanbiedingsbrief geeft LVNL, in afstemming met CLSK, een reactie op de door Helios gedane suggesties.

Met het verhogen van de oostkant van de TMA Lelystad van 3000 naar 4500 voet ontstaat ruimte voor behoud van een groot deel van de zweefvliegactiviteiten rond Lemelerveld. Dat vind ik positief nieuws. Deze suggestie wordt op dit moment al verwerkt in het ontwerp. De optie om het wachtgebied ARTIP (dat wil zeggen het wachtgebied voor Schiphol dat boven Flevoland gelegen is) te verhogen naar ca. 8000 voet wordt door LVNL/CLSK gezien als een mogelijke oplossingsrichting voor de langere termijn, dat wil zeggen in het kader van de komende luchtruimherziening, om de naderingsroutes naar Lelystad te kunnen verhogen. Een dergelijke maatregel is echter te complex om dit al op korte termijn te kunnen doen.

De beide andere opties worden om veiligheidsredenen door LVNL, respectievelijk CLSK afgewezen. Ook voor mij staat voorop dat routes en procedures te allen tijde veilig gevlogen en geleid moeten kunnen worden. Daarop wil ik niet beknibbelen. Ik volg dan ook het oordeel van beide luchtverkeersleidingsorganisaties.

Veluwe

Een ander lastig punt in het ontwerp, zoals dat door LVNL en CLSK in juni aan mij is gepresenteerd, betrof het overvliegen (op 6000 voet) van het noordelijk deel van de Veluwe. Hierover is begrijpelijkerwijs de nodige onrust ontstaan. In de afgelopen zomerperiode hebben LVNL en CLSK een alternatief ontwikkeld voor deze route (zie bijlage voor kaartbeeld). Hierin wordt niet langer meer gevlogen over het noordelijk deel van de Veluwe. In plaats daarvan wordt al het verkeer in zuidelijke richting gebundeld op één route, en splitst deze pas voorbij Apeldoorn in een zuidoostelijke en zuidwestelijke richting. Bij deze splitsing zitten vliegtuigen inmiddels op tenminste 9000 voet (2,7 kilometer) hoogte. Ik beschouw deze alternatieve route als een aanzienlijke verbetering voor de Veluwe en ben dan ook van plan deze route op te laten nemen in het pakket dat de komende twee maanden ter consultatie en informatievoorziening voorligt.

Teuge

Voor het valschermspringen op Teuge moet ik helaas tot de conclusie komen, dat, ondanks de uitgebreide zoektocht hiernaar, geen voldoende werkbare en vooral ook toekomstvaste oplossing is gevonden. Ook het Helios rapport heeft hierin geen verandering kunnen brengen. Evenmin kan de komende luchtruimherziening perspectief voor het valschermspringen op Teuge garanderen. Alle andere activiteiten op Teuge kunnen overigens met deze ontwerp-aansluitroutes onverminderd doorgang vinden.

Ik realiseer mij terdege dat deze conclusie ingrijpende gevolgen heeft voor de op Teuge actieve valschermspringers en de doorwerking daarvan voor de positie van Teuge Airport. Mijn verantwoordelijkheid voor de gevolgen hiervan zal ik ook nemen. Ik ben daarom van plan op zeer korte termijn met alle betrokken partijen in gesprek te gaan om allereerst voor het valschermspringen te komen tot verplaatsing naar een alternatieve locatie, waarop wel een robuust toekomstperspectief geboden kan worden dat tegemoet komt aan de wens om structureel van grotere hoogte te kunnen springen dan thans op Teuge mogelijk

is. Een vergelijkbaar gesprek zal ik starten met de voor de toekomst van Teuge Airport relevante partijen, waaronder de betrokken provincies, om afspraken te maken op welke wijze de economische basis voor Teuge Airport na een vertrek van het valschermspringen versterkt kan worden. Daarbij kijk ik ook naar een mogelijk versnelde verplaatsing van recreatief verkeer van Lelystad Airport naar Teuge Airport.

Luchtruimherziening

Zoals ik uw Kamer al enkele malen heb gemeld heeft de huidige luchtruimstructuur ook gevolgen voor het mogelijke groeitempo op Lelystad Airport. Binnen de huidige structuur is er geen ruimte om op Lelystad meer dan 10.000 bewegingen per jaar in te passen, zonder dat dit ingrijpende gevolgen heeft voor het Schiphol verkeer. Reeds op dit moment staat de capaciteit in bijvoorbeeld luchtruimsector 3 (zuiden) onder druk, doordat naast Schiphol ook Eindhoven en Brussel sterk groeien. Het Lelystad verkeer komt daar vanaf 2019 nog bij. Om de mainportfunctie van Schiphol te kunnen borgen verken ik samen met LVNL en CLSK de mogelijkheden om al voor de kortere termijn de beperkt beschikbare capaciteit in sector 3 nog optimaler te benutten. Daarnaast onderzoek ik met prioriteit of er haalbare en effectieve mogelijkheden zijn om de schaarse luchtruimcapaciteit op basis van voorrangregels te kunnen organiseren. Ik wil benadrukken dat we hiermee wel pionierswerk verrichten.

Komende jaren moet de grootste herinrichting van het Nederlandse luchtruim sinds tientallen jaren er voor zorgen dat civiele vliegroutes zo veel mogelijk conflictvrij en efficiënt benut kunnen worden en dat gebruik en de bereikbaarheid van militaire oefen- en trainingsgebieden ook in de toekomst is verzekerd. De herinrichting biedt ruimte voor de verdere ontwikkeling van Schiphol, Eindhoven en de doorgroei van Lelystad naar 45.000 vliegbewegingen en voor voldoende aaneengesloten militair oefengebied. Zo kunnen we ook in de toekomst het luchtverkeer in en boven Nederland veilig en efficiënt blijven faciliteren met minimale vertraging en impact op de omgeving. Herinrichting van het luchtruim zal voor de toekomst ruimte moeten bieden om de aansluitroutes voor Lelystad Airport optimaler (bijv. hoger) in te passen.

Met deze ingewikkelde civiel-militaire opgave heb ik inmiddels, samen met het Ministerie van Defensie en de betrokken luchtverkeersleidingsorganisaties een start gemaakt en zijn eerste stappen gezet. Een grote stap is de realisatie van de colocatie van civiel-militaire verkeersleiding in Nederland per december 2017, waarbij samen op één systeem gewerkt gaat worden. In het hogere luchtruim is de civiele én militaire luchtverkeersdienstverlening sinds de eerste helft van 2017 samengebracht bij MUAC.

Voor de herinrichting van het luchtruim worden nu eerste oplossingsrichtingen verkend. Daarbij is ook de aansluiting op, en samenwerking met, de ons omringende landen van wezenlijk belang. Met de buurlanden zal ik hierover ook op politiek niveau afspraken maken. Dit weerhoudt ons echter niet om in de tussentijd al stappen te zetten. Sinds enkele maanden, en mede ter voorbereiding van de op politiek niveau te maken afspraken, voert mijn ministerie, in nauwe afstemming met Defensie en de luchtverkeersleidingsorganisaties, op ambtelijk niveau gesprekken met de buurlanden. Doel is om met de buurlanden overeenstemming te verkrijgen over de contouren en het tijdpad van de herindelings van het luchtruim, rekening houdend met civiele en militaire vereisten.

Hiermee wordt de basis gelegd voor de afspraken op politiek niveau met mijn ambtsgenoten in de ons omringende landen.

Met Defensie en de luchtverkeersleidingsorganisaties worden momenteel de oplossingsrichtingen en prioriteiten vastgesteld binnen het programma luchtruimherziening en wordt een gezamenlijke programmastructuur ingericht voor de komende jaren. Vanaf begin 2018 wordt met concrete projecten gestart. Ik vind het belangrijk dat deze herziening tot stand komt in samenspraak met de belangrijkste stakeholders en dat er (vroegtijdig) ruimte is voor inbreng van voorstellen. Mijn ministerie zal daarom dit najaar het initiatief nemen om een concreet proces in te richten, dat hiervoor ruimte biedt en bijdraagt aan voldoende draagvlak onder stakeholders (zoals luchtruimgebruikers en provincies).

Ik begrijp de oproep van diverse partijen om sneller met een herziening van het luchtruim te komen. Ik deel deze behoefte, maar ik wil ook realistisch blijven. Herinrichting van het luchtruim is een ingrijpend proces met een groot aantal afhankelijkheden en waarbij een groot aantal stappen zorgvuldig doorlopen moeten worden. Nieuw ontworpen gebieden, routes en procedures moeten immers ook uitgebreid getest en op veiligheid getoetst worden. Ook dienen systemen aangepast en verkeersleiders getraind te worden om een veilige transitie te borgen. Het is dan ook niet realistisch dat een heringericht luchtruim eerder dan 2023 beschikbaar zou kunnen zijn.

Tot slot

Om de positie en ontwikkeling van Schiphol als internationaal knooppunt van verbindingen te blijven borgen, zijn alle inspanningen er op gericht om Lelystad Airport per 1 april 2019 open te laten gaan voor de opvang van niet-mainportgebonden verkeer van Schiphol. Daar hecht ik grote waarde aan. De opgaven met betrekking tot Lelystad Airport, mede in relatie tot de ontwikkeling van Schiphol en de herindeling van het luchtruim, vragen om een proactieve opstelling van de rijksoverheid, in het bijzonder van mijn ministerie. De komende periode is extra regievoering en regulier bestuurlijk overleg met alle betrokken partijen nodig.

Om die reden heb ik vóór de zomer zelf aan ABD Topconsult gevraagd een advies op te stellen om invulling te geven aan deze omvangrijke opgave die ook een andere invulling van de organisatie vraagt. Het advies treft u bij deze brief aan. Langs de lijnen van dit advies ben ik inmiddels de werkorganisatie aan het versterken. Gezien de niet geringe opgaven op het gebied van luchtvaart in Nederland is het borgen van samenhang tussen de programma's voor Schiphol, Lelystad en de luchtruimherziening van cruciaal belang. Ook wordt een apart regulier bestuurlijk overleg voor Lelystad Airport ingericht. Bij het opstellen van het ABD advies is duidelijk geworden dat ook de betrokken partijen deze versterkte en actieve opstelling van het ministerie wenselijk en noodzakelijk vinden.

Ik vind het richting openstelling van Lelystad Airport belangrijk dat er vertrouwen bestaat bij alle partijen dat de realisatie hiervan zorgvuldig tot stand komt. Daarom heb ik de stappen gezet zoals beschreven in deze brief.

Ik constateer dat er onder bestuurders grote overeenstemming bestaat over de noodzaak van spoedige realisatie van Lelystad Airport. Ik constateer ook dat de uitgangspunten, zoals die in 2014 aan de Alderstafel zijn afgesproken en door het kabinet zijn overgenomen, op brede steun kunnen blijven rekenen. Dat geeft mij vertrouwen in het vervolgproces.

Vanzelfsprekend heb ik begrip voor de zorgen en vragen die er in leven in de regio, alsmede voor de zorgen die de recreatieve luchtvaart heeft over de gevolgen die de routes van en naar Lelystad voor haar hebben. Ik wil de komende weken benutten om door middel van informatie- en consultatiebijeenkomsten in de behoefte om informatie te voorzien, om daarmee zo veel mogelijk van de zorgen en vragen weg te nemen.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Sharon A.M. Dijkma

BIJLAGE: Reactie op inbreng verslag Schriftelijk Overleg

Inleiding

In mijn beantwoording volg ik zo veel mogelijk de door uw Kamer gebruikte indeling in categorieën. Waar nodig en zinvol, en voor de helderheid van mijn betoog, heb ik echter gelijklopende of met elkaar samenhangende vragen uit verschillende categorieën in mijn beantwoording samen genomen.

Achtereenvolgens ga ik in op:

- Het doorlopen en nog te doorlopen consultatie- en informatieproces;
- De routestructuur voor Lelystad Airport en de toekomstige herinrichting van het luchtruim;
- De luchtverkeersleiding, mede in relatie tot de voortgang van realisatie van Lelystad Airport;
- Teuge Airport.

Consultatie

Uw Kamer heeft mij vragen gesteld over het overleg en de communicatie in 2014 met betrekking tot de vertrek- en naderingsroutes in het lagere luchtruim. Daarnaast wordt mij gevraagd in te gaan op het consultatie- en informatieproces met betrekking tot de aansluitroutes op het hogere luchtruim, de betrokkenheid hierbij van stakeholders, en wat hieromtrent de komende periode nog staat te gebeuren. Specifiek vraagt u mij nog in te gaan op de betrokkenheid van Helios in de voorbije periode.

Communicatie

Zoals ik o.a. in mijn antwoord op vragen van de leden Van Helvert en Omtzigt over het onderzoek van Helios naar de vliegroutes van Lelystad⁵ heb gemeld, vind ik het belangrijk dat in het traject dat heeft geleid tot het Luchthavenbesluit Lelystad belanghebbenden zo goed mogelijk geïnformeerd zijn en zienswijzen in hebben kunnen dienen.

Ik heb u daarbij ook gemeld dat in januari en februari 2014 door de Alderstafel Lelystad een aantal informatieavonden voor bestuurders en bewoners in de regio georganiseerd zijn, met speciale aandacht voor de routealternatieven in het lagere luchtruim en de te verwachten effecten hiervan in Lelystad, Nunspeet, Biddinghuizen en Zeewolde. En dat, in de maanden juni en juli 2014, na de door de Alderstafel Lelystad unaniem voorgestelde B+ variant voor de vertrek- en naderingsroutes in het lagere luchtruim, het ontwerp luchthavenbesluit en het MER zes weken ter inzage hebben gelegen. Hierbij was ook de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen. Ik heb eveneens gemeld dat mijn ministerie, gedurende de terinzagelegging, in samenwerking met de Alderstafel Lelystad opnieuw vier informatieavonden met presentaties, een informatiemarkt en vraag en antwoordsessies heeft georganiseerd. Ook heeft het NLR hiervoor een serie geluidsimulaties gemaakt. Deze bijeenkomsten waren zeer druk bezocht en hebben in de lokale en regionale media veel aandacht gekregen. Ik ben dan ook van mening dat de omgeving op dat moment voldoende is geïnformeerd over de plannen voor de ontwikkeling van Luchthaven Lelystad, inclusief de routeset B+.

Ik ben het met de CDA-fractie eens dat de in 2014 overeengekomen routeset B+ beperkt inzicht biedt in hoe de aansluitroutes naar "de snelwegen" in het hogere

⁵ Vergaderjaar 2016-2017, Aangangsel van de Handelingen, nr. 2415

luchtruim zouden lopen. Immers, B+ legt alleen de begin- en eindpunten van de aansluitroutes vast, waarbij tegelijkertijd een vlieghoogte van minimaal 6000 voet (ca. 1800m) boven het "oude land" is afgesproken. De aansluitroutes zelf waren op dat moment nog niet bekend, dat was pas juni 2017 het geval. De informatievoorziening kon op dat moment dan ook geen verdere informatie bevatten over de aansluitroutes op het hogere luchtruim. Ik heb dat in mijn eerdere brieven ook niet gesuggereerd.

Het klopt dat in de periode daarna relatief weinig richting bewoners is gecommuniceerd. Tot aan de ontwikkeling van Lelystad Airport was het ook niet gebruikelijk om uitgebreide communicatie te plegen over vliegroutes op 6000 voet (1800 meter) of hoger. In grote delen van het land (ook verder van met name Schiphol) wordt op dergelijke hoogtes gevlogen. Dat laat onverlet, dat ik me realiseer dat een aantal aansluitroutes voor Lelystad op deze vlieghoogte in relatief stille delen van Noord en Oost Nederland liggen. De ervaring van hinder is in die gebieden anders dan in de drukkeren delen van ons land.

Wel is in de provincie Flevoland na het vaststellen van het Luchthavenbesluit in 2015 op diverse manieren communicatie ontwikkeld voor en met inwoners. Zo organiseren Lelystad Airport, de provincie Flevoland en de gemeente Lelystad elk half jaar een evenement voor inwoners en andere betrokkenen. Voorafgaand aan deze bijeenkomsten brengen deze partijen ook een 'Luchtvaartkrant' uit die breed verspreid wordt. Op 11 november a.s. wordt de eerstvolgende 'open dag' op Lelystad Airport georganiseerd. Mijn ministerie zal daar ook uitleg geven over de B+ routes en de aansluitroutes voor de luchthaven.

Ik heb uw Kamer op 26 juni jl. geïnformeerd over de ontwerp-aansluitroutes, zoals die mij op 14 juni jl. door LVNL en CLSK zijn aangeboden. Vervolgens heb ik in de zomermaanden met de betrokken provincies afspraken gemaakt over een informatieronde voor bewoners, lokale en regionale bestuurders en andere betrokkenen. Deze ronde vindt plaats in de tweede helft van september. Er komen twee informatiebijeenkomsten voor gemeenten en statenleden (Zwolle en Apeldoorn) en zes voor inwoners (Dalfsen, Zwolle, Steenwijk, Balk, Apeldoorn, Ede). Daarbij zullen o.a. door het NLR gemaakte nieuwe simulaties gepresenteerd worden, waarbij bewoners zelf kunnen ervaren wat het betekent als er een vliegtuig overkomt op bijvoorbeeld 1.800 meter hoogte. In vervolg op deze informatiebijeenkomsten wordt in de maand oktober een internetconsultatie georganiseerd, waarbij een ieder zijn/haar zienswijze op het gepresenteerde ontwerp van de aansluitroutes kan inbrengen.

Afstemming met betrokken partijen

In de afstemming met betrokken partijen speelt de Alderstafel Lelystad een belangrijke rol. In 2014 heeft de Tafel een unaniem advies uitgebracht over de vertrek- en naderingsroutes in het lagere luchtruim, gebaseerd op een aantal uitgangspunten: het zo veel mogelijk vermijden van vliegen over woonkernen, een vlieghoogte van tenminste 6000 voet boven 'het oude land', en een vlieghoogte van tenminste 3000 voet boven Natura 2000 gebieden. Daarnaast waren de uitgangspunten geen interferentie met Schipholverkeer en behoud van de Militaire Missie Effectiviteit. In de adviezen van de Alderstafel is steeds aangegeven dat er één uitzondering is op het uitgangspunt dat boven 'het oude land' niet lager dan 6000 voet gevlogen wordt. Voor naderend verkeer vanuit het zuiden was al in 2014 de conclusie dat 6000 voet niet overall realiseerbaar zou zijn vanwege het benodigde dalprofiel om de eindnadering naar de luchthaven veilig te kunnen uitvoeren. Het Aldersadvies is door het kabinet overgenomen en met uw Kamer gedeeld.

Zoals ik eerder in antwoord op vragen van uw Kamer heb aangegeven⁶ is door de Alderstafel op 3 maart jl. bevestigd dat aan deze uitgangspunten in de uitwerking van de aanvliegroutes niet wordt getornd. Zoals de CDA-fractie terecht aangeeft waren de specifieke aansluitroutes op dat moment nog niet bekend. De uitspraak van de Alderstafel van 3 maart jl. betreft dan ook alleen de bevestiging van deze uitgangspunten.

Daarbij wordt wel opgemerkt dat de Alderstafel Lelystad zich op 21 juni jl. op mijn verzoek heeft gebogen over de door LVNL en CLSK gepresenteerde ontwerpen van de aansluitroutes. Aan deze Tafel namen, naast de vaste leden (waaronder de provincies Gelderland en Overijssel), ook de provincies Friesland en Drenthe deel. Ik heb u hier in mijn brief van 26 juni jl.⁷ en in mijn antwoord op vragen van de leden Van Helvert (CDA), Visser (VVD) en Jetten (D66)⁸ over bericht. De Alderstafel constateerde op 21 juni dat wordt voldaan aan de geformuleerde afspraken en dat er geen blokkades zijn om implementatie voortvarend ter hand te nemen zodat opening per april 2019 kan plaatsvinden.

De VVD-fractie vraagt mij te reflecteren op de geuite kritiek dat er geen overleg is geweest met alle betrokken partijen over de aansluitroutes. Ik vind het belangrijk hierbij te onderstrepen dat de mij aangeboden aansluitroutes een ontwerp zijn, en geen vastgesteld besluit. Het ontwerp is het startpunt voor bespreking en consultatie, niet het eindpunt. Daarbij is voor luchtruimwijzigingen op basis van artikel 5.11 Wet Luchtvaart een werkproces afgesproken. Dit werkproces bevat ook een consultatiefase, die in de maanden september tot en met begin november plaatsvindt.

Zoals de CDA-fractie opmerkt heb ik in mijn antwoord op vragen van de leden Van Helvert (CDA), Visser (VVD) en Jetten (D66)⁹ aangegeven dat tijdens het ontwerpproces met een aantal partijen contact is geweest, waarbij informatie gegeven is over het lopende ontwerpproces en vragen zijn beantwoord. Dit betreft o.a. de provincie Overijssel en bij het zweefvliegen op Lemelerveld betrokken partijen. Dit naar aanleiding van de zorgen die de provincie uitte ten aanzien van de gevolgen die een nog te bepalen vlieghoogte bij Lemelerveld zou kunnen hebben op de zweefvliegactiviteiten.

Verder is er dit voorjaar bestuurlijk overleg geweest met de provincie Overijssel en enkele Overijsselse gemeenten over de ontstane onrust over de hoogte waarop naderend verkeer naar Lelystad over Overijssel zou vliegen. Ik heb hierover ook uw Kamer bericht in antwoord op vragen van de heren Omtzigt en van Helvert¹⁰. In die beantwoording heb ik aangegeven dat, voor zover inpasbaar binnen de randvoorwaarden en de huidige luchtruimstructuur, ik LVNL en CLSK zou vragen om te bezien welke optimalisaties in het verdere ontwerp van de aansluitroutes mogelijk zouden zijn. In dat kader is er bilateraal contact geweest tussen de Werkgroep luchtruim Overijssel, LVNL en CLSK.

De vragen die in deze overleggen (vóór juni 2017) op tafel lagen hadden vooral betrekking op de vlieghoogtes op onderdelen van de B+ routeset en de eventuele gevolgen van de inrichting van de beide wachtgebieden, die eveneens al bij de presentatie van de B+ routeset waren aangeduid. Aan de Alderstafel van 21 juni jl. is het resultaat van het ontwerpproces van de aansluitroutes op het hogere luchtruim gepresenteerd. Voorafgaand aan deze Tafel heb ik de bestuurders van de betreffende provincies geïnformeerd over hetgeen zou worden gepresenteerd. Ik begrijp echter goed dat provincies, gemeenten en bewoners op basis van het voorliggende ontwerp behoefte hebben aan meer informatie over de gevolgen van de ligging van de aansluitroutes en het verwachte hoogteprofiel ervan. In het

⁶ Vergaderjaar 2016–2017, Aanhangsel van de Handelingen, nr 1374 en nr 2383

⁷ Kamerstuk 31936, nr 390

⁸ Vergaderjaar 2016–2017, Aanhangsel van de Handelingen, nr 2383

⁹ Vergaderjaar 2016–2017, Aanhangsel van de Handelingen, nr 2383

¹⁰ Vergaderjaar 2016–2017, Aanhangsel van de Handelingen, nr. 1374

bijzonder geldt dit voor de recreatieve luchtvaart, aangezien het niet mogelijk is gebleken om binnen de gestelde uitgangspunten aansluitroutes te ontwerpen waarbij de recreatieve luchtvaart geen hinder ondervindt. In mijn antwoord op vragen van de leden Van Helvert, Visser en Jetten¹¹, heb ik aangegeven de zorgen serieus te nemen en met betrokken partijen en bestuurders het gesprek te zijn aangegaan om de effecten nader in kaart te brengen en mogelijke oplossingsrichtingen te verkennen.

Op 10 juli jl. heb ik de bestuurders van de provincies Gelderland, Overijssel en Flevoland in een overleg het proces geschetst dat heeft geleid tot de ontwerp aansluitroutes. Daarnaast is gesproken over de milieueffecten en de impact op het valschermspringen op Teuge en Teuge Airport. Ook heb ik het gesprek gestart met LVNL/CLSK, Teuge Airport, het Nationaal Parachutisten Centrum Teuge (NPCT), de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL) en vertegenwoordigers van partijen die vragen hebben over de vlieghoogte. Een vergelijkbare actie heb ik gestart voor het zweefvliegen rond Lemelerveld. Tot slot heb ik in het bestuurlijk overleg van 10 juli afgesproken dat ik, samen met LVNL en CLSK, aan Helios een 'second opinion' zou vragen op het nu voorliggende ontwerp van aansluitroutes. De opdracht voor Helios heeft uw Kamer eerder toegestuurd gekregen.

In een tweede bestuurlijk overleg met Gelderland, Overijssel en Flevoland op 6 september jl. zijn de resultaten van deze acties besproken. Voor meer specifieke beantwoording van de vragen omtrent (het paraspringen op) Teuge en (het zweefvliegen bij) Lemelerveld, verwijs ik u naar de betreffende paragraaf in mijn beantwoording.

De VVD-fractie vraagt mij of ik kan toelichten hoe de verschillende partijen die bij dit proces betrokken zijn en met elkaar in gesprek moeten het proces tot op heden beoordelen, hoe zij de voortgang voor zich zien en wat zij op dit moment nodig hebben om het Luchtvaarbepaalt Lelystad in de praktijk te realiseren?

Ik hecht er grote waarde aan dat er vertrouwen bestaat bij partijen dat de nu voorliggende aansluitroutes zorgvuldig tot stand zijn gekomen. Zoals hierboven beschreven zijn afgelopen zomer reeds gesprekken gevoerd met betrokken partijen om de effecten van de ontwerp-aansluitroutes nader in kaart te brengen en oplossingsrichtingen te verkennen. Dit vooruitlopend op de informatieavonden voor bewoners en bestuurders, en de consultatie van luchtruimgebruikers en andere betrokkenen, die in de maanden september tot en met begin november zullen plaatsvinden.

Ik constateer dat er onder betrokken partijen grote overeenstemming bestaat over de noodzaak van spoedige realisatie van Lelystad Airport. Ik constateer ook dat de uitgangspunten zoals die in 2014 aan de Alderstafel zijn afgesproken en door het Kabinet zijn overgenomen op brede steun kunnen blijven rekenen. Dat geeft mij vertrouwen voor het vervolgproces.

Vanzelfsprekend heb ik begrip voor de behoefte van partijen om te zoeken naar eventuele alternatieven voor bijvoorbeeld de gevolgen die de ontwerp aansluitroutes hebben voor de recreatieve luchtvaart. Daarom heb ik ook, samen met LVNL en CLSK, Helios om een second opinion gevraagd. Tegelijkertijd dienen we er met elkaar voor te zorgen dat de ontwikkeling van luchthaven Lelystad binnen het kritieke pad richting openstelling in april 2019 blijft. Ik onderschrijf dan ook de oproep van de provincies Gelderland, Flevoland en Overijssel in hun brief van 29 augustus jl. dat de zoektocht naar verbeteringen in het huidige ontwerp de planning van de luchthavenontwikkeling op Lelystad Airport (gericht op openstelling per april 2019) niet mag verstoren.

¹¹ Vergaderjaar 2016–2017, Aanhangsel van de Handelingen, nr 2383

Helios

Door de fracties van VVD, CDA en SP zijn vragen gesteld over de werkzaamheden van Helios. In begin 2017 heeft Helios een toets uitgevoerd op de haalbaarheid van de nieuwe, door LVNL opgestelde planning, gericht op openstelling van Lelystad Airport voor groot commercieel verkeer per 1 april 2019. De nieuwe planning, inclusief het rapport van Helios met de toets hierop, heb ik uw Kamer op 17 februari toegestuurd¹². Zoals de CDA fractie stelt, richt dit rapport zich met name op het tijdpad, het proces en de risico's daarin. Strekking van dit rapport is dat de planning haalbaar en realistisch is, mits tijdig een aantal gesignaleerde risico's worden ondervangen. Voor een verdere beschrijving van dit rapport verwijs ik u naar mijn brief van 17 februari jl..

Zoals ik in mijn brief van 17 februari¹³ heb gemeld is het effect van dit rapport dat LVNL de aanbevelingen van Helios ter harte heeft genomen. In dat kader heeft LVNL haar risicomanagement versterkt door onder andere een risicomanager aan te stellen om de risico's in het project nog beter en meer proactief te beheersen.

Verder heb ik uw Kamer in mijn brief van 17 februari 2017 gemeld dat LVNL en CLSK ook tijdens het ontwerpproces door Helios zijn ondersteund. Voor ieder van de vijf uitvliegrichtingen in het Nederlandse luchtruim zijn door LVNL en CLSK in de periode tot februari 2017 één tot maximaal vier opties ontworpen, in totaal 25 opties. Tijdens het ontwerpproces is dit aanvankelijke aantal van 25 aansluitopties stapsgewijs teruggebracht tot één definitieve set. Als onderdeel van genoemde ondersteuning heeft Helios deze 25 aansluitopties op verzoek van LVNL kritisch becommentarieerd en een oordeel gegeven over de correctheid, volledigheid en haalbaarheid van alle opties. Dit als input voor het verdere werkproces van LVNL en CLSK. Ik heb uw Kamer daarover in mijn brief van 26 juni 2017¹⁴ geïnformeerd.

Zoals ik in mijn antwoord op de vragen van de leden Van Helvert (CDA), Visser (VVD) en Jetten (D66) over het vliegveld Teuge¹⁵ aangaf, heeft Helios in augustus een second opinion uitgevoerd op het nu voorliggende resultaat van het ontwerp- en selectieproces dat LVNL en CLSK na februari 2017 hebben doorlopen. Ik heb Helios gevraagd hierin ook de resultaten van hun eerdere bevindingen in februari 2017 te beschrijven. Bijzondere aandacht heeft Helios hierin gegeven aan de knelpunten met betrekking tot de recreatieve luchtvaart, met name Teuge en Lemelerveld. Tevens heeft Helios hierin op mijn verzoek gereageerd op de voorstellen van de KNVvL voor de inrichting van het luchtruim. Het rapport van de second opinion en de reactie van LVNL/CLSK daarop treft u als bijlage bij deze brief aan.

Luchtruim

Uitgangspunten ontwerp routes

De leden van de CDA-fractie vragen naar de motivatie van de uitgangspunten bij de in 2014 bereikte overeenstemming aan de Alderstafel.

Het Alders-advies Lelystad uit 2014 is tot stand gekomen op basis van uitgebreide onderzoeken en consultaties, en is door het kabinet overgenomen als basis voor het MER en het Luchthavenbesluit, resulterend in de voorkeur voor de routeset B+

¹² Bijlages bij Kamerstuk 31936, nr 382

¹³ Kamerstuk 31936, nr.382

¹⁴ Kamerstuk 31936, nr 390

¹⁵ Vergaderjaar 2016–2017, Aangangsel van de Handelingen, nr 2383

voor de lokale vertrek- en naderingsroutes. Uitgangspunten hierbij waren: geen interferentie met het Schiphol verkeer, behoud van de Militaire Missie Effectiviteit, zo veel mogelijk vermijden van woonkernen, een vlieghoogte van tenminste 6000 voet boven 'het oude land', en een vlieghoogte van tenminste 3000 voet boven Natura 2000 gebieden.¹⁶ Aan LVNL/CLSK is gevraagd aansluitroutes te ontwikkelen binnen deze uitgangspunten.

De door de CDA-fractie gevraagde kaart van het omliggende militair gecontroleerde luchtruim treft u in de bijlage aan.

Ruimte in huidige luchtruimstructuur

Er wordt gevraagd wanneer mij de informatie bereikte dat de huidige luchtruimstructuur geen ruimte biedt om op Lelystad meer dan 10.000 bewegingen per jaar in te passen. De leden van de SP-fractie vragen mij daarbij te beargumenteren hoe ik met zekerheid kan stellen dat met de voorgestelde vertrek – en naderingsroutes 10.000 vliegbewegingen gehaald kunnen worden. Groen Links heeft mij gevraagd naar de veiligheid hiervan.

Binnen de huidige structuur is er geen ruimte om op Lelystad meer dan 10.000 bewegingen per jaar in te passen, zonder dat dit ingrijpende gevolgen heeft voor het Schipholverkeer. Zoals aan uw Kamer reeds gemeld in de toelichting op het Luchthavenbesluit Lelystad 2015 en in mijn brief van 17 februari jl. is voor verdere doorgroei naar uiteindelijk 45.000 bewegingen per jaar een aanpassing nodig van de luchtruimstructuur en een vergroting van de capaciteit in het Nederlandse luchtruim.¹⁷

Naar de grens van het aantal vliegbewegingen dat binnen de huidige luchtruimstructuur afgehandeld kan worden is langere tijd door mijn ministerie en de luchtverkeersleidingorganisaties gekeken. Dit heeft er o.a. toe geleid dat LVNL en CLSK in het voorjaar van 2017 een real time simulatie uitgevoerd hebben op alle voorliggende 25 aansluitopties. Deze simulatie heeft bevestigd dat er binnen de huidige luchtruimstructuur geen ruimte is om op Lelystad meer dan 10.000 bewegingen per jaar in te passen. In de ondersteuning die Helios aan het ontwerpproces heeft gegeven is dit ook geconstateerd. Een en ander heeft geresulteerd in het standpunt van LVNL en CLSK zoals verwoord in hun brief van 14 juni 2017. Ik heb deze brief op 26 juni 2017 met uw Kamer gedeeld¹⁸.

In antwoord op de inbreng van de GroenLinks-fractie wil ik benadrukken dat de veiligheid van het luchtverkeer altijd voorop staat. Om die reden is het ontwerpen van vliegprocedures ook een intensief en gefaseerd proces waarin op diverse momenten toetsen op de veiligheid worden uitgevoerd. De drie toetspunten zijn: veiligheid, de werklast van luchtverkeersleiders en effecten op het overige verkeer. Deze toetspunten zijn erop gericht dat de routes veilig en operationeel uitvoerbaar zijn, en zijn randvoorwaardelijk. Ook heeft het Britse bureau Helios alle opties tussentijds kritisch getoetst. Een tweede simulatie volgt na de consultatiefase. Deze tweede simulatie heeft als doel de resultaten van de eerste simulatie te valideren, gebruik makend van de (mogelijk) aangepaste aansluitroutes.

¹⁶ Kamerstuk 31 936, nr. 201

¹⁷ Kamerstuk 31 936, nr. 382

¹⁸ Kamerstuk 31 936, nr. 390

De leden van de CDA-fractie vragen mij op welke wijze afgedwongen wordt dat het naderend verkeer, zo lang mogelijk op 6.000 voet blijft vliegen en zo laat mogelijk, uiterlijk ten noorden van Zwolle, de landing inzet.

Algehele stelregel voor de verkeersleiding is om vertrekkende vliegtuigen zo snel spoedig mogelijk op hoogte te brengen en met landende vliegtuigen zo lang mogelijk op hoogte te houden alvorens met de nadering aan te vangen. Indien daar operationeel noodzaak toe is, bijvoorbeeld bij potentiële conflicten, kan de verkeersleiding hiervan afwijken om de internationaal voorgeschreven separatie toe te passen en de veiligheid te borgen. De verkeersleiding heeft deze operationele handelingsruimte nodig om op een veilige manier het verkeer af te handelen. Het kan dus voorkomen dat vliegtuigen, bijvoorbeeld bij kruisend verkeer, de daling eerder zullen inzetten.

Herinrichting luchtruim

De herinrichting van het Nederlandse luchtruim moet er voor zorgen dat het Nederlandse luchtruim de civiele luchtvaart, waaronder Schiphol, Eindhoven en Lelystad kan accommoderen, dat civiele vliegroutes zo veel mogelijk conflictvrij en efficiënt benut kunnen worden, en dat gebruik van militaire oefengebieden ook in de toekomst is verzekerd. Op dit moment worden eerste oplossingsrichtingen verkend. Mijn ministerie en het Ministerie van Defensie zijn hierbij gezamenlijk opdrachtgever. Begin 2018 wordt een start gemaakt met concrete projecten onder leiding van een gezamenlijk programmabureau. Daarbij worden stakeholders actief betrokken.

De volledige herinrichting is een omvangrijke operatie waarbij afspraken met buurlanden gemaakt moeten worden over aanpassingen in hun luchtruim en luchtverkeersleidingssystemen en de tijdsplanning daarvan. Er zal een zorgvuldig proces worden doorlopen waarbij stakeholders goed worden betrokken. De herziening vergt bovendien een traject van technische operationele analyse, validatie, implementatie in de systemen en trainingen van verkeersleiders om een veilige transitie te borgen. De wijzigingen moeten in het nieuwe luchtverkeersleidingssysteem van LVNL en CLSK worden ingevoerd, de overgang naar dit nieuwe systeem staat gepland in 2021. Om deze redenen is het niet realistisch dat oplossingen al eerder dan 2023 beschikbaar zijn.

Belangrijk voor optimalisatie van het luchtruim is het integreren van de civiele en militaire luchtverkeersdienstverlening. LVNL en CLSK gaan daarom vanaf december 2017 vanaf dezelfde locatie en op hetzelfde systeem werken en eind 2021 staat de overgang naar een nieuw gezamenlijk luchtverkeersleidingssysteem gepland. De belangrijkste voorwaarde daarna is commitment van de buurlanden. In het bijzonder over de ligging van een cross border militair trainingsarea. De overheid en de luchtverkeersleidingsorganisaties gebruiken hun bilaterale contacten en het FABEC overleg om bij de buurlanden te sonderen en de samenwerking te zoeken. Nadat overeenstemming is bereikt over de uitgangspunten moet een gezamenlijke planning worden gemaakt met daarbij heldere afspraken en deadlines inclusief commitment van (inter)nationale partners en de luchtruimgebruikers.

Bij de herinrichting van het luchtruim wordt ook gekeken naar de aansluitingen van de Lelystadroutes op het hogere luchtruim. Waar mogelijk wordt gekeken naar aanpassingen. Garanties kunnen vooraf niet gegeven worden omdat er veel verschillende en samenhangende afwegingen gemaakt moeten worden, tussen civiel en militair, tussen vluchten voor verschillende luchthavens, in aansluitingen

op het luchtruim van buurlanden etc. Streven is uiteraard wel om de aansluitroutes voor Lelystad Airport bij de herinrichting van het luchtruim verder te verbeteren.

Luchtverkeersleiding

Algemeen Luchtverkeersleiding

Uw Kamer heeft mij een aantal vragen gesteld met betrekking tot de inrichting van de luchtverkeersleiding op Lelystad. Voor een antwoord op de vragen de beschikbaarheid van luchtverkeersleiders verwijs ik naar de hoofdtekst van deze brief.

U heeft mij gevraagd of de overgang naar het nieuwe luchtverkeersleidingssysteem naar voren kan worden gehaald. Het antwoord daarop is dat dat niet kan. Vervanging van het huidige AAA systeem vindt plaats terwijl 'de winkel open blijft'. Op dit moment wordt het nieuwe luchtverkeersleidingssysteem ontwikkeld en dit moet de komende jaren nog uitgebreid getest worden. Bovendien zijn er meerdere afhankelijkheden met dit project, zoals de nieuwbouw van het LVNL/CLSK gebouw op Schiphol-Oost. Dit project is een van de andere prioritaire grote projecten waar LVNL aan werkt. Dit dient op zorgvuldige wijze plaats te vinden en verloopt momenteel volgens planning.

Civiel-militaire samenwerking

De civiel-militaire colocatie op Schiphol loopt op schema voor realisatie eind 2017. Hiermee wordt een stevig fundament neergelegd voor een verdere optimalisatie van civiele en militaire luchtverkeersdienstverlening in het lagere luchtruim. Voor het hogere luchtruim heeft CLSK in april 2017 taken overgedragen aan MUAC in Maastricht. Zoals beoogd, lijkt deze stap positieve gevolgen te hebben voor de efficiëntie en capaciteit in het verantwoordelijkheidsgebied van MUAC. Ook draagt zij rechtstreeks bij aan de realisatie van de Europese doelstellingen op dit gebied.

Flexible Use of Airspace

Flexibel gebruik van het Nederlandse luchtruim is een belangrijke doelstelling uit de Luchtruimvisie en geeft invulling aan de Europese SES doelstellingen. Het routeontwerp zoals dat moet worden neergelegd moet te allen tijde een veilige en efficiënte afhandeling van het verkeer mogelijk maken. In de daadwerkelijke operatie zijn vaak verbeteringen mogelijk door onderlinge afspraken tussen verkeersleidersorganisaties. Doordat de Nederlandse verkeersleidingsorganisaties vanaf eind 2017 vanaf één locatie en met hetzelfde systeem werken, wordt het flexibel gebruiken van het luchtruim en het toepassen van concrete ad-hoc optimalisaties eenvoudiger.

Optimaliseren sector 3

De leden van de SP-fractie vragen mij naar concrete maatregelen om het luchtruim in sector 3 te optimaliseren en of ik daarbij inperking van het militaire luchtruim overweeg.

De uitvoeringsagenda luchtruimvisie richt zich op het verbeteren van de capaciteit van het Nederlandse luchtruim voor civiele en militaire gebruikers. Een van de knelpunten waarnaar wordt gekeken is de capaciteit in het zuiden waar zowel militaire als civiele behoefte bestaat. In het kader van de uitvoeringsagenda worden oplossingsrichtingen verkend om de verschillende behoeften te kunnen accommoderen. Ik wil niet op de uitkomsten van deze verkenning vooruitlopen.

Prioriteitsregel sector 3

Zowel de VVD- als de CDA-fractie vragen mij naar de acties die ik onderneem met betrekking tot de verkeersdrukte in sector 3 en het reguleren van betreffende verkeersstromen.

De EU regelgeving over het beheer van luchtverkeersstromen (air traffic flow management) bevat een bepaling die onder bepaalde voorwaarden de mogelijkheid biedt om een andere prioriteitsregel toe te passen dan "first come - first served". De bevoegdheid om een dergelijke regel in te voeren ligt bij de Staat en niet bij LVNL. LVNL heeft geen bevoegdheid om prioriteit te geven aan specifieke verkeersstromen. LVNL kan slechts de capaciteit van een sector reguleren (begrenzen). Dit raakt echter alle vliegverkeer dat van de betreffende sector gebruik wil maken.

Ik ben inmiddels een onderzoek gestart waarin wordt bekeken of deze bepaling een bijdrage kan leveren aan de verlichting van de verkeersdrukte in sector 3, waarbij het uitgangspunt is dat het Schipholverkeer (of een deel daarvan) een prioritaire behandeling zou moeten krijgen. Ik kan niet op de uitkomsten van dit onderzoek vooruitlopen. Ik zal uw Kamer op het eerst passende moment over de uitkomsten van het onderzoek informeren.

Heffingenstelsel

De VVD fractie heeft vragen gesteld over de relatie tussen het heffingenstelsel voor de luchtverkeersleiding en de capaciteit in het luchtruim.

Zoals uw Kamer weet ben ik nog steeds van plan het huidige heffingenstelsel voor de torenluchtverkeersleiding (de zgn. One Group of Airports), met daarin het principe van kruissubsidiëring, te vervangen door een nieuw stelsel waarbij de kosten van de lokale luchtverkeersleiding meer gedragen wordt door de betreffende luchthaven. Daarbij heb ik marktwerking niet uitgesloten, maar ook aangegeven dat dit niet mijn voorkeur heeft. Een directe relatie tussen het karakter van het heffingenstelsel en de capaciteit in het luchtruim is er niet, evenmin tussen het uitstellen van introductie van een nieuw stelsel en het tempo van herinrichting van het luchtruim.

Opening en groei Lelystad Airport

De leden van de VVD fractie vragen mij of het raamwerk waarop een belangrijk deel van de opening en groei van Lelystad Airport is gebaseerd niet in een impasse dreigt te raken. Ik ben niet van mening dat deze onderwerpen (totstandkoming luchtverkeersleiding en herziening luchtruimstructuur) in een impasse dreigen te raken. Aan beide thema's wordt voortvarend gewerkt, en ook zonder aanpassing van het luchtruim kan Lelystad tijdig open en de eerstkomende jaren groeien.

Dezelfde leden vragen wat nu precies de bottleneck is geweest in de planning- en ontwerpfase, ook met het oog op mogelijke verdere vertraging.

Ik heb uw Kamer al eind 2015¹⁹ gemeld dat de beperkte beschikbaarheid van verkeersleiders, waarmee LVNL in 2015 en de eerste helft van 2016 te maken had, mogelijk ook impact zou hebben op de voortgang met betrekking tot de inrichting van de luchtverkeersleiding Lelystad. In mijn brief van 29 november 2016²⁰ heb ik u bericht over het besluit van het kabinet om luchtverkeersleiders buiten de reikwijdte van de Wet normering topinkomens (Wnt-3) te houden, en het CAO akkoord 2016 dat het bestuur van LVNL kort daarna met de bonden wist te sluiten. Dit heeft er voor gezorgd dat vanaf de zomer 2016 weer meer

¹⁹ Kamerstuk 31936, nr. 322

²⁰ Kamerstuk 31936, nr. 367

beschikbaarheid van operationele expertise was. Vanaf dat moment hebben LVNL en CLSK met man en macht gewerkt om de eerder opgelopen achterstand binnen deze complexe ontwerp-opgave zo veel mogelijk in te lopen. Op 29 november 2016 heb ik u echter moeten melden dat dit niet haalbaar bleek te zijn, waarna LVNL in februari 2017 een nieuwe planning heeft gepresenteerd, gericht op openstelling per 1 april 2019. Deze planning is zoals bekend door Helios als voldoende robuust beoordeeld, en is nog steeds de basis waarop het verdere ontwerpproces plaatsvindt.

Het Luchthavenbesluit maakt een uitbreiding naar 45.000 vliegbewegingen met groot handelsverkeer mogelijk zonder tussenbesluit. Wel zullen bij 25.000 vliegbewegingen de milieueffecten en effecten op de leefbaarheid en de maatregelen gericht op deze effecten worden geëvalueerd.

Deze evaluatie bij 25.000 vliegbewegingen maakt onderdeel uit van het Werkprogramma van de Alderstafel Lelystad en zal vanuit deze tafel nader worden geconcretiseerd en over de uitvoering hiervan zal mij een advies worden aangeboden. Deze evaluatie betreft een evaluatie van de effecten op de uitvoering van het Ondernemingsplan, de effecten op de duurzame landbouw en het vermijden van geluidhinder en de verstoring van natuur. In de tussenliggende jaren zullen eveneens monitoringsrapportages voor deze onderwerpen plaatsvinden. Door de exploitant is toegezegd om voor alle monitoringsactiviteiten op het gebied van leefbaarheid en milieu, die starten na ingebruikname van de uitbreiding van de luchthaven of voorafgaand hieraan worden uitgevoerd, een overkoepelend plan van aanpak op te stellen en dit ter advisering aan de Alderstafel Lelystad aan te bieden.

Vliegveld Teuge

De leden van de VVD- en de CDA-fractie hebben mij verschillende vragen gesteld over vliegveld Teuge. Direct nadat LVNL/CLSK mij de resultaten van het ontwerpproces heeft doen toekomen en ik uw Kamer over de uitkomsten daarvan informeerde, ben ik het gesprek met betrokken bestuurders en de recreatieve luchtvaart aangegaan. Doel daarvan is om de effecten van de ontwerp-aansluitroutes op het valschermspringen op Teuge, op het vliegveld Teuge en het zweefvliegen op Lemelerveld nader in kaart te brengen en mogelijke alternatieven te verkennen. Aan de betrokkenen heb ik, in lijn met mijn brieven aan uw Kamer, gemeld dat de door de Alderstafel geadviseerde en door het kabinet overgenomen uitgangspunten (inclusief de routeset B+) daarbij leidend zijn en ik begin september zo veel mogelijk in beeld wil hebben gebracht.

De komende luchtruimherziening kan voor het valschermspringen op Teuge geen toekomstvast perspectief garanderen. Het is een feit dat de ligging van Teuge in Nederland, ook met een herinrichting, t.o.v. Lelystad, Schiphol en Eindhoven en de verkeersstromen die daaromheen afgehandeld moeten worden niet verandert. Alle andere activiteiten op Teuge kunnen met deze ontwerp-aansluitroutes onverminderd doorgang vinden.

De CDA-fractie heeft mij gevraagd naar de verkeersstromen van en naar Schiphol in relatie tot Teuge. Teuge wordt steeds vaker in hoogtemogelijkheden beperkt. Hoewel er inderdaad geen route direct over Teuge loopt, wordt bij een toename van verkeer van en naar Schiphol door de luchtverkeersleiding (tijdelijk) een deel van dit luchtruim boven Teuge gebruikt. Om valschermsprongen vanaf een luchthaven te accommoderen is voldoende luchtruim nodig om, vanuit veiligheidsoptiek, de vereiste afstand tot het overige verkeer te waarborgen.

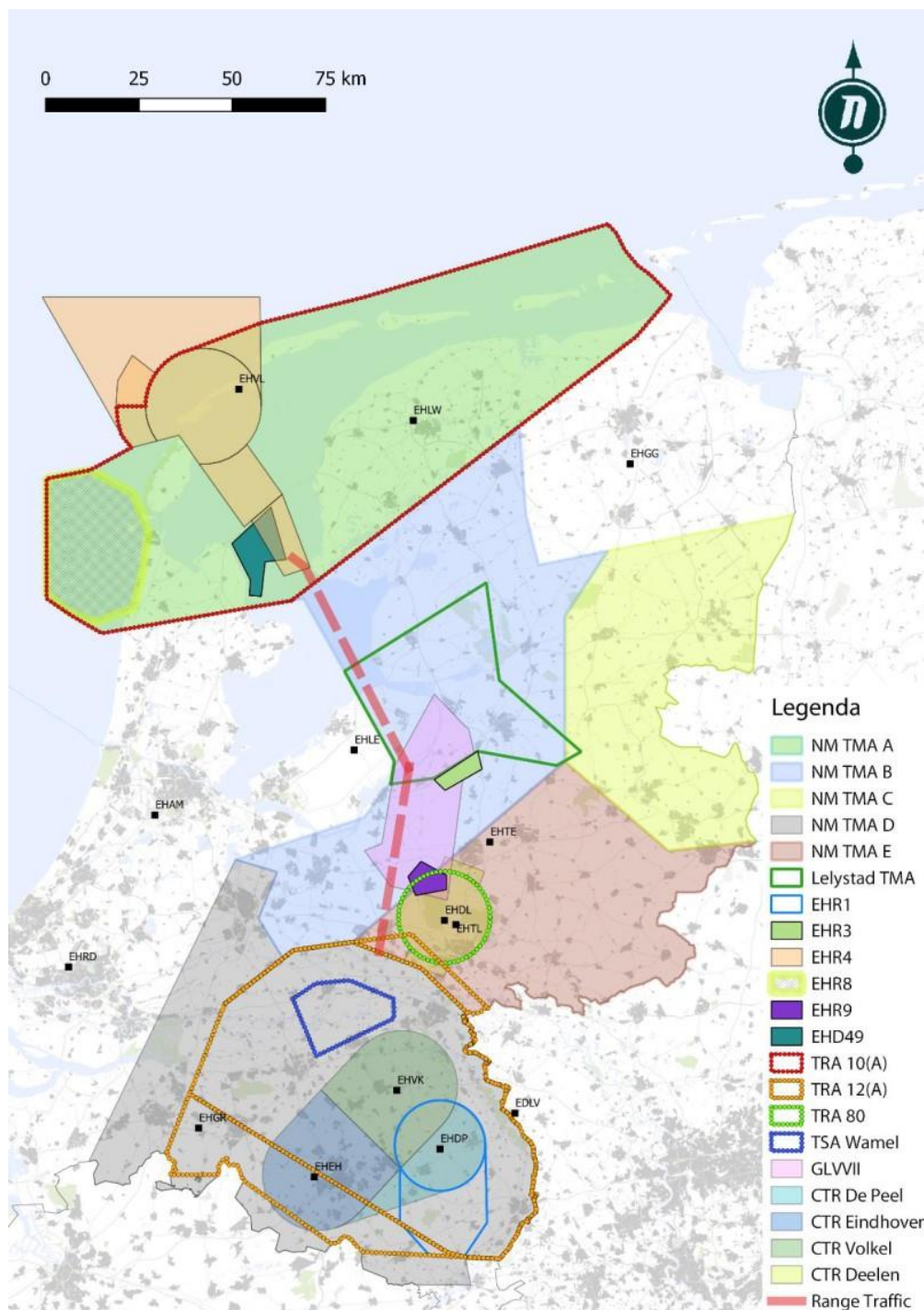
In de afgelopen periode zijn de effecten van de aansluitroutes op het valschermspringen op Teuge, op de luchthaven en op het zweefvliegen op Lemelerveld met betrokkenen nader in kaart gebracht. Daartoe hebben verschillende expertsessies plaats gevonden, waarin alternatieve aansluitvarianten en de indeling van het omliggende luchtruim zijn besproken en technisch-operationeel beoordeeld. Hierbij waren onder meer Teuge-vertegenwoordigers, de KNVvL Werkgroep Luchtruim, waar ook de Aircraft Owners en Pilots Association (AOPA) in deelneemt en de Werkgroep Luchtruim Overijssel betrokken. Leidend in die gesprekken was de aansluiting op routeset B+ en de overige afspraken die aan de Alderstafel zijn gemaakt.

Uit de expertsessies concludeer ik dat voor het valschermspringen op Teuge geen routevariant mogelijk is die én Teuge ontziet én voldoet aan alle uitgangspunten. Voorstellen die Teuge binnen B+ gedaan heeft, zijn óf niet haalbaar, omdat het onvoldoende operationeel inpasbaar is en daarmee potentieel onveilig óf omdat ze onevenredige werklast met zich meebrengen en daarmee een negatieve impact hebben op de benodigde capaciteit voor het Schiphol-verkeer.

Voor wat betreft Lemelerveld is het positief dat de eerste luchtruimconcepten laten zien dat er doorgevlogen kan worden op Lemelerveld, omdat de ondergrens hoger ligt dan aanvankelijk gedacht. Voorts zijn er maatregelen denkbaar, die ervoor zouden kunnen zorgen dat de impact op het zweefvliegen in algemeenheid beperkt blijft. U kunt daarbij denken aan gebruik van radiotelefonie en procedurele afspraken. Ik heb LVNL en CLSK gevraagd deze suggesties verder te bezien.

Zoals ik eerder met uw Kamer heb gedeeld, heb ik parallel daaraan Helios opdracht gegeven om in de zomermaanden een analyse uit te voeren op het proces dat geleid heeft tot de huidige routeset. Daarnaast heeft Helios gekeken naar de voorgestelde hoogteprofielen en is er specifieke aandacht gevraagd voor valschermspringen op Teuge, zweefvliegen op Lemelerveld en de noord-zuid verbinding voor de recreatieve luchtvaart in zijn algemeen. Tot slot heeft Helios de voorstellen van de KNVvL, voor een alternatief ontwerp van het luchtruim, beoordeeld en in het bijzonder welke voorstellen hieruit mogelijk bruikbaar zijn binnen de afgesproken planning voor Lelystad Airport. De uitkomsten hiervan en de reactie van LVNL/CLSK daarop treft u aan in de bijlage bij deze brief en zal tevens openbaar worden gemaakt via rijksoverheid.nl. Daar waar het Helios advies een rol bij aanpassingen in de ontwerp aansluitroutes zal dit in alle genoemde communicatiemiddelen en op de informatiebijeenkomsten voor gemeenten, statenleden en inwoners aan de orde komen.

BIJLAGE: Kaart militair gecontroleerd luchtruim irt Lelystad TMA



De NM TMA's A t/m E zijn de gebieden in Nederland waar Defensie (CLSK) het vliegverkeer afhandelt. EHR's , EHD's en TRA's zijn gebieden waar speciale militaire activiteiten plaatsvinden. Hieronder vallen schietoefeningen. In deze gebieden zorgt CLSK voor segregatie ten opzichte van ander vliegverkeer om de veiligheid te verzekeren. CTRs zijn de control zones in de directe nabijheid van (in dit geval militaire) vliegvelden. De rode stippellijn is de route die gevolgd wordt door straaljagers om naar de schietrange te gaan op Vlieland.