

Vergaderjaar 2016–2017

**31 936**

**Luchtvaartbeleid**

**Nr. 395**

**VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld op 14 september 2017

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 haar brief d.d. 26 juni 2017 inzake Voortgang routes luchthaven Lelystad (Kamerstuk 31 936, nr. 390).

De vragen en opmerkingen zijn op 30 augustus 2017 aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu voorgelegd. Bij brief van 12 september zijn deze door haar beantwoord.

De fungerend voorzitter van de commissie,  
Van Veldhoven

Adjunct-griffier van de commissie,  
Israel

## I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

### Inhoudsopgave

Inleiding	2
Algemeen	3
Consultatie	3
Luchtruim	5
Luchtverkeersleiding	8
Opening en groei Lelystad Airport	11
Vliegveld Teuge	12

### Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de brief «Voortgang routes luchthaven Lelystad» inclusief de reactie van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Zij hebben kunnen lezen over de voortgang van het selectieproces voor de aansluitingen van de routes in het lagere luchtruim op het hogere luchtruim, de toekomst en het voorgenomen groeitempo van luchthaven Lelystad. Deze leden maken zich naar aanleiding van deze stukken zorgen over de voortgang van de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad en de voortgang van de nog op te stellen Luchtruimvisie. Deze leden hebben over de consequenties van de voorgenomen vliegroutes reeds schriftelijke vragen gesteld, samen met de fracties van CDA, D66 en ChristenUnie. De antwoorden op deze vragen zijn nog niet ontvangen, maar maken voor de leden van de VVD-fractie onderdeel uit van de beoordeling van de voorliggende stukken. Zij gaan ervan uit dat de beantwoording ruimschoots voor het algemeen overleg Luchtvaart op 13 september 2017 binnen is. Ook zien de leden van de VVD-fractie uit naar de uitkomsten van het bestuurlijk overleg dat binnenkort plaats zal vinden. Deze ontvangen zij graag ook ruim voor het genoemde algemeen overleg.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de brief met bijlagen van de Staatssecretaris inzake de voortgang van Lelystad Airport. Zij hebben daarover enkele vragen. De leden van de CDA-fractie hebben ook naar aanleiding van de beantwoording van schriftelijke vragen over de voorgenomen zeer lage aanvliegroutes met veel geluidsoverlast in Overijssel naar vliegveld Lelystad en over het onderzoek van Helios naar de vliegroutes van Lelystad (Aanhangsel Handelingen 2016/17, nrs. 1374 respectievelijk 2415) nog enkele vervolgvragen.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de beantwoording van het kabinet op verschillende Kamervragen en berichten inzake de mogelijke vliegroutes van/naar Lelystad Airport. De leden van de D66-fractie kijken met interesse uit naar de beantwoording van nog openstaande Kamervragen van CDA, VVD, D66 en ChristenUnie inzake de vluchtroutes en de aansluiting op de hogere luchtlagen. Op basis van de recente berichten heeft onze fractie nog enkele aanvullende vragen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de brief van de Staatssecretaris van 26 juni 2017, de bijbehorende stukken en een groot aantal brieven en reacties vanuit de bevolking. Deze leden hebben hier vragen en opmerkingen bij.

De leden van de SP-fractie hebben met zorg kennisgenomen van de voortgang van de routes voor de luchthaven Lelystad. Zij hebben hierover een aantal vragen.

## **Algemeen**

De leden van de GroenLinks-fractie waren altijd al kritisch ten opzichte van het voorstel om vliegveld Lelystad te laten uitgroeien tot een dependance van Schiphol voor internationale (vakantie)vluchten. Deze leden zijn sowieso erg kritisch over het faciliteren van de groei van de luchtvaart. Er ligt geen visie op de toekomst van de luchtvaart, de lange termijn mobiliteitsontwikkeling en het halen van de klimaatdoelen van Parijs. De verschillende luchthavens en vliegvelden worden allemaal apart bekeken en ze willen allemaal groeien. De leden van de GroenLinks-fractie vragen om een gerichte visie op die groei, waar groei mogelijk is binnen de gestelde kaders, voor wie en waar we moeten krimpen en wat de alternatieven zijn. De markt lost dit niet op.

Wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft, zit de Staatssecretaris met een onmogelijke opdracht. Allereerst de verplichting om in 30 jaar de CO<sub>2</sub>-uitstoot tot vrijwel nul te reduceren. Bij het aangaan van nieuwe economische ontwikkelingen is het van groot belang dat deze klimaatneutraal zijn en dat ondertussen de bestaande economie in hoog tempo wordt vergroend. «Meer van hetzelfde» is dus wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft geen optie. Maar de uitbreiding van vliegveld Lelystad is precies dat: «Meer van hetzelfde» maar dan op een manier die uiteindelijk niemand wil, die voor meer overlast, meer vervuiling en minder veiligheid zorgt.

Dan zijn er de grenzen aan de groei van Schiphol. De afspraken met omwonenden, de capaciteit van start- en landingsbanen, terminals, bagagehandling, marechaussee en luchtverkeersleiding. Allemaal afgestemd op 500.000 vliegbewegingen. Het kan allemaal nog net. Wat dan niet meer kan, is de eindeloze honger van de sector om meer te vliegen. Daar is wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft geen ruimte voor in Nederland, maar ook geen noodzaak toe. Immers, bijna de helft van de vluchten van en naar Schiphol kan ook vervangen worden door minder vervuilend vervoer over land, met bijvoorbeeld snelle treinen. Alle voor Nederland relevante lange afstandsvluchten kunnen dan prima via Schiphol worden afgewikkeld.

## **Consultatie**

De leden van de VVD-fractie hebben in diverse media gelezen dat naar aanleiding van eerdere beantwoording van Kamervragen commotie is ontstaan over de inhoud van deze beantwoording bij onder andere de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL). Zou de Staatssecretaris op deze geuite kritiek, namelijk dat er geen overleg is geweest met alle betrokken partijen over de aansluitopties (niet alleen start/eindpunt, maar ook aansluiting naar hogere luchtlagen), kunnen reflecteren? Kan de Staatssecretaris aangeven op welke wijze Helios alle opties tussentijds heeft getoetst, mede gelet op de ontstane kritiek over afstemming? Met wie is het overleg precies gevoerd? Is hierbij ook gesproken over de aansluiting naar hogere luchtlagen? Op welke wijze zijn de provincies en regio's hier inhoudelijk bij betrokken geweest? Graag ontvangen deze leden hierop een toelichting van de Staatssecretaris. Kan de Staatssecretaris tevens 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 Luchtvaarbesluit Lelystad in de praktijk te realiseren? Klopt het dat de laatste echte communicatie, in de vorm van bijvoorbeeld bewonersavonden inzake de luchtvaartroutes, twee jaar geleden heeft plaatsgevonden? Zo ja, wat was de rol van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en waarom is er sindsdien niet meer gecommuniceerd? Zo nee, welke communicatie heeft op welke wijze, en wanneer, sindsdien plaatsgevonden? Is er inmiddels al een communica-

tieplan opgesteld? 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 ontvangen de leden van de VVD-fractie hierop een toelichting van de Staatssecretaris.

De leden van de CDA-fractie vragen of de in 2014 aan de Alderstafel Lelystad bereikte overeenstemming over de vertrek- en naderingsroutes in het lagere luchtruim wel voldoende gecommuniceerd is met betrokkenen en belanghebbenden in een wijde omgeving van Lelystad. Hebben alle betrokkenen zich in 2014 wel kunnen realiseren wat de gevolgen zouden kunnen zijn van de toepassing van de toen gemaakte afspraken, zo vragen zij.

Zoals gezegd heeft de CDA-fractie ook een aantal vervolgvragen naar aanleiding van de beantwoording van genoemde schriftelijke vragen. Deelt de Staatssecretaris de visie dat de B+ variant geen indicatie geeft over hoe de aansluitroutes naar hogere luchtlagen zouden lopen, maar alleen waar ze moeten starten of eindigen en dat dat wellicht verklaart waarom de provincies verrast waren? Suggereert de Staatssecretaris met zoveel woorden niet ten onrechte dat iedereen alles al had kunnen weten, nu geen van de aansluitvarianten is gedeeld, in ieder geval niet met de KNVvL of de general aviationsector?

Klopt het dat de afgevaardigden namens de provincies op 3 maart 2017 alléén aangegeven hebben dat de uitgangspunten in orde waren en niet dat ze het met enige aansluitroute op de hogere luchtlagen eens waren? Die zijn immers pas medio juni bekendgemaakt.

Er wordt geantwoord dat tijdens het ontwerpproces met een aantal partijen contact is geweest. Is het juist dat in ieder geval niet met de KNVvL of de general aviationsector contact geweest? Kan de Staatssecretaris aangeven welke partijen dit dan geweest zijn?

Geantwoord wordt: «LVNL en het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK) hebben, mede op mijn verzoek, een onafhankelijke beoordeling van alle aansluitopties laten uitvoeren door het gerenommeerde Britse bureau Helios». Is dit antwoord wel juist? Helios heeft immers (blijkens het document «Helios realisation of atc to Lelystad» van 6 februari jl.) alleen het tijdpad en het proces beoordeeld voor wat betreft het afbreukrisico bij eventuele vertraging van het proces en niet de thans voorgestelde aansluitopties.

Klopt het dat het Heliosrapport van 6 februari 2017 alleen gaat over het tijdpad en het proces, en niet over de 25 routeontwerpen?

Er zijn verschillende rapporten van Helios. Kan expliciet en schematisch aangegeven worden wat de strekking, verschijningsdatum, doel en effect van elk rapport is?

Klopt het dat bij de informatievoorziening aan betrokkenen niet gerefereerd is aan ontwerpen van aansluitingsroutes op de hogere luchtlagen? Was de Alderstafel op de hoogte van het ontwerp van de aansluiting op de hogere luchtlagen en ermee akkoord of heeft de Alderstafel op 3 maart 2017 alleen haar uitgangspunten (her)bevestigd? Graag ontvangen de leden van de CDA-fractie een concreet en uitputtend antwoord op deze vraag.

Wordt de conclusie gedeeld dat de ontwerpen van de aansluiting op de hogere luchtlagen achter de schermen zijn ontwikkeld door LVNL/CLSK, zonder enige communicatie hierover met de general aviationsector, bewoners, provincies en gemeenten? Graag ontvangen de leden van de CDA-fractie een concreet en uitputtend antwoord op deze vraag.

Wordt de conclusie gedeeld dat het Helios rapport van 6 februari 2017 geen evaluatie is van de 25 routeontwerpen? Graag ontvangen de leden van de CDA-fractie een concreet en uitputtend antwoord op deze vraag.

De leden van de D66-fractie merken op dat veel vragen en onrust voorkomen hadden kunnen worden met een zorgvuldiger proces richting bewoners. Deze leden vragen de Staatssecretaris uitgebreid in te gaan op de wijze waarop zij bewoners van Flevoland, Gelderland, Overijssel en Friesland de komende periode beter zal informeren over de voorgenomen vliegroutes en de daarbij te verwachten geluidsoverlast. Is zij bereid om daarbij, bijvoorbeeld in samenwerking met het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum, simulaties aan te bieden zodat bewoners een indruk kunnen opdoen van mogelijke hinder?

De leden van de SP-fractie vragen de Staatssecretaris inzicht te geven in hoe het overlegproces met relevante belanghebbenden als para- en zweefvliegcentra of hun aandeelhouders is verlopen. Kan zij duiden hoe het heeft kunnen gebeuren dat men zich overvallen heeft gevoeld bij de presentatie van de voorgestelde vertrek- en naderingsroutes? Deze leden vragen de Staatssecretaris tevens inzichtelijk te maken of, en zo ja, hoe zij het communicatieproces naar relevante belanghebbenden zal verbeteren. Kan zij daarbij tevens ingaan op de vraag hoe zij over de second opinion wil gaan communiceren?

### **Luchtruim**

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Staatssecretaris na consultatie van LVNL en CLSK stelt dat binnen de huidige luchtruimstructuur geen ruimte is om meer dan 10.000 vliegbewegingen in te passen voor Lelystad Airport. Deelt de Staatssecretaris de mening van deze leden dat dit verregaande gevolgen heeft voor de groei en toekomst van de mainport Schiphol en de uitvoering van het Luchthavenbesluit Lelystad zoals vastgelegd op 1 april 2015? Deelt zij ook de mening dat dit de afspraken, vastgelegd in de Luchtvaartnota (bijlage bij kamerstuk 31 936, nr. 1) en de daaropvolgende actualisaties, ook in ander licht plaatst, aangezien daar afspraken zijn vastgelegd over het aantal vliegtuigbewegingen per jaar op Schiphol, dat Schiphol alleen het hub-en mainportverkeer zal afhandelen en dat daarmee de overige vliegbewegingen door de luchthavens Eindhoven en Lelystad ingevuld dienen te worden? Zo nee, waarom niet? Kan de Staatssecretaris toelichten wat de korte- en middellange termijn-effecten zijn van het feit dat er op Lelystad geen mogelijkheid is om meer dan 10.000 vliegbewegingen af te handelen? Is zij het met de leden van de VVD-fractie eens dat hiermee de in het Luchthavenbesluit uiteengezette drie fases van de groei van Lelystad, namelijk 10.000 vliegbewegingen omstreeks 2023, 25.000 omstreeks 2033 en 45.000 omstreeks 2043, in het geding dreigt 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 zal zij ondernemen? Zo nee, waarom kan zij of wil zij dat niet? Kan de Staatssecretaris met een nadere onderbouwing komen voor de stelling dat de groei conform planning zal verlopen?

Kan de Staatssecretaris de leden van de VVD-fractie geruststellen dat Lelystad Airport conform de planning op 1 april 2019 open gaat en kan doorgroeien? Kan de Staatssecretaris hier een concrete onderbouwing voor geven en kan hierbij ook worden ingegaan op de aanbevelingen uit het Heliosrapport inzake de openstelling van Lelystad Airport op 1 april 2019? Wat is de stand van zaken van deze aanbevelingen en de opvolging die hieraan gegeven wordt?

Kan de Staatssecretaris in dit verband reflecteren op de uitspraak van haar voorganger die schreef «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 hub-functie 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 lezen dat een nieuwe Luchtruimvisie pas in 2023 zal zijn afgerond. Kan de Staatssecretaris toelichten waarom dit proces niet eerder kan worden afgerond, gelet op de positie van Schiphol en Lelystad? Wanneer is de opdracht tot het opstellen van een nieuwe Luchtruimvisie gegeven en wie zijn de opdrachtgever en opdrachtnemer? Wat zijn de grootste risico's en is er voldoende capaciteit beschikbaar bij alle betrokken partijen om tijdig te komen tot een nieuwe Luchtruimvisie? Welke afspraken zijn er precies met alle betrokken partijen gemaakt qua capaciteit en uitgangspunten? Welke afspraken zijn er reeds met de buurlanden gemaakt? Welke invloed heeft het Functional Airspace Block Europe Central (FABEC) op dit proces? Kan de Staatssecretaris aangeven in hoeverre bescherming van de Natura 2000-gebieden interfereren met de bescherming van woonkernen en het belang van Schiphol? Welk perspectief biedt de luchtruimvisie hiervoor en wordt dit meegenomen bij het opstellen van de nieuwe Luchtruimvisie? Zo ja, op welke wijze? Zo nee, waarom niet?

De leden van de CDA-fractie vernemen graag de motivatie van de uitgangspunten die zijn gekozen bij de in 2014 bereikte overeenstemming. Waarom is toen bijvoorbeeld gekozen voor vertrek- en naderingsroutes in het lagere luchtruim tot 6.000 voet? De leden van de CDA-fractie vernemen graag waarop de stellige zinsnede «De routes in het lagere luchtruim zijn hiermee een gegeven en staan niet ter discussie», is gebaseerd. De leden van de CDA-fractie vernemen graag (bijvoorbeeld met een kaart) op welke wijze Lelystad wordt «omringd door militair luchtruim».

De leden van de CDA-fractie vernemen graag of de genoemde belangrijkste uitgangspunten in het selectieproces van de aansluitroutes in willekeurige volgorde zijn genoemd of dat sprake is van een rangorde van relevantie. Indien sprake is van een willekeurige rangorde, zou de Staatssecretaris dan alsnog een volgorde willen geven van relevantie? De leden van de CDA-fractie vernemen ook graag of de genoemde toetspunten bij de simulaties in een willekeurige volgorde zijn genoemd of dat sprake is van een rangorde van relevantie. Indien sprake is van een willekeurige volgorde, zou de Staatssecretaris dan alsnog een volgorde of relevantie willen geven van belangrijkheid?

De leden van de CDA-fractie vernemen graag of onderzocht is of het mogelijk is om een set van aansluitroutes te ontwerpen die voor omwonenden gunstiger zouden uitvallen dan de in 2014 aan de Alderstafel gemaakte afspraken. Indien dat niet gedaan is, dan vernemen zij ook graag de motivatie daarvan.

De leden van de CDA-fractie zien graag nader uiteengezet waarom de naderingsroute vanuit het zuidoosten over Overijssel onveranderd in stand moet blijven. Waarom geldt dat niet voor andere naderingsroutes van Schiphol?

De leden van de CDA-fractie vernemen graag 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. Op welke wijze wordt die afspraak gehandhaafd?

De leden van de CDA-fractie vernemen graag sinds wanneer het de Staatssecretaris bekend is dat er binnen de huidige luchtruimstructuur geen ruimte is om op Lelystad meer dan 10.000 bewegingen per jaar in te passen.

De leden van de CDA-fractie vernemen graag of de Staatssecretaris mogelijkheden ziet om de planning van 2021 ten aanzien van de noodzakelijke aanpassing van de luchtruimstructuur, waardoor een vergroting

van de capaciteit in het Nederlandse luchtruim verkregen kan worden, te versnellen.

Naar aanleiding van het antwoord op vraag 1 van Kamervragen van de leden Van Helvert en Omtzigt (Aanhangsel Handelingen 2016/17, nr. 2415), waarin wordt gerefereerd aan «andere uitgangspunten», vragen de leden van de CDA-fractie welke andere uitgangspunten hier bedoeld worden.

De leden van de D66-fractie merken op dat optimalisering van vliegroutes van en naar Lelystad, maar ook van en naar andere luchthavens in Nederland, wordt bemoeilijkt door het uitblijven van een efficiëntere inrichting van het luchtruim. Dit ondanks meerdere aanbevelingen van de gewezen rapporteurs Belhaj (D66) en Van Helvert (CDA) met betrekking tot Single European Sky en verschillende moties van de Kamer die het kabinet hebben aangespoord om haast te maken met herinrichting van het luchtruim (Kamerstuk 31 936, nr. 37). Kan de Staatssecretaris bevestigen dat een efficiëntere inrichting van het Nederlands luchtruim meer mogelijkheden biedt om vliegroutes zo in te richten dat het effect op milieuhinder en overlast voor bewoners kan worden beperkt? Waarom heeft zij deze efficiëntieslag niet vooruitlopend op de opening van Lelystad Airport uitgevoerd? Had dit niet veel van de ellende waar we ons nu mee geconfronteerd zien kunnen voorkomen? Is de Staatssecretaris voornemens om heldere bestuursafspraken te maken met de Minister van Defensie, voorzien van de benodigde middelen (zoals ambtelijke capaciteit) en een concrete tijdsplanning, zodat helder wordt op welke termijn Nederland het achterstallige onderhoud op dit punt heeft ingelopen?

De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat het Hollandse poldercompromis voor de groei van de luchtvaart was dat de groeiambities elders gerealiseerd moeten worden. De dunbevolkte Flevopolder leek de oplossing. Maar zo makkelijk is het volgens deze leden helaas niet. De impact van een luchthaven is immers veel groter dan de luchthaven zelf. De brief van de Staatssecretaris en de vele negatieve reacties uit het land maken wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft duidelijk dat dit plan geen aanvaardbare oplossing is. Nederland is een klein land en luchtvaart is er voor de grote afstanden. Nederland heeft nu al een veel te grote dichtheid van vliegvelden en met Lelystad wordt dat probleem alleen maar erger. Het is naar mening van deze leden duidelijk dat de verschillende aanvliegroutes voor de verschillende vliegvelden niet zijn in te passen in de andere belangen van wonen, werken, recreëren en natuurbehoud. Ze zijn zelfs amper te verenigen met elkaar, want de aanvliegroutes van de ene luchthaven zitten de andere in de weg. De Staatssecretaris schrijft in haar brief dat ze geslaagd is in haar opdracht om deze complexe puzzel op te lossen. De leden van de GroenLinks-fractie zijn het hier niet mee eens. De toetsing op veiligheid moet nog plaatsvinden, maar nu is al duidelijk dat er conflicten zijn tussen de routes voor Schiphol, Lelystad en Eindhoven en kleinere velden als Teuge. De inpassing van de routes van en naar Lelystad moet verweven worden om, onder en rond de andere routes over Nederland, van en naar Schiphol en de andere luchthavens te kunnen vliegen. Dat kan in theorie misschien net. Met veel kunst en vliegwerk en veel monitoring en sturing van de luchtverkeersleiding. De route naar Lelystad is als een soort kruisend zebpad op de snelweg naar Schiphol. Op papier kan dat maar het is wel een slecht idee. De leden van de GroenLinks-fractie vinden dat op zich al voldoende reden om er vanaf te zien. Veiligheid gaat immers voor alles. De snelwegen in de lucht moeten robuust en ruim genoeg zijn om ook bij kleine menselijke fouten en miscommunicatie veilig te blijven voor de luchtvaart en de mensen op de grond. Afstand in alle dimensies is daarvoor van groot belang en kruisend verkeer moet worden voorkomen. Dat juist vanuit Lelystad de vluchten naar Zuid-Europa moeten vertrekken

is wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft de slechtst denkbare invuling. Ook de recreatieve vliegers zoals bij Teuge moeten zoveel luchtruim inleveren dat het voortbestaan van dit veld wordt bedreigd. Deze dilemma's maken voldoende duidelijk dat er in en boven Nederland onvoldoende ruimte is om meer te gaan vliegen dan nu het geval is, zo menen deze leden.

De leden van de GroenLinks-fractie delen ook de vrees van de onderliggende gemeenten voor geluidsoverlast en luchtvervuiling. Ook op een hoogte van twee of drie kilometer is een groot overvliegend vliegtuig erg storend. In de opdracht en in de voorgestelde routekeuze moet actief gelaveerd worden tussen bebouwing en natuurgebieden enerzijds en de bestaande vliegroutes anderzijds. De Staatssecretaris is van mening dat zij een geslaagd compromis heeft weten te bereiken. De leden van de GroenLinks-fractie delen die mening niet. Iedereen gaat er immers op achteruit.

Ten slotte wordt er wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft met de ontwikkeling van Lelystad een oplossing geboden voor de beperkingen van Schiphol, waar helemaal niemand om heeft gevraagd. Geen enkele maatschappij die nu op Schiphol vliegt wil vertrekken naar Lelystad. Het huidige slotsysteem maakt gedwongen verhuizingen ook niet mogelijk en daarmee is er helemaal geen sprake meer van gerichte groei van zowel Schiphol als Lelystad. Wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft is er een groot probleem bij de toewijzing van landingsrechten en slots, namelijk het gebrek aan een visie op de mobiliteitsontwikkeling. Vliegveld Lelystad, met ruimte voor «meer van hetzelfde» is hier niet het juiste antwoord op.

De leden van de SP-fractie wijzen erop dat de nu voorgestelde vertrek- en naderingsroutes niet volledig voldoen aan de tevoren gestelde eisen en dat in het huidig voorstel nog geen duidelijkheid is over de dienstregeling op de luchthaven Lelystad. Deze leden vragen de Staatssecretaris dan ook te beargumenteren hoe zij toch met zekerheid kan stellen dat met de voorlopig voorgestelde vertrek- en naderingsroutes 10.000 vliegbewegingen gehaald kunnen worden.

### **Luchtverkeersleiding**

De leden van de VVD-fractie realiseren zich dat in het Luchthavenbesluit Lelystad de aan- en uitvliegroutes niet zijn vastgelegd, maar dat dat de doelstellingen van de Luchtvaartvisie 2012 duidelijk in het besluit terug te vinden zijn, dat de vliegroutes om «een ander operationeel concept en een andere inrichting van het luchtruim vragen dan die voor de verkeersstromen van en naar de luchthaven Schiphol», namelijk een die een verregaande samenwerking en integratie van civiele en militaire luchtverkeersleiding vereist. Wat is de stand van zaken van deze verregaande samenwerking en integratie? Ligt dit op schema? Zo nee, waarom niet? Graag ontvangen deze leden hier een toelichting van de Staatssecretaris op.

In verschillende brieven, verstuurd naar de Kamer in 2015 en begin 2016, heeft de Staatssecretaris 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 LVNL acties neemt om structureel de beschikbaarheid van luchtverkeersleiders te realiseren (Kamerstuk 31 936, nr. 353). Op 17 november 2016 dat de «integratie van de civiele en militaire luchtverkeersdienstverlening in het lagere en hogere luchtruim op schema lopen» en dat «LVNL en CLSK de in 2016 beschikbaar gekomen capaciteit aan luchtverkeersleiders met prioriteit inzetten voor dit project» (Kamerstuk



31 936, nr. 363). Op 29 november van dat jaar meldt de Staatssecretaris vervolgens (Kamerstuk 31 936, nr. 367) 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 in de tussentijd precies veranderd? Welke gesprekken over inzet, capaciteit, samenwerking en integratie zijn er met LVNL en CLSK precies gemaakt? Welke capaciteit is de komende zes jaar gegarandeerd? Kan de Staatssecretaris 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 rekening is gehouden met het feit dat dit leidt tot een verder vertraging voor wat betreft de herindeling van de luchtruimvisie? Zo ja, waarom is er dan toch voor uitstel gekozen? Zo nee, waarom niet? Is de Staatssecretaris bereid om te kijken 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? In de brief van LVNL wordt gesteld dat voor sector 3 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 werklast voor luchtverkeersleiders beheersbaar te houden. De leden van de VVD-fractie zien graag een toelichting van de Staatssecretaris wat deze basisrestricties nu precies behelzen en welke gevolgen deze voor Schiphol en geluidsoverlast hebben. Ook wordt gesteld dat op basis van het huidige uitgangspunt «first come – first served» Schipholverkeer de meeste hinder zal ondervinden en dat het door de stapeling van verkeersdrukte in sector 3 nodig is om gericht actie te ondernemen. Gesteld wordt dat deze actie buiten de bevoegdheid van LVNL valt en dat met prioriteit de mogelijkheden moeten worden verkend om selectiviteit toe te passen. Kan de Staatssecretaris aangeven of, en op welke wijze, aan dit verzoek tegemoet gekomen zal worden? Is er inmiddels al opdracht gegeven voor een dergelijk onderzoek? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat is het tijdpad, wat zijn de randvoorwaarden en uitgangspunten? Wanneer is het resultaat van deze verkenning gereed? Wat zijn de risico's voor Schiphol en welke acties zijn hierop ondernomen? 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 LVNL dat de routes van en naar sector 3 vooralsnog 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? Is inmiddels uit de onderzoeken van LVNL en CLSK al bekend of deze beperkingen verminderd kunnen worden? Zo ja, op welke wijze? Zo nee, wanneer worden de uitkomsten van deze onderzoeken verwacht? Graag ontvangen de leden van de VVD-fractie op deze punten een toelichting van de Staatssecretaris. Kan de Staatssecretaris hierbij specifiek ingaan op de vraag of en welke afspraken er zijn gemaakt met LVNL en het CLSK qua capaciteit om de

dienstverlening op Lelystad Airport zo snel mogelijk operationeel te krijgen en door te laten groeien naar minimaal 10.000 vliegbewegingen? Welk tijdspad 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 LVNL wordt gewezen op een zogenoemd iteratief proces? Welke uitgangspunten zijn leidend in dit proces? Welk tijdspad wordt hierbij in acht genomen? En welke randvoorwaarden gelden er qua capaciteit vanuit LVNL en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu? Graag ontvangen zij op dit punt een toelichting van de Staatssecretaris.

Welke afspraken zijn er gemaakt met LVNL over de beschikbaarheid tussen 06.00 en 23.00 uur voor luchtverkeersdienstverlening? Hoe zijn deze afspraken tot stand gekomen? Klopt het dat LVNL slechts acht uur per dag capaciteit beschikbaar heeft gesteld voor Lelystad Airport? Zo ja, wat betekent dat precies voor de ontwikkeling van Lelystad, de invulling van de markt vraag en het selectiviteitsbeleid? Kan Lelystad met een beschikbaarheid van luchtverkeersleiding van acht uur de twinfunctie van Schiphol binnen de kaders van het selectiviteitsbeleid wel op een adequate wijze invullen, zoals afgesproken in het Luchthavenbesluit? Zo ja, dan ontvangen de leden van de VVD-fractie graag een nadere onderbouwing over 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 ook andere mogelijkheden te verkennen? Zou in dit verband het inzetten van militaire luchtverkeersleiders (nota bene een militaire luchtverkeersleider mag per dienst maximaal acht uur aaneensluitend operationeel werken tegenover een maximum van 2,5 uur voor een luchtverkeersleider van LVNL) of het aantrekken van luchtverkeersleiders buiten LVNL? Zo nee, waarom niet en welke mogelijkheden zijn er om deze knelpunten weg te nemen? Is de Staatssecretaris in dit verband ook bereid om te kijken of er een regionaal model voor luchtverkeersleiding (training, werktijden et cetera) 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? Kan de overgang naar het nieuwe luchtverkeersleidingssysteem van LVNL en CLSK niet naar voren worden gehaald? Zo nee, waarom niet?

Deelt de Staatssecretaris de mening van LVNL dat de beperkingen voor general aviation geen invloed mogen hebben op het realiseren van luchtverkeersleiding op de geplande openingsdatum in april 2019? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat betekent dit voor de verkenning van de mogelijkheden?

De leden van de CDA-fractie lezen dat de routes van en naar sector 3 vooralsnog conditioneel uitgevoerd moeten worden vanwege de noodzakelijke beschikbaarheid van specifieke defensiegebieden en de beperkt beschikbare capaciteit van het militaire luchtruim rond Eindhoven. Graag vernemen zij de praktische gevolgen voor Lelystad van deze beperking.

De leden van de CDA-fractie zien graag nader uiteengezet waarom capaciteitsrestricties nodig zijn en waarom LVNL alleen op het totale verkeersaanbod kan reguleren en niet op specifieke verkeersstromen. Deze leden vragen ook of andere werkwijzen dan op basis van «first come – first served» denkbaar zijn.

Naar aanleiding van het antwoord op de eerder door deze leden genoemde schriftelijke vragen stellen de leden van de CDA-fractie de vraag of de bewering wel klopt dat «het flexibel gebruik van Nederlands luchtruim mede door de intensievere samenwerking tussen militaire en civiele luchtverkeersleiding, steeds meer in de praktijk wordt gebracht» nu

dat niet gebeurt voor het routeontwerp van de aansluiting op de hogere luchtlagen.

De leden van de D66-fractie hebben vernomen dat er in de eerste periode na de opening van Lelystad Airport onvoldoende capaciteit luchtverkeersleiding is, waardoor Lelystad niet vanaf 06.00 tot 23.00 uur operationeel kan zijn, maar in een beperkter tijdvak. Kan de Staatssecretaris deze signalen bevestigen? Zo ja, wat betekent dit voor de businesscase van Lelystad? Leidt concentratie van vluchten later in de ochtend tot meer samenloop met verkeer van andere luchthavens en wat is het effect op vliegroutes en vlieghoogtes?

De leden van de SP-fractie constateren dat met name rondom de zuidelijke sector (sector 3) problemen zijn qua capaciteit, terwijl naar alle waarschijnlijkheid dit de sector is waar de meeste vluchten van en naar de luchthaven Lelystad doorheen moeten. Met de huidige capaciteit kan dit tot capaciteitsrestricties en zelfs tot vertraging op Schiphol leiden. Daarmee zou de luchthaven Lelystad een van haar doelen, het ontlasten van Schiphol, voorbijschieten. Deze leden vragen dan ook welke concrete maatregelen de Staatssecretaris in gedachten heeft om het luchtruim in sector 3 te optimaliseren. Overweegt zij daarbij inperking van het militaire luchtruim? En blijven bij optimalisatiescenario's afspraken, zoals vastgelegd in bijvoorbeeld de milieueffectrapportage of aan de Alders-tafel, leidend of is de Staatssecretaris voornemens om hierin andere keuzes te maken?

### **Opening en groei Lelystad Airport**

De leden van de VVD-fractie vragen of de Staatssecretaris nader kan ingaan op de onderlinge afhankelijkheid van de afspraken gemaakt in het Luchthavenbesluit Lelystad 2015 en de Luchtruimvisie 2012. Deelt de Staatssecretaris de mening dat het raamwerk waarop een belangrijk deel van de opening en groei van Lelystad Airport is gebaseerd, namelijk dat de luchtverkeersleiding tot stand komt en de luchtruimstructuur wordt herzien, in een impasse dreigt te raken? Zo ja, welke acties kunnen en welke acties moeten worden genomen om dit te voorkomen? Zo nee, waarom niet en op welke wijze is er actie ondernomen?

De leden van de VVD-fractie vragen wat nu precies de bottleneck is geweest in de planning- en ontwerpfase, ook met het oog op mogelijke verdere vertraging. Zij zouden graag van de Staatssecretaris een uiteenzetting ontvangen in termen van 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 leiden. De leden van de VVD-fractie hebben namelijk kunnen lezen dat er (1) een grote herinrichting van het luchtruim noodzakelijk is, waarbij civiele en militaire vliegroutes goed op elkaar zijn afgestemd, (2) dat er een overgang moet plaatsvinden naar een nieuw luchtverkeersleidingsstelsel en (3) dat er afspraken moeten worden gemaakt met buurlanden voor wat betreft het grensoverschrijdend deel van het luchtruim. Maar ook factoren als de beperkte beschikbaarheid van luchtverkeersleiders en het feit dat de aansluiting van het lager op het hoger luchtruim vele malen complexer is, zijn van grote invloed. De leden van de VVD-fractie onderstrepen net als de Staatssecretaris de noodzaak om de voortgang goed te bewaken om zo de ontwikkeling naar de 45.000 vliegbewegingen te kunnen realiseren. De vraag is wel op welke wijze de weg hiernaar toe wordt bewaakt: welke uitgangspunten worden gehanteerd, welke afspraken over voortgang en evaluatie zijn er precies gemaakt? Kan de Staatssecretaris hierbij ook ingaan op het tijdpad, opdracht, randvoorwaarden voor de verdere doorgroei van Lelystad naar

45.000 vliegbewegingen? Welke rol heeft het Ministerie van Infrastructuur en Milieu in dit proces tot op heden en wat is de rol van de Alderstafel (inclusief bewoners en regio en/of provincie), Lelystad Airport en Schiphol?

### **Vliegveld Teuge**

De leden van de VVD-fractie vragen de Staatssecretaris welk kader qua inhoud en tijdpad is meegegeven voor de gezamenlijke zoektocht van het Rijk en regio op korte termijn naar oplossingen voor de knelpunten die worden voorzien voor de recreatieve luchtvaart en luchthaven Teuge. Klopt het dat met een herindeling van het luchtruim wel ruimte kan ontstaan voor de activiteiten op Teuge? Zo ja, is er al gesproken met Teuge wat dit betekent voor hun toekomst en welke tussenfase er dus mogelijk is? Zo nee, waarom niet?

De leden van de CDA-fractie vernemen graag of expliciet gezocht is naar een variant waarbij het valschermspringen op Teuge en het zweefvliegen op Lemelerveld geen nadelige gevolgen zouden ondervinden. Indien dat niet onderzocht is, dan vernemen deze leden graag de motieven. Indien dat wel onderzocht is (maar kennelijk is afgefallen) dan vernemen zij graag de motivatie waarom niet voor die variant gekozen is. Naar aanleiding van antwoord op eerder door deze leden genoemde schriftelijke vragen stellen de leden van de CDA-fractie de vraag of ook nader uiteengezet kan worden wat bedoeld wordt met de tekst «gezien haar ligging onder verkeersstromen van en naar Schiphol, onzeker is», aangezien er helemaal geen verkeersstroom over Teuge gaat.

De leden van de fracties van de VVD, CDA, D66, GroenLinks en ChristenUnie vragen onder verwijzing naar de d.d. 29 augustus 2017 aan de Staatssecretaris verzonden brief van Nationaal Paracentrum Teuge, Luchthaven Teuge, Cleantech Regio en VNO-NCW Midden of de Staatssecretaris kan bevestigen dat in het onderzoek dat door Helios wordt uitgevoerd routevariant B++ wordt meegenomen. Kan de Staatssecretaris ermee instemmen dat deze routevariant B++ verder wordt onderzocht en dat de opstellers van de routevariant B++ in overleg treden met CLSK en LVNL om deze verder uit te werken? Is dit alternatief, routevariant B++, eerder in beeld geweest? Zo ja, waarom is deze afgefallen en is gekozen voor andere alternatieven? Zo nee, waarom niet?

## **II Reactie van de bewindspersoon**

### **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 Lelystad<sup>1</sup> 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 luchtruim zouden lopen. Immers, B+ legt alleen de begin- en eindpunten van de aansluitroutes vast, waarbij tegelijkertijd een vlieghoogte van minimaal 6.000 voet (ca. 1.800m) 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 6.000 voet (1.800 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 drukker delen van ons land.

<sup>1</sup> Aanhangsel Handelingen II 2016/17, nr. 2415

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 as 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 6.000 voet boven «het oude land», en een vlieghoogte van tenminste 3.000 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 6.000 voet gevlogen wordt. Voor naderend verkeer vanuit het zuiden was al in 2014 de conclusie dat 6.000 voet niet overal 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 aangegeven<sup>2</sup> 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.<sup>3</sup> en in mijn antwoord op vragen van de leden Van Helvert (CDA), Visser (VVD) en Jetten (D66)<sup>4</sup> over bericht. De Alderstafel constateerde op 21 juni dat wordt voldaan aan de geformuleerde afspraken en dat er geen

<sup>2</sup> Aanhangsel Handelingen II 2016/17, nr. 1374 en nr. 2383

<sup>3</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 390

<sup>4</sup> Aanhangsel van de Handelingen II 2016/17, nr. 2383

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)<sup>5</sup> 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 Helvert<sup>6</sup>. 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 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 Jetten<sup>7</sup>, 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

<sup>5</sup> Aanhangsel van de Handelingen II 2016/17, nr. 2383

<sup>6</sup> Aanhangsel van de Handelingen II 2016/17, nr. 1374

<sup>7</sup> Aanhangsel van de Handelingen II 2016/17, nr. 2383

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 Luchtvaarbesluit 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.

### *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 toegestuurd<sup>8</sup>. 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

<sup>8</sup> Bijlages bij Kamerstuk 31 936, nr. 382



risicos 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 februari<sup>9</sup> 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 verstevigd 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 2017<sup>10</sup> geïnformeerd.

Zoals ik in mijn antwoord op de vragen van de leden Van Helvert (CDA), Visser (VVD) en Jetten (D66) over het vliegveld Teuge<sup>11</sup> 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 (bijlage bij Kamerstuk 31 936, nr. 394).

## **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+ 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 6.000 voet boven «het oude land», en een vlieghoogte van tenminste 3.000 voet boven Natura 2000 gebieden.<sup>12</sup> 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<sup>13</sup>.

<sup>9</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 382

<sup>10</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 390

<sup>11</sup> Aanhangsel Handelingen II 2016/17, nr. 2383

<sup>12</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 201

<sup>13</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

### *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.<sup>14</sup>

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 gedeeld<sup>15</sup>.

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.

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.

<sup>14</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 382

<sup>15</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 390

## *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 2015<sup>16</sup> 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 2016<sup>17</sup> 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 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 ontwerpogave 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.

---

<sup>16</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 322

<sup>17</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 367

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](http://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.