

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

543

Vragen van de leden **Laçin** (SP), **Kröger** (GroenLinks) en **Van Raan** (PvdD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht dat provinciale staten van Overijssel zich niet serieus genomen voelen door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat* (ingezonden 25 september 2019).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 30 oktober 2019).

Vraag 1

Kent u het bericht «Politieke partijen Overijssel over besluit Lelystad Airport: «Neemt de Minister ons wel serieus?»»¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Is het waar dat het luchtverkeer vanaf 7 november 2019 gebruik moet maken van de routevariant B+ van en naar Lelystad Airport?

Antwoord 2

Op 7 november aanstaande start de zogenoemde inregelperiode. Vanaf dat moment starten luchtverkeersleiders met het begeleiden van het bestaande kleine vliegverkeer op Lelystad Airport. Huidige gebruikers en verkeersleiding doen zo ervaring op met de vliegprocedures. Dit inregelen is noodzakelijk om een veilige transitie mogelijk te maken. Op deze manier kan vanuit luchtverkeersleidingsperspectief op elk politiek gewenst moment ná april 2020 tot openstelling voor het handelsverkeer worden overgegaan.

De inzet van luchtverkeersleiding is alleen voor het bestaande kleine verkeer (recreatief vliegverkeer, lesverkeer, zakenvluchten) dat reeds gebruik maakt van Lelystad Airport. Dit is voornamelijk verkeer dat op zicht vliegt. Zij gaan gebruik maken van de routes voor verkeer dat op zicht vliegt (VFR-routes). Het geringe aandeel bestaand klein verkeer dat nu op instrumenten vliegt gaat gebruik maken van de B+-routes en de aansluitroutes (IFR-routes).

¹ RTV Oost, 23 september 2019, <https://www.rtvooost.nl/nieuws/318778/Politieke-partijen-Overijssel-over-besluit-Lelystad-Airport-Neemt-de-minister-ons-wel-serieus>

Vraag 3, 4

Waarom kiest u voor de openstelling van deze vliegroutes nu nog steeds onbekend is of en wanneer Lelystad Airport zal uitbreiden en er dus geen concrete aanleiding is om deze vliegroutes open te stellen?

Waarom moet het huidige luchtverkeer van en naar Lelystad Airport gebruik gaan maken van de nieuwe vliegroutes?

Antwoord 3, 4

De routes zijn niet open voor handelsverkeer want de politieke besluitvorming daarover is nog niet afgerond. Het gebruik van de routes is bedoeld om met bestaand klein verkeer in te regelen.

Op 2 juli 2019 heb ik aangegeven dat opening van Lelystad Airport voor handelsverkeer niet haalbaar is in april 2020, maar dat er voortvarend wordt doorgewerkt aan de voorbereidingen.

Dat betekent onder meer dat de luchtverkeersleiders en assistenten hun opleiding afmaken en dat LVNL en CLSK vanaf 7 november, wat een in ICAO verband vastgestelde datum is voor luchtruimwijzigingen, luchtverkeersleiding gaan geven aan het bestaande kleine verkeer op Lelystad Airport. Zo kunnen zowel de luchtverkeersleiding als de huidige gebruikers van de luchthaven ervaringen opdoen met de wijzigingen in procedures en systemen, zonder dat er handelsverkeer is. Dit inregelen is noodzakelijk om een veilige transitie mogelijk te maken. Op deze manier kan na de benodigde stappen, waaronder de afronding van de voorhangprocedure in uw Kamer en de Eerste Kamer, vanuit luchtverkeersleidingsperspectief op elk politiek gewenst moment ná april 2020 tot openstelling voor het handelsverkeer worden overgegaan.

Vraag 5

Waarom houdt u vast aan de routevariant B+, terwijl de herindeling van het luchtruim ervoor kan zorgen dat andere routes voor minder overlast zullen zorgen? Erkent u deze mogelijkheid?

Antwoord 5

Routeset B+ is tot stand gekomen op basis van een unaniem advies van de Alderstafel Lelystad uit 2014 en leidt tot het minste aantal geluidgehinderden. Dit advies 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. Ook uit het geactualiseerde MER blijkt dat B+ de routeset is die veilig en efficiënt is en veruit het beste scoort op geluidsbelasting en andere milieuaspecten. In het traject van de luchtruimherziening zijn bestaande routes geen uitgangspunt; dat geldt derhalve ook voor de routes van en naar Lelystad Airport. Er zal dan opnieuw gekeken worden naar de mogelijkheden en effecten van routes, welke integrale keuzes daarin te maken zijn en of dat leidt tot aanpassing van B+ en de aansluitroutes.

Vraag 6

Erkent u dat met de openstelling van deze vliegroutes de laagvliegroutes realiteit worden? Zo nee, kunt u dan uitleggen welke gevolgen de openstelling van de vliegroutes heeft voor het luchtverkeer?

Antwoord 6

Het geringe aandeel bestaand klein verkeer dan nu op instrumenten vliegt gaat gebruik maken van de B+-routes en de aansluitroutes. Dat verkeer vliegt momenteel ook van en naar Lelystad Airport op hoogtes die over het algemeen lager liggen dan de minimum ontwerphoogtes op de aansluitroutes. Zie verder het antwoord op vraag 7 en 8.

Vraag 7, 8

Kunt u zich voorstellen dat verschillende politieke partijen zich niet serieus genomen voelen, omdat u de oproep van de provincie om laagvliegroutes te schrappen met de openstelling van deze vliegroutes negeert?

Gaat u luisteren naar de bezwaren van de gedeputeerde staten en de provinciale staten van Overijssel? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7, 8

Aan de zienswijzeprocedure op het wijzigingsbesluit voor het Luchthavenbesluit is een uitgebreid participatie- en inspraakproces vooraf gegaan, ook

in/met de provincie Overijssel. Het ging daarbij om internetconsultatie op de aansluitroutes, advies van een bewonersdelegatie, rondetafelbijeenkomsten met regionale bestuurders en bewoners in de verschillende regio's. Deze inspraak- en consultatieprocessen hebben geleid tot veel verbeteringen aan routes. Deze verbeteringen heb ik in mijn brief van 21 februari 2018 toege-licht². Voor Overijssel is bijvoorbeeld een glijvlucht uit Duitsland mogelijk gemaakt en is verbetering nabij Stadshagen doorgevoerd. Naar aanleiding van de aanbevelingen uit de inspraak zijn verder diverse aanvullende waarborgen opgenomen in het ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenbesluit Lelystad.

Voorts heeft het ministerie in samenwerking met Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en het Commando Luchtmacht (CLSK) met prioriteit bekeken of, vooruitlopend op de integrale luchtruimherziening, de huidige aansluitroutes van Lelystad Airport verbeterd kunnen worden, conform verzoek van uw Kamer en de regio. Dat is mogelijk gebleken. De term «laagvliegen» is ontstaan doordat vliegtuigen in het ontwerp op een aantal delen van de route onder het Schipholverkeer moesten blijven en daardoor niet konden doorstijgen maar een aantal kilometer «level moesten vliegen». Met de in het Startbesluit Luchtruimherziening aangekondigde verbeteringen worden deze belemmeringen om ongehinderd door te klimmen weggenomen. Er is daarmee de facto geen sprake meer van «laagvliegroutes». De verbeteringen zullen uiterlijk in de winter van 2021/2022 zijn doorgevoerd. Uiteraard blijf ik met de provincies in gesprek over het traject van de luchtruimherziening.

Vraag 9

Bent u bereid de openstelling van de vliegroutes uit te stellen, totdat er meer duidelijkheid is over de toekomst van Lelystad Airport, de herindeling van het luchtruim en eventueel andere vliegroutes die straks tot de mogelijkheden behoren? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 9

Nee, de luchtruimstructuur en het routeontwerp van Lelystad Airport betekenen een hele grote wijziging voor luchtruimgebruikers en het luchtverkeersysteem. Het starten van de inregelperiode in november 2019 geeft de mogelijkheid om op elk politiek gewenst moment ná april 2020 open te gaan voor handelsverkeer. Zie verder de antwoorden op vraag 2 en 3.

Vraag 10

Welke besluit ligt ten grondslag aan de openstelling van de vliegroutes? Dient de Kamer hierover niet tijdig geïnformeerd te worden? Kan de Kamer zich hierover uitspreken voordat de openstelling plaatsvindt?

Antwoord 10

Op grond van de Wet luchtvaart en het Besluit luchtverkeer 2014 worden luchtverkeersroutes, -procedures en luchtruimstructuur vastgesteld bij ministeriële regeling. Deze bevoegdheid komt dus mij en de Staatssecretaris van Defensie toe. Over het ontwerp van en de verbeteringen aan de routes naar aanleiding van consultaties heb ik uw Kamer steeds geïnformeerd. Ik heb uw Kamer op 2 juli 2019 en 5 september 2019 geïnformeerd over het starten van de inregelperiode.

² Kamerstuk 31 936, nr. 462