

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

588

Vragen van het lid **Remco Dijkstra** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *veranderingen voor het huidige vliegverkeer vanaf Lelystad Airport* (ingezonden 9 oktober 2019).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 1 november 2019).

Vraag 1, 2 en 3

In hoeverre is sprake van verplaatsing van activiteiten vanaf Lelystad Airport van «general aviation»-partijen die zich mogelijk minder, of lastiger verhouden met de komst van vakantievluchten op het vliegveld?

Hoe en door wie worden partijen eventueel uitgekocht of gecompenseerd voor waardeverlies, als zij ruimte verliezen om te opereren voor bijvoorbeeld lesvluchten, onderhoudswerk of andersoortig hobbymatig, leisure- of zakelijk vliegverkeer?

Waar gaan ze met hun activiteiten naartoe en hoe waarborgen we de belangen van general aviation in Nederland, waarvoor Lelystad Airport tot op heden de voornaamste en beste plek in Nederland was?

Antwoord 1, 2 en 3

Lelystad Airport wordt ontwikkeld ten behoeve van het overnemen van vakantievluchten van Schiphol. Zoals opgenomen in het ondernemingsplan van de luchthaven is de verwachting dat, naarmate het aantal vliegtuigbewegingen handelsverkeer (op de IFR routes) groeit de hoeveelheid klein verkeer (op de VFR routes) zal afnemen. De luchthaven heeft de huidige gebruikers de afgelopen jaren op de hoogte gehouden van de (voortgang van de) veranderingen op de luchthaven. Daarnaast is aan de Alderstafel Lelystad een werkspoor hiertoe ingericht, een en ander onder leiding van de provincie Flevoland.

Mede naar aanleiding van verzoeken van de general aviation (GA), heeft de luchthaven recent, in samenwerking met LVNL, de capaciteit voor GA-verkeer in de periode tot 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer onderzocht. De luchthaven heeft de lokale gebruikers hierover op 16 mei jl per brief geïnformeerd.

Uit dit onderzoek blijkt dat de verwachte capaciteit toereikend is voor het huidige aanbod aan GA-verkeer. Wel is het zo dat op de drukste momenten de vraag het aantal mogelijke vliegtuigbewegingen kan overstijgen. Hiertoe is betere spreiding over de dag nodig en ontwikkelt de luchthaven een planningstool. Op basis hiervan kan het huidige GA-verkeer de eerstkomende

jaren naar verwachting worden geacommodeerd. Gelet hierop is het gedwongen uitplaatsen van huidig GA-verkeer van de luchthaven Lelystad, en eventuele compensatie daarvoor, niet aan de orde.

Voor de situatie na 10.000 bewegingen handelsverkeer, zal door de luchthaven in samenwerking met LVNL nader worden onderzocht welke aantallen GA-verkeer ook op deze langere termijn kunnen worden geacommodeerd. Daarnaast is de GA betrokken bij het proces van de luchtruimherziening en worden ze geconsulteerd in het kader van de luchtvaartnota. Ontwikkelingen en actuele vraagstukken die spelen in de sector worden besproken in regulier overleg met het ministerie (GA-platform).

Vraag 4

Bent u, tegen de achtergrond van het feit dat op 7 november a.s. voor Lelystad Airport nieuwe regels gaan gelden die invloed hebben op de operatie van huidige ondernemers in de luchtvaart en general aviation, bekend met zorgen die leven onder partijen die hier nu actief zijn?

Antwoord 4

Ja.

Vraag 5

Klopt het dat er internationaal vastgestelde data zijn om noodzakelijke wijzigingen aan het luchtruim door te voeren?

Antwoord 5

Ja. LVNL en CLSK zijn voor publicatie van luchtruimwijzigingen in de luchtvaartgids gebonden aan internationaal (ICAO) vastgelegde termijnen. Door de inregelperiode op 7 november te laten starten kan vanuit luchtverkeersleidingperspectief op elk politiek gewenst moment ná april 2020 op een veilige wijze tot openstelling voor handelsverkeer worden overgegaan. Om dit mogelijk te maken moeten opeenvolgende en samenhangende stappen genomen worden. Naast de wijzigingen in de luchtvaartgids (AIP) zijn er ook grootschalige systeemaanpassingen nodig in het luchtverkeersleidingssysteem en training van luchtverkeersleiders. Het is van belang dat luchtruimgebruikers, conform de internationaal vastgelegde termijn, tijdig worden geïnformeerd over wijzigingen.

Vraag 6

Klopt het dat de operatie voor general aviation ingewikkelder wordt door de nieuwe regels, bijvoorbeeld als het gaat om het tijdig aanleveren van een vluchtplan?

Antwoord 6

Bij de transitie van luchthaven Lelystad naar een gecontroleerde luchthaven wordt aangesloten bij de eisen en regels zoals deze reeds op de andere gecontroleerde Nederlandse luchthavens gelden. Omdat het luchtverkeer bij de luchthaven Lelystad onder begeleiding van luchtverkeersleiding komt, zal bij de start en landing een klaring van de verkeersleiding moeten worden verkregen. Tevens dient een vliegplan te worden ingediend. Dit is een regulier onderdeel van de vluchtvoorbereiding. Aan het indienen van een vliegplan zijn geen kosten verbonden.

Vraag 7

In hoeverre blijft de werksituatie werkbaar voor de huidige gebruikers? In hoeverre worden zij geconfronteerd met beperkingen en lastenstijgingen? Hoe vindt overleg plaats tussen de gebruikers en de uitbater van het vliegveld en worden belangen gewogen?

Antwoord 7

Voor wat betreft de werksituatie verwijs ik graag naar het antwoord op vragen 1,2,3 en 6.

De luchthaven Lelystad heeft maandelijks periodiek overleg met de gebruikers van de luchthaven over actuele en operationele zaken die spelen rondom het gebruik van de luchthaven. Naast dit overleg is er een intensief en zorgvuldig communicatie traject, met als doel een zorgvuldige en veilige transitie. De luchthaven trekt daarbij samen op met de luchtverkeersleiding.

Voor wat betreft de lastenverhoging heb ik besloten om vooralsnog géén heffing voor de (toren)dienstverlening in rekening te brengen bij de gebruikers van luchthaven Lelystad. Zodra duidelijkheid is ontstaan over een openingsdatum van de luchthaven voor handelsverkeer, zal ik besluiten over het moment waarop ATC kosten in rekening zullen worden gebracht. Een dergelijke heffing is er ook op de andere luchthavens waar LVNL (toren)luchtverkeersdiensten verleent.

De luchtruimstructuur en het routeontwerp van Lelystad Airport betekenen een grote wijziging voor luchtruimgebruikers en het luchtverkeersysteem. Ten behoeve van een veilige openstelling van Lelystad Airport voor handelsverkeer moeten alle noodzakelijke stappen dus zorgvuldig worden doorlopen. Voorafgaand aan openstelling is daarom een periode van inregelen met het bestaande verkeer noodzakelijk om de wijzigingen in procedures en systemen toe te passen. Zo kunnen zowel de luchtverkeersleiding als huidige gebruikers daarmee ervaringen op doen, zonder dat er handelsverkeer is. Het veilig en gecontroleerd inregelen van de luchthaven Lelystad is daarmee ook in het belang van de huidige gebruikers.

Om huidige gebruikers voor te bereiden op de inregelperiode organiseert LVNL informatiebijeenkomsten en is informatiemateriaal ontwikkeld. Zo worden huidige gebruikers van de luchthaven optimaal voorbereid op de nieuwe situatie.

Vraag 8

Klopt het dat aanvliegeroutes en reporting points op de grens van het nieuwe gecontroleerde luchtruim (CTR) liggen en zijn infringements uit te sluiten?

Antwoord 8

De reporting points voor VFR verkeer liggen net buiten de CTR grens. Dit is ook bij andere Nederlandse luchthavens het geval. Omdat VFR-verkeer navigeert op zichtbare, herkenbare objecten in de buitenruimte, wordt vaak gekozen voor een markante, vanuit de cockpit zichtbare, locatie (b.v. boven een brug of kruispunt). Deze punten zijn bedoeld om de verkeersleiding een beeld te geven van de hoeveelheid (klein) verkeer wat uit het ongecontroleerde luchtruim de Lelystad CTR wil binnen vliegen. Ook draagt dit bij aan het omgevingsbewustzijn (situational awareness) van de vlieger.

Zoals aangegeven in mijn antwoord op vraag 7 organiseert LVNL informatiebijeenkomsten om huidige gebruikers van de luchthaven optimaal voor te bereiden op de nieuwe situatie. Hierbij is ook aandacht voor *airspace infringements*. Daarnaast zal LVNL gedurende de inregelperiode mogelijke infringements monitoren en, indien nodig, daarop actie ondernemen.

Vraag 9 en 10

Is er bereidheid om een aantal grootgebruikers uit te nodigen mee te denken, of zijn zaken al definitief beslist?

Heeft u informatie van «general aviation»-partijen ontvangen en kunnen gebruiken bij de bepaling van de nieuwe spelregels voor vliegen vanaf en rondom de luchthaven?

Antwoord 9 en 10

Nadat op 26 juni 2017 de Kamer is geïnformeerd over de concept aansluitroutes¹ is, na de zomer van 2017 een intensief consultatieproces gestart. Naast een internetconsultatie voor het brede publiek, besprekingen met bestuurders en een advies van een bewonersdelegatie, zijn ook de luchtruimgebruikers, waaronder de kleine luchtvaart, actief geconsulteerd.

Het resultaat van deze consultatie was een set aan verbetervoorstellen². Beoordeling van deze voorstellen door LVNL en CLSK heeft geleid tot een reeks verbeteringen in het ontwerp van de aansluitroutes en luchtruimstructuur ten opzichte van het op 26 juni 2017 gepresenteerd concept. Deze verbeteringen zijn op 21 februari 2018 aan de Tweede Kamer gemeld³. Naast verbeteringen ten behoeve van de omgeving, gaat het voor wat betreft de kleine luchtvaart, en naar aanleiding van hun input, met name om:

¹ Kamerstuk 31 936, nr. 390

² Kamerstuk 31 936, nr. 428

³ Kamerstuk 31 936, nr. 462

- Verkleining van de CTR Lelystad: Mede op verzoek van de GA-sector is het vanuit de toren gecontroleerde luchtruim direct rondom de luchthaven (CTR) verkleind. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor de kleine luchtvaart om in ongecontroleerd luchtruim te vliegen.
- Verhoging en verkleining van TMA Lelystad: Ook is een oplossing gevonden voor behoud van een groot deel van de zweefvliegactiviteiten rond Lemelerveld en perspectief voor het zweefvliegen in het algemeen. Deze oplossing bestaat uit een verhoging van de oostkant van de Lelystad TMA ten opzichte van het eerste ontwerp naar 4.500 voet. Dit mitigeert voor een deel de beperkingen. Verder is de Lelystad TMA, in lijn met de CTR, aan de hand van de gedane voorstellen aan de noordwestzijde verkleind. Ook hierdoor ontstaat meer ruimte voor de recreatieve luchtvaart ten opzichte van het initiële ontwerp.
- Teuge: Het maken van maatwerkafspraken om het voortbestaan van vliegveld Teuge en het valschermspringen aldaar te ondersteunen. Deze maatwerkafspraken dienen als overbruggingsperiode tot aan de herziening van het luchtruim, waarin de situatie op Teuge opnieuw wordt bekeken.

De GA-sector heeft in bovenstaand consultatieproces een waardevolle bijdrage geleverd. Mede op basis van hun input is het ontwerp aangepast en verbeterd. Daarnaast hebben ook in de eerste helft van 2019 gesprekken plaatsgevonden met lokale gebruikers over het ontwerp van de VFR-routes. Zoals in mijn antwoord op vraag 8 aangegeven organiseert LVNL in aanloop naar de start van de inregelperiode informatiebijeenkomsten voor huidige gebruikers. Deze bijeenkomsten zijn ook bedoeld om goed in dialoog te blijven en ervaringen te delen.

Vraag 11

Als de opening van Lelystad Airport komende zomer 2020 of vlak daarna plaatsvindt, vanaf welk moment ondervinden de huidige partijen dan de gevolgen van eventuele wijzigingen?

Antwoord 11

De inregelperiode start op 7 november. Vanaf dat moment zullen de huidige gebruikers van de luchthaven worden begeleid door de luchtverkeersleiding, waarbij gebruik wordt gemaakt van de nieuwe route- en luchtruimstructuur. Deze inregelperiode is met name bedoeld om verkeersleiders, gebruikers en de luchthaven te laten wennen aan de nieuwe procedures en werkwijze in de situatie van relatieve rust (zonder handelsverkeer). Door deze inregelperiode op 7 november te laten starten kan vanuit luchtverkeersleidingperspectief op elk politiek gewenst moment ná april 2020 tot openstelling voor handelsverkeer worden overgegaan.