

LIJST VAN VRAGEN

1

Welke gevolgen heeft de mogelijke sluiting van het militaire vliegveld Eindhoven voor de Luchtruimvisie? Zal dit een verschuiving opleveren? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat verandert er precies?

2

Hoe wordt voor de Luchtruimvisie de voorziene luchthavenontwikkeling van luchthaven Lelystad gedefinieerd?

3

Past het met de aanwijzing van november 2009 toegestane gebruik van luchthaven Lelystad en het bijbehorende aantal vliegbewegingen in de komende Luchtruimvisie?

4

Biedt u met de Luchtruimvisie oplossingen die leiden tot een forse reductie of bij voorkeur opheffing van de operationele beperkingen aan het gebruik van de luchthaven Lelystad, die worden veroorzaakt door het ontbreken van luchtverkeersleiding aldaar?

5

Is er voor de korte termijnontwikkeling van luchthaven Lelystad zicht op een coördinatieregeling ten behoeve van het gebruik van het militaire luchtruim?

6

Is er zonder oplossing voor het militaire luchtruim en/of zonder civielmilitaire samenwerking op het gebied luchtverkeersdienstverlening, luchtruiminrichting, beheer en gebruik van het luchtruim, eigenlijk wel een ontwikkeling van luchthaven Lelystad mogelijk die zodanig robuust is dat daarmee de economische structuur van de regio wordt versterkt?

7

Heeft de verdere samenwerking van Schiphol met Lelystad nog invloed op de gestelde normen en concepten? Zo nee, waarom niet?

8

Moet uit de laatste alinea van uw brief d.d. 31 maart 2011 inzake de startnota Luchtruimvisie worden opgemaakt dat de verdere ontwikkeling van luchthaven Lelystad nog altijd zeer onzeker is? Welke knelpunten zijn er daar om te komen tot meer luchthavencapaciteit?

9

Op welke wijze worden organisaties, die de belangen van bewoners, reizigers en natuur en milieu behartigen, betrokken bij de totstandkoming van de Luchtruimvisie?

10

Worden tijdens het ontwerpproces in het kader van de Luchtruimvisie ook de gebruikers geconsulteerd? Zo ja, welke?

11

Wordt het eindresultaat, inclusief een Uitvoeringsagenda, van dit ontwerpproces in januari 2012 verwacht?

12

Wordt het verkeersleidingconcept gewijzigd van inbound en approach-vectors naar Standard Arrival Routes met vastgelegde continuous descent approach en/of step-descent naderingen en het outboundsysteem met standard instrument departure ondersteund door radarvectors naar de gewenste routes en vlieghoogte?

13

Wordt het inboundverkeer gestaffeld op grotere hoogte (boven 10 000 voet), waardoor het eenparig en zonder correcties langs bekende aanvliegeroutes kan naderen?

14

Kunnen de vorm en de afmeting van de control zone worden gewijzigd in relatie tot de benodigde ruimte voor vertrek- en naderingsprocedures, conform de situatie in Duitsland en Frankrijk of conform het Amerikaanse «upside down wedding cake-principe»?

15

Kan het luchtruim, waar geen vertrek- en naderingsprocedures zijn, worden vrijgegeven?

16

Zullen visual flight routes worden ontworpen door delen van de control zones waar weinig IF-verkeer plaatsvindt?

17

Zullen in de onderste luchtdaag tot 10 000 voet flight level 95 gebieden worden gecreëerd waar de kleine general aviation en de luchtsporten visual flight rules kunnen opereren?

18

Zal een maatregel om vliegtuigen hoger te laten vliegen, leiden tot reductie van de geluidsdruk, waardoor de geluidproductie binnen de vastgestelde geluidscontouren rond vliegvelden blijft en kan worden voldaan aan de wens ten aanzien van opleidingsmogelijkheden in en om Groningen Airport Eelde en aan de wens om deze op andere locaties beter te faciliteren?

19

Houdt u de ondergrens van controlled airspace (buiten control zones) op minimaal 2500 voet?

20

Zorgt u voor een dynamische indeling c.q. classificatie van het luchtruim en tijdelijke vrijgave van het gecontroleerde luchtruim buiten de operationele uren voor ongecontroleerd General Aviation verkeer?

21

Geeft u met de Luchtruimvisie prioriteit aan verbetering van de luchtzijdige ontsluiting van Schiphol, inclusief een noodzakelijke oplossing voor de benodigde omvang van de Schiphol terminal manoeuvring area en de ligging van de wachtgebieden inclusief een vierde initial approach fix?

22

Bent u voornemens om ruimte rondom de luchthavens vrij te houden van obstakels boven 500 voet?

23

Welke gevolgen heeft het invoeren van het vliegen in directe routes voor de werkgelegenheid in Nederland?

24

Wat zijn de gevolgen voor de werkgelegenheid in Nederland van de verschuiving van grondgebonden navigatiehulpmiddelen naar de ruimte gebaseerde navigatiehulpmiddelen?

25

Hoe wordt gegarandeerd dat medische noodvluchten te allen tijde mogelijk zijn opdat met spoed hulp kan worden geboden en locaties met spoed kunnen worden bereikt?

26

Is het juist dat in de praktijk regelmatig delen van het luchtruim worden afgesloten voor bijvoorbeeld militaire activiteiten (zoals onbemande vluchten), zodat medische noodvluchten niet mogelijk zijn?

27

Wordt de netwerkkwaliteit van het Nederlandse luchtruim daadwerkelijk in kaart gebracht aan de hand van de genoemde 4 indicatoren? Wat zijn daarvan de resultaten?

28

Is verdergaande samenwerking met andere landen een mogelijkheid om meer efficiëntie op één of meerdere gebieden te behalen voor Nederland?

29

Was de genoemde consultatie in het kader van de startnota Luchtruimvisie erop gericht om voor landen gezamenlijke voordelen, zoals door schaalgrootte, en een verdergaande Europese uniformiteit, zoals op het punt van regelgeving, te behalen?

30

Wordt het geheel of gedeeltelijk samengaan van nationale luchtverkeersleidingorganisaties bij verdergaande Europese samenwerking uitgesloten?

31

Is het geheel of gedeeltelijk samengaan van nationale luchtverkeersleidingorganisaties bij verdergaande Europese samenwerking specifiek onderzocht in het kader van deze startnota Luchtruimvisie? Waarom is dat wel of niet gebeurd?

32

Gaat u in de Luchtruimvisie uit van maximalisatie van de beoogde civielmilitaire samenwerking, de beoogde civielmilitaire herindeling van het luchtruim en van internationale ontwikkelingen zoals het Functional Airspace Block Europe Central (hierna: FABEC), zodat (ook grensoverschrijdend) een betere aansluiting ontstaat tussen de verschillende luchtruimstructuren?

33

Faciliteert u met de Luchtruimvisie de paradigmaverschuiving, die ook in het Single European Sky Air Traffic Management Research (hierna: SESAR) wordt doorgevoerd, waarbij het zwaartepunt verschuift van het sturen op geluidhinder naar het sturen op geluidemissies en waarbij de scope wordt verbreed naar het sturen op de luchtruimcapaciteit op Europese schaal?

34

Kunt u toelichten om welke reden maatschappelijke vluchten nauwelijks aan bod komen in de Startnota Luchtruimvisie (Kamerstuk 31 936 nr. 75)?

35

Om welke reden komt FABEC zo langzaam en moeizaam tot stand? Welke knelpunten zijn er? In welke landen doen deze knelpunten zich voor?

36

Geldt de stelling dat de defragmentatie van het luchtruim milieuvoordelen zou opleveren voor alle lidstaten en welke gevolgen heeft dit voor Nederland?

37

Hoeveel vliegbewegingen zijn er in theorie per dag mogelijk in het totale luchtruim boven Nederland binnen de daarvoor thans opengestelde tijdsblokken?

38

Hoeveel vliegbewegingen zijn er in de huidige praktijk per dag in het Nederlandse luchtruim maximaal mogelijk vanwege restricties aan milieugebruiksruimte? Hoe zijn deze verdeeld onder civiel, militair en general aviation?

39

Hoeveel vliegbewegingen vinden er in de huidige praktijk per dag plaats in het Nederlandse luchtruim door vliegtuigen die niet in Nederland opstijgen en/of landen?

40

Welke consequentie heeft het loslaten van vaste vliegroutes door het Nederlandse luchtruim voor de hinder op de grond? Op welke wijze wordt voorzien in monitoring en beperking van die hinder buiten die vaste aanvliegroutes? Wordt hiervoor een plan-MER opgesteld?

41

Welke consequentie heeft maximale benutting van de milieugebruiksruimte, die is bestemd voor militaire vluchten, door civiele toestellen voor de netto geluidsoverlast voor omwonenden?

42

Bij welke militaire bases is het mogelijk om civiele vluchten te accommoderen om die milieugebruiksruimte voor militaire vluchten te benutten?

43

Welke consequenties heeft het loslaten van vaste vliegroutes door het Nederlandse luchtruim voor de veiligheid op de grond? Op welke wijze wordt deze in kaart gebracht en betrokken bij het vaststellen van de definitieve Luchtruimvisie?

44

Wordt de milieugebruiksruimte voor militaire vluchten aangepast naar rato van de aangekondigde bezuinigingen op de begroting van het ministerie van Defensie? Zo nee, waarom niet?

45

Waarom was er in het verleden vaak sprake van een suboptimalisatie van het bestaande luchtruimconcept?

46

Gaat u in de Luchtruimvisie, in het kader van de Alderstafel voor Schiphol, duidelijkheid verschaffen over een eventuele doorgroei naar 35 000/45 000 vliegbewegingen voor de (middel)lange termijn?

47

Wordt, gelet op het feit dat in de startnota Luchtruimvisie niets is opgenomen over de verplaatsing van het verzamelpunt voor vliegtuigen die gaan landen op Schiphol, in de komende Luchtruimvisie wel ingegaan op dit punt?

48

Kan worden voldaan aan het Aldersadvies voor Schiphol wanneer met de ontwikkeling van luchthaven Lelystad moet worden gewacht totdat omstreeks 2020 de herindeling van het luchtruim en de civielmilitaire samenwerking zijn voltooid?

49

Om welke reden is er nog steeds sprake van general aviation in de nabijheid van Schiphol?

50

Blijft de Luchtverkeersleiding Nederland (en het Maastricht Upper Area Centre) ook in de toekomst een zelfstandig bestuursorgaan? Kunt u uitsluiten dat de Luchtverkeersleiding Nederland wordt omgevormd tot een overheids-NV? Is de Balkenende-norm van toepassing op de beloningsstructuur van het bestuur en personeel van de Luchtverkeersleiding Nederland?

51

Op welke afspraken ten aanzien luchtzijdige bereikbaarheid die zijn «aangenomen door de Tweede Kamer» wordt gedoeld op pagina 23 van de startnota Luchtruimvisie?

52

Worden voorafgaand aan veranderingen in het luchtruim, die in het kader van de Luchtruimvisie in samenhang gepland en geïmplementeerd gaan worden, eventuele risico's systematisch en integraal in kaart gebracht zodat er tijdens de implementatie op geen enkel moment sprake is van een aantoonbaar verhoogd risicoprofiel?