

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over het LVNL-rapport over Lelystad Airport.

De fungerend voorzitter van de commissie,  
Van Veldhoven

De adjunct-griffier van de commissie,  
Koerselman

## I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave	blz.
Inleiding	2
Algemeen	2
Informatieverstrekking Kamer	4
Overig	5

### Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met enige verbazing kennisgenomen van de conclusies uit het rapport van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) uit 2009. Zij hebben hierover nog enkele vragen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van het rapport van de LVNL over luchthaven Lelystad. Zij hebben daarover nog enkele vragen. Zij betrekken daar het bericht «Luchtruim niet geschikt voor uitbreiding Lelystad Airport» van 8 september 2017 op de website van ZEMBLA bij.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van het rapport uit 2009 van de LVNL, waarin deze een negatief advies geeft over Lelystad Airport en wijst op de problemen van deze locatie.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van het bericht van ZEMBLA dat een rapport uit 2009 van de LVNL waarin een groot aantal bezwaren tegen de uitbreiding van vliegveld Lelystad is verwoord, wel is besproken aan de Alderstafel, maar nooit publiek is gemaakt. Hierdoor rijst de vraag waarom deze belangrijke informatie niet publiek is gedeeld, en welk effect dit heeft op het vertrouwen in het besluitvormingsproces. De leden van de GroenLinks-fractie hebben hier nog enkele vragen over.

De leden van de SP-fractie hebben met verbazing kennisgenomen van het rapport «Luchtruim Flevoland 2020: een verkenning van de mogelijkheden».

### Algemeen

De leden van de VVD-fractie lezen dat de opdrachtgever van het rapport de Alderstafel was. Was de Staatssecretaris betrokken bij de opdrachtverlening van het rapport? Wat is de status van dit rapport?

De leden van de VVD-fractie hebben vragen over wat er met de uitkomsten van het rapport is gebeurd. Is de Staatssecretaris op de hoogte gebracht van dit rapport? Zo ja, wanneer? Zijn er vervolgens acties ondernomen naar aanleiding van de conclusies in het rapport? Zo ja, welke en door wie? Zo nee, waarom niet? In het geval de Staatssecretaris niet op de hoogte is gebracht van dit rapport, willen de leden van de VVD-fractie weten hoe de Staatssecretaris dat beoordeelt, gelet op haar betrokkenheid bij de Alderstafel.

De leden van de VVD-fractie vragen of de aanbevelingen van dit rapport invloed hebben gehad op de totstandkoming van de Luchtruimvisie in 2012. Ze vragen dit met name gelet op het feit dat een van de belangrijkste conclusies van het LVNL-rapport is dat het, met de toenmalige luchtruimindeling, tot 2020 alleen met operationele restricties mogelijk zou zijn om vliegverkeer van Lelystad af te handelen (zonder dergelijke

restricties zouden de verkeersstromen van Schiphol op bepaalde delen van de dag met 5% à 10% gereduceerd moeten worden om dat mogelijk te maken). Zo ja, op welke wijze? Zo nee, waarom niet? En wat is er sinds het uitkomen van de Luchtruimvisie en in voorbereiding op het luchthavenbesluit Lelystad, met de uitkomsten in dit rapport gedaan? Op welke wijze heeft de Alderstafel deze meegenomen in zijn advisering? Volgens de leden van de VVD-fractie zou het helpen om zowel het LVNL-rapport als de ontwikkelingen en vertragingen rondom de opening van Lelystad Airport beter in tijdsperspectief en in hun context te kunnen plaatsen, als de Staatssecretaris in een tijdslijn (per jaar) zou aangeven welke afspraken (inclusief beleidsuitgangspunten en actieagenda's) er vanaf 2009 tot nu zijn gemaakt over Lelystad Airport, de vliegroutes en aansluitopties en de herziening van het luchtruim. Kan de Staatssecretaris gehoor geven aan dit verzoek? Zo nee, waarom niet? De leden van de VVD-fractie vragen of de Staatssecretaris zich in de inhoud van het rapport herkent. Zo ja, op welke wijze? Zo nee, waarom niet?

De leden van de CDA-fractie zien dat het in 2009 uitgebrachte rapport van de LVNL adviezen geeft over Lelystad Airport. Zij zijn benieuwd naar de actualiteit van die adviezen. Is het bedoelde advies betrokken bij de huidige besluitvorming, zo vragen zij. Indien dat niet het geval is, dan vernemen zij graag of dat alsnog kan gebeuren. Indien dat wel het geval was, dan vernemen zij graag op welke wijze en hoe de afweging heeft plaats gevonden.

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd of de Staatssecretaris de conclusies van het rapport nog steeds deelt. Werpt de conclusie dat Lelystad Airport amper ontwikkeld kan worden, niet een ander licht op de huidige discussie omtrent de vliegroutes die Lelystad Airport met zich meebrengt, zo vragen zij. Daarnaast vragen zij of de conclusie dat de punctualiteit en de betrouwbaarheid afnemen, nog steeds geldt. Die vraag geldt ook voor de waarschuwing van de LVNL dat er, vanwege het beperkt beschikbare luchtruim, bij operationele verstoringen nauwelijks ruimte is om opgelopen vertragingen in te halen.

De leden van de CDA-fractie vernemen graag of het rapport een ander licht werpt op de huidige uitgangspunten ten aanzien van de hoogte waarop gevlogen wordt.

Uit gesprekken met betrokken omwonenden van de nieuwe aanvliegroutes en de 80.0000 handtekeningen die dinsdag aan de Kamer zijn aangeboden, concluderen de leden van de GroenLinks-fractie dat er nu grote onvrede heerst over het voorgenomen besluit, maar ook over de manier waarop dit tot stand is gekomen. De ondoorzichtigheid van de Alderstafel, het grote achterkamertjesgehalte en het gebrek aan informatie zijn veelgehoorde klachten. De leden van de GroenLinks-fractie zijn van mening dat grote delen van het consultatieproces opnieuw moeten plaatsvinden om het vertrouwen in de besluitvorming te herstellen.

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat de rapportage van de LVNL duidelijk maakt dat er altijd sprake zal zijn van een sterke interferentie van Schiphol en een nieuwe luchthaven op korte afstand van Schiphol. Uit de bestudeerde opties kwam duidelijk naar voren dat hoe verder weg van Schiphol een nieuwe luchthaven ligt, hoe beter dat is. De opties van een nieuwe luchthaven bij Dronten scoorden beide beter op zowel de interferentie als impact op de natuur. De leden van de GroenLinks-fractie zouden graag willen weten waarom deze niet zijn betrokken bij de keus voor Lelystad. Kan de Staatssecretaris duidelijk maken waarom deze alternatieve locaties niet verder onderzocht zijn? De conclusies uit het rapport van de LVNL uit 2009 zijn helder: Lelystad is geen geschikte locatie voor een grote luchthaven, gezien de interferentie

met het Schipholverkeer. Het rapport van het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) (bijlage bij Kamerstuk 31 936, nr. 109) uit 2012 schetst een ander beeld. Waarom hebben beide studies die dezelfde externe uitgangspunten hebben, zulke verschillende conclusies? Graag zien de leden van de GroenLinks-fractie een analyse door een onafhankelijke partij van beide studies. Is de Staatssecretaris bereid een dergelijke analyse te laten uitvoeren?

De leden van de GroenLinks-fractie hebben ook kennisgenomen van de brief van de Staatssecretaris d.d. 12 september 2017 waarin zij aangeeft dat er tot 10.000 vluchten geen grote problemen te verwachten zijn voor interferentie van Lelystad met Schiphol. De eerder beoogde 40.000 vluchten zouden wel tot problemen leiden. Maar de businesscase van Lelystad is niet kloppend te krijgen bij 10.000 vluchten en 40.000 vluchten is niet mogelijk zonder schade voor Schiphol. Of het mogelijk zal zijn om Lelystad te laten doorgroeien naar 40.000 vluchten, kan pas beoordeeld worden na de herindeling van het luchtruim, die voor 2023 gepland staat. De vraag is dan ook waarom er nu geïnvesteerd wordt in een luchthaven waarvan het onduidelijk is of deze op lange termijn een realistische businesscase zal hebben. De leden van de GroenLinks-fractie vragen de Staatssecretaris of het mogelijk is om de herziening van het luchtruim af te wachten voordat verdere stappen in de ontwikkeling van Lelystad worden gezet.

### **Informatieverstrekking Kamer**

Klopt de aanname van de leden van de VVD-fractie dat dit rapport niet naar de Kamer is gezonden? Zo ja, waarom is dat niet gebeurd? Zo nee, op welke andere wijze is de Kamer over de bevindingen in dit rapport op de hoogte gebracht?

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd waarom, in de visie van de Staatssecretaris, het rapport niet openbaar gemaakt is en wat daar de achtergronden van zijn.

In dit schriftelijk overleg hebben de leden van de D66-fractie slechts een vraag aan de Staatssecretaris, namelijk waarom dit rapport de Kamer niet eerder heeft bereikt. Deze leden kijken verder uit naar de inhoudelijke discussie met de Staatssecretaris over deze kwestie in het algemeen overleg Luchtvaart d.d. 20 september, waarin zij de Staatssecretaris in het bijzonder zullen bevragen op de reden waarom destijds klaarblijkelijk is besloten het advies van de LVNL te negeren om het luchtruim te herindelen, aangezien er op dit moment wel degelijk routes op tafel liggen zonder dat een dergelijke herindeling van het luchtruim – iets waar de leden van deze fractie al jaren aandacht voor vragen – niet heeft plaatsgevonden.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of de Staatssecretaris bekend was met dit rapport. Waarom is dit rapport destijds niet gedeeld met de Kamer en andere betrokkenen? De inhoud van dit rapport geeft sterke redenen om te twijfelen aan de keuze voor Lelystad als overloopvluchthaven van Schiphol. Het feit dat dit rapport acht jaar na dato via de media publiek wordt, roept vragen op over de zorgvuldigheid van het besluitvormingsproces en de informatievoorziening aan zowel de Kamer als de betrokkenen. De leden van de GroenLinks-fractie zijn van mening dat grote en ingrijpende besluiten zoals dit uiterst zorgvuldig moeten worden genomen, waarbij alle belangen eerlijk en in openheid moeten worden gewogen. Dat kan niet als relevante informatie niet wordt gedeeld.

De leden van de SP-fractie vragen de Staatssecretaris toe te lichten hoe het kan dat dit rapport, ruim acht jaar nadat het is opgesteld, pas boven tafel is gekomen. Ook vragen zij haar toe te lichten hoe het kan dat een rapport, met een advies dat zo haaks staat op de koers van de afgelopen kabinetten, niet gewoon openbaar is gemaakt. Kan de Staatssecretaris inzichtelijk maken hoe dit rapport mee is genomen in het advies van de Alderstafel(s)? Deze leden constateren dat het vreemd is dat een kritisch rapport niet openbaar is geweest. Hierdoor ontstaat de indruk dat rapporten die kritisch zijn op de gekozen lijn voor de luchthaven Lelystad achtergehouden worden, zodat daar niet van afgeweken wordt. Kan de Staatssecretaris hierop reflecteren en kan zij tevens bevestigen dat er geen andere (kritische) rapporten achter zijn gehouden of niet met het publiek zijn gedeeld?

### **Overig**

Naar aanleiding van de reactie op het verslag van het schriftelijk overleg Vliegroutes Lelystad, die d.d. 12 september 2017 door de Kamer is ontvangen, zijn de leden van de VVD-fractie teleurgesteld over het feit dat een fors deel van hun vragen niet is beantwoord. Derhalve maken zij van deze gelegenheid gebruik om deze alsnog, voor het algemeen overleg Luchtvaart d.d. 20 september, beantwoord te zien worden.

De leden van de VVD-fractie vragen de Staatssecretaris of zij kan toelichten wat de korte- en middellangetermijneffecten zijn van het feit dat er op Lelystad geen mogelijkheid is om meer dan 10.000 vliegbewegingen af te handelen. Deelt zij de mening dat hiermee de in het Luchthavenbesluit uiteengezette drie fases groei van Lelystad, namelijk 10.000 vliegbewegingen omstreeks 2023, 25.000 omstreeks 2033 en 45.000 omstreeks 2043, in het geding dreigen te komen? Zo ja, als daarbij ook de vertraging van één jaar (2019 in plaats van 2018) wordt opgeteld, tot welke conclusies komt de Staatssecretaris dan? Welke acties kan en gaat zij ondernemen? Zo nee, waarom niet? Kan de Staatssecretaris met een nadere onderbouwing komen dat de groei conform planning zal verlopen?

Voorts vragen de leden van de VVD-fractie of de Staatssecretaris in dit verband kan reflecteren op de volgende uitspraak van haar voorganger: «met openstelling na 2018 lopen we het risico dat Schiphol wordt belemmerd in de verdere ontwikkeling van de hub-functie» (Kamerstuk 31 936, nr. 202)? Deelt de Staatssecretaris deze mening? Zo nee, waarom niet? Zo ja, op welke wijze is dan gegarandeerd dat de ontwikkeling van de hubfunctie niet in gevaar komt? Welke afspraken zijn er tot op heden over het te voeren selectiviteitsbeleid gemaakt? Kan de Staatssecretaris dit uiteenzetten in relatie tot de ontwikkeling van Lelystad Airport?

De leden van de VVD-fractie merken op dat de Staatssecretaris in verschillende brieven, verstuurd naar de Kamer in 2015 en begin 2016, heeft aangegeven dat er concrete stappen in de samenwerking zijn gezet. In december 2015 (Kamerstuk 31 936, nr. 322) gaf zij aan dat «de beperkte beschikbaarheid van verkeersleiders mogelijk ook impact heeft op de voortgang met betrekking tot de inrichting van de luchtverkeersleiding Nederland». In september 2016 werd de Kamer ingelicht dat de LVNL acties neemt om structureel de beschikbaarheid van luchtverkeersleiders te realiseren (Kamerstuk 31 936, nr. 353). Op 17 november 2016 meldde zij dat de «integratie van de civiele en militaire luchtverkeersdienstverlening in het lagere en hogere luchtruim op schema lopen» en dat de «LVNL en CLSK de in 2016 beschikbaar gekomen capaciteit aan luchtverkeersleiders met prioriteit inzetten voor dit project» (Kamerstuk 31 936, nr. 363). Om vervolgens op 29 november van dat jaar te melden dat de aansluiting van routes in het lagere luchtruim op het hogere luchtruim toch een lastigere

opgave bleek en de vertraging van Lelystad Airport met één jaar een feit werd. Kan de Staatssecretaris toelichten hoe zij terugblijkt op deze contrasterende conclusies, die elkaar binnen enkele maanden opvolgden? Wat is er precies in de tussentijd veranderd? Welke afspraken over inzet, capaciteit, samenwerking en integratie zijn er met de LVNL en het Commando luchtstrijdkrachten (CLSK) precies gemaakt? Welke capaciteit is gegarandeerd de komende zes jaar?

De leden van de VVD-fractie vragen of de Staatssecretaris kan aangeven in hoeverre de voorgenomen aanpassingen in het heffingenstelsel voor de luchtverkeersleiding zouden kunnen leiden tot meer capaciteit in de luchtverkeersleiding voor de Nederlandse luchtvaart. Klopt het dat het meer marktconform maken en het «opengooien» van de luchtverkeersleiding in andere Europese landen heeft geleid tot meer capaciteit? Zo nee, waarom niet? Kan de Staatssecretaris in dit verband ook toelichten of bij de beslissing tot het uitstellen van het heffingenstelsel, er rekening is gehouden met het feit dat dit leidt tot een verdere vertraging voor wat betreft de herindeling van de Luchtruimvisie? Zo ja, waarom is er dan toch voor uitstel gekozen? Zo nee, waarom niet? En is de Staatssecretaris bereid om te bekijken of het mogelijk is andere partijen en hun expertise te betrekken bij het opstellen van de nieuwe Luchtruimvisie? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat is hiervoor nodig? Kan de Staatssecretaris tevens nader ingaan op de onderlinge afhankelijkheid van de afspraken gemaakt in het Luchthavenbesluit Lelystad 2015 en de Luchtruimvisie 2012?

De leden van de VVD-fractie vragen met het oog op mogelijke verdere vertraging, wat nu precies de bottleneck in de planning- en ontwerpfase is geweest. Zij zouden van de Staatssecretaris graag een uiteenzetting willen zien in tijd en inhoud, en de onderlinge afhankelijkheid, van de verschillende ontwikkelingen die tot een dusdanige vertraging in de opening van Lelystad Airport en de aansluiting van de vliegroutes hebben geleid. Is er inmiddels al een communicatieplan opgesteld voor verdere voorlichting over de vliegroutes en opening van Lelystad Airport? Hoe kijkt de Staatssecretaris terug op het verlopen communicatietraject? Welke dingen hadden er anders gekund en welke lessen kunnen hier voor de toekomst uit worden getrokken? Graag krijgen deze leden een toelichting van de Staatssecretaris.

De leden van de VVD-fractie vragen of de Staatssecretaris specifiek kan ingaan op de vraag of er afspraken zijn gemaakt met LVNL en CLSK over de capaciteit om de dienstverlening op Lelystad Airport zo snel mogelijk operationeel te krijgen en door te laten groeien naar minimaal 10.000 vliegbewegingen. Zo ja, welke afspraken waren dat? Welk tijdpad is er afgesproken om zo snel mogelijk toe te groeien naar de 10.000 vliegbewegingen en in hoeverre is hier sprake van een afhankelijkheid van de capaciteit bij LVNL en CLSK? In de brief van de LVNL wordt gewezen op een zogenoemd «iteratief proces». Welke uitgangspunten zijn leidend in dit proces? Welk tijdpad wordt hierbij in acht genomen? En welke randvoorwaarden gelden er qua capaciteit vanuit de LVNL en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu zelf? Graag krijgen deze leden een toelichting van de Staatssecretaris.

De leden van de VVD-fractie vragen of Lelystad, met maar acht uur beschikbaarheid aan luchtverkeersleiding, de twinfunctie van Schiphol binnen de kaders van het selectiviteitsbeleid wel op een adequate wijze kan invullen, zoals afgesproken in het Luchthavenbesluit. Zo ja, dan ontvangen deze leden graag een nadere onderbouwing hoe de Staatssecretaris dit precies voor ogen heeft. Zo nee, welke afspraken gelden er dan wel en is de Staatssecretaris bereid om te kijken naar deze opties en om ook andere mogelijkheden te verkennen? Zou in dit verband het inzetten

van militaire luchtverkeersleiders (NB: een militaire luchtverkeersleider mag per dienst maximaal zes uur aaneensluitend operationeel werken tegenover een maximum van tweeënhalf uur voor een luchtverkeersleider van de LVNL) of het aantrekken van luchtverkeersleiders buiten de LVNL mogelijk zijn? Zo nee, waarom niet? Welke mogelijkheden zijn er om deze knelpunten weg te nemen? Is de Staatssecretaris in dezen ook bereid om te bekijken of er een regionaal model voor luchtverkeersleiding (training, werktijden etc.) kan worden ontwikkeld, aangezien het model nu is gebaseerd op het complexe aantal vliegbewegingen van Schiphol Airport, terwijl een regionale luchthaven als Lelystad Airport een andere dynamiek en frequentie krijgt? Zo ja, wat is hier voor nodig? Zo nee, waarom niet?

De leden van de VVD-fractie vragen of kan worden toegelicht wat het concreet betekent dat pas bij de vaststelling van de gewenste dienstregeling duidelijk wordt of er restricties aan het Lelystadverkeer moeten worden gesteld. Wat betekent dit voor de businesscase van Lelystad en de duidelijkheid richting toekomstige gebruikers van deze luchthaven? Kan de Staatssecretaris toelichten wat er precies bedoeld wordt met de stelling van de LVNL dat de routes van en naar sector drie voorsnog conditioneel uitgevoerd worden? Welke consequenties heeft dit precies qua vliegbewegingen, geluidshinder en reeds gemaakte afspraken voor Schiphol, Lelystad en Eindhoven? Wat betekent het voor de businesscase voor Lelystad op korte, middellange en lange termijn? Wat betekent het voor de operatie op Eindhoven Airport en Schiphol zelf, op korte termijn, middellange termijn en lange termijn? En is inmiddels al bekend uit de onderzoeken van LVNL en CLSK of deze beperkingen verminderd kunnen worden? Zo ja, op welke wijze? Zo nee, wanneer worden de uitkomsten van deze onderzoeken verwacht? Graag krijgen deze leden een toelichting van de Staatssecretaris.

De leden van de VVD-fractie merken op dat in de brief van de LVNL wordt gesteld dat voor sector drie geldt dat er de komende jaren groei wordt verwacht en dat het nu al een zwaar belaste sector is, waarin nu al op regelmatige basis restricties noodzakelijk zijn om de werklust voor luchtverkeersleiders beheersbaar te houden. Deze leden zien graag een toelichting van de Staatssecretaris wat deze restricties nu precies behelzen en welke gevolgen deze voor Schiphol en geluidsoverlast hebben. Wat zijn het tijdspad, de randvoorwaarden en uitgangspunten van het onderzoek om te bezien welke mogelijkheden er zijn om de verkeersdrukte in sector drie te verlichten en het (of een deel van het) Schipholverkeer een prioritaire behandeling te geven? Wanneer is het resultaat van deze verkenning gereed? Wat zijn de risico's voor Schiphol en welke acties zijn hierop ondernomen? Kan de Staatssecretaris aangeven welk kader is meegegeven qua inhoud en tijdspad voor de gezamenlijke zoektocht van het Rijk en de regio op korte termijn om oplossingen te zoeken voor de knelpunten die worden voorzien voor de recreatieve luchtvaart en luchthaven Teuge? Klopt het dat met een herindeling van het luchtruim er wel ruimte kan ontstaan voor de activiteiten op Teuge? Zo ja, is er al gesproken met Teuge over de vraag wat dit betekent voor hun toekomst en welke tussenfase er dus mogelijk is? Zo nee, waarom niet?

## **II Reactie van de bewindspersoon**