

Vergaderjaar 2010–2011

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 80

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 22 juni 2011

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris voor Infrastructuur en Milieu over de brief van 31 maart jl. inzake de Startnota Luchtruimvisie (Kamerstuk 31 936, nr. 75).

De staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 21 juni 2011. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Snijder-Hazelhoff

De adjunct-griffier van de commissie,
Israel

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkzema, S.A.M. (PvdA), Gent, W. van (GL), Snijder-Hazelhoff, J.F. (VVD), voorzitter, Slob, A. (CU), Aptroot, Ch.B. (VVD), Samsom, D.M. (PvdA), Jansen, P.F.C. (SP), Koppejan, A.J. (CDA), Graus, D.J.G. (PVV), Ouwehand, E. (PvdD), Rouwe, S. de (CDA), Bashir, F. (SP), Mos, R. de (PVV), Tongeren, L. van (GL), Monasch, J.S. (PvdA), Dekken, T.R. van (PvdA), Dijkgraaf, E. (SGP), Veldhoven, S. van (D66), Koolmees, W. (D66), ondervoorzitter, Jong, L.W.E. de (PVV), Huizing, M.E. (VVD), Leegte, R.W. (VVD) en Werf, M.C.I. van der (CDA).

Plv. leden: Groot, V.A. (PvdA), Braakhuis, B.A.M. (GL), Houwers, J. (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink, E.E. (CU), Lucas-Smeerdijk, A.W. (VVD), Smeets, P.E. (PvdA), Gerven, H.P.J. van (SP), Haverkamp, M.C. (CDA), Bontes, L. (PVV), Thieme, M.L. (PvdD), Bochove, B.J. van (CDA), Ulenbelt, P. (SP), Agema, M. (PVV), Grashoff, H.J. (GL), Plasterk, R.H.A. (PvdA), Jacobi, L. (PvdA), Staaij, C.G. van der (SGP), Ham, B. van der (D66), Verhoeven, K. (D66), Bommel, J.J.G. van (PVV), Boer, B.G. de (VVD), Lodders, W.J.H. (VVD) en Koopmans, G.P.J. (CDA).

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?

In de beleidsbrief van de minister van Defensie van 8 april 2011 (kamerstuk 32 733, nr. 1) is het uitgangspunt gemeld dat Eindhoven een civiele luchthaven wordt. Dit wordt momenteel nader uitgewerkt. Het is daarom nu nog onduidelijk welke verandering zal optreden in het militaire gebruik van vliegveld Eindhoven en de eventueel daaruit voortvloeiende gevolgen voor het luchtruim en de Luchtruimvisie kenbaar te maken. Vooralsnog wordt in de Luchtruimvisie uitgegaan van de ontwikkeling van het civiele gebruik van vliegveld Eindhoven conform het Aldersadvies Eindhoven en de daarvoor eventueel benodigde luchtruimwijzigingen.

2, 3 en 4

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

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

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?

De thans voorziene ontwikkeling van de luchthaven Lelystad is vastgelegd in het Aanwijzingsbesluit d.d. 16 oktober 2009. Ten behoeve van de inpassing van het vliegverkeer dat hoort bij het Aanwijzingsbesluit Lelystad wordt op korte termijn de routestructuur geïmplementeerd in het AIP. In antwoord op de motie Huizing-Haverkamp (Kamerstuk nr. 31 936, motie 50) wordt u op korte termijn nader geïnformeerd over het plan van aanpak voor de introductie van luchtverkeersleiding.

In de Luchtruimvisie wordt uitgegaan van de naar aanleiding van het notaoverleg over de Luchtvaartnota meegegeven opdracht van het kabinet aan de heer Alders. Dat betekent dat naast de mogelijkheden voor het accommoderen van 35 000 vliegtuigbewegingen (conform de opdracht van 5 februari 2009), ook een scenario met 45 000 vliegbewegingen moet worden gezien. Conform afspraak beoog ik op korte termijn – vooruitlopend op het eindresultaat van de Luchtruimvisie – een helder kader te bieden waarmee de Alderstafel Lelystad in de zomer kan werken aan de afronding van haar advies. Conform afspraak zal ik de heer Alders hierover voor de zomer informeren. Een afschrift van deze brief zal ik tevens aan de Tweede Kamer toezenden.

5

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

Op dit moment wordt gewerkt aan de implementatie van de routestructuur van het Aanwijzingsbesluit. Of daarvoor een coördinatie-regeling nodig is, wordt thans gezien.

6

Is er zonder oplossing voor het militaire luchtruim en/of zonder civiel-militaire samenwerking op het gebied van 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?

Nee.

7

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

Zoals in de Luchtvaartnota gesteld, is het stelsel van samenwerkende luchthavens de basis voor de ontwikkeling van Lelystad. Hierdoor zal er altijd een relatie zijn tussen de ontwikkeling van Schiphol en die van Lelystad, zowel op het gebied van de selectieve ontwikkeling als ten aanzien van de operatie en luchtzijdige ontsluiting.

8

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

Reeds in het Aldersadvies van 1 oktober 2008 is gesignaleerd dat uitbreiding van de operatie op Lelystad en Eindhoven een aanpassing van het luchtruim

aldaar vereist opdat het verkeer van en naar Schiphol geen hinder ondervindt. De heer Alders heeft mij vervolgens in september 2010 gerapporteerd dat voor de afronding van het Aldersadvies over de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad, inzicht noodzakelijk is in de mogelijkheden om een aantal knelpunten in het luchtruim op te heffen. Het betreft onder andere de ligging en het gebruik van een aantal militaire oefengebieden en laagvliegroutes in de nabijheid van luchthaven Lelystad, de interferentie met de Schiphol operatie en de mogelijke interferentie met General Aviation activiteiten in de omgeving van de luchthaven Lelystad. Tevens ontbrak inzicht in een aantal verwachte ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op de luchtzijdige inpassing van de luchthaven Lelystad, zoals de ontwikkeling van een nieuw operationeel concept en een 4^e Initial Approach Fix (IAF) ten behoeve van een verbeterde zuidoostelijke ontsluiting en luchtzijdige bereikbaarheid van Schiphol. Tot slot heeft de heer Alders in zijn brief aangegeven dat er een knelpunt is ten aanzien van de interferentie met de ligging van de Natura 2000 gebieden in de provincie Flevoland. Dit knelpunt is onderwerp van verdere bestudering aan de Alderstafel Lelystad. De hiervoor genoemde problematiek bevestigt dat voor een robuuste ontwikkeling van de luchthaven Lelystad zowel civiel-militaire samenwerking op het gebied van luchtruim en luchtverkeersleiding als een stelsel van samenwerkende luchthavens belangrijke voorwaarden zijn.

Voor de zomer zal ik op basis van de inzichten uit de analyse van de Luchtruimvisie de Alderstafel aangepaste kaders meegeven ten aanzien van de luchtzijdige inpassing van de luchthaven Lelystad. Op basis daarvan kan de Alderstafel werken aan de afronding van haar advies. Deze inzichten vormen vervolgens input voor het afronden van de definitieve Luchtruimvisie, die u begin 2012 ontvangt.

9 en 10

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

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

Zoals in de Startnota is gemeld, wordt gedurende de totstandkoming van de Luchtruimvisie voorzien in twee formele consultatiemomenten. Het

eerste consultatiemoment over de Startnota van de Luchtruimvisie is inmiddels afgerond. Het tweede consultatiemoment over een conceptversie van de Luchtruimvisie vindt na de zomer plaats. Deze werkwijze maakt het voor de ministeries van Infrastructuur en Milieu en van Defensie mogelijk de inzichten en reacties van belanghebbenden en geïnteresseerden mee te wegen in de uiteindelijke definitieve versie van de Luchtruimvisie. Daarnaast wordt er indien nodig of wenselijk gedurende het proces contact gezocht met belanghebbenden en geïnteresseerden om bijvoorbeeld feiten en cijfers te toetsen, nadere informatie of toelichting te vragen.

Ten behoeve van de consultatie is de Startnota van de Luchtruimvisie naar een brede groep van belanghebbenden gezonden, waaronder vertegenwoordigers van omwonenden rond luchthavens, Commissies 28, Commissies Regionaal Overleg, de Alderstafels Schiphol-Eindhoven-Lelystad, sectorpartijen, (vertegenwoordigers van) luchtvaartmaatschappijen, vertegenwoordigers van gebruikersgroepen van General Aviation, luchthavenexploitanten, bestuurders in de omgeving van luchthavens, kennisinstituten, natuur- en milieuorganisaties, luchtverkeersdienstverleners, militaire luchtruimgebruikers, etc. Daarnaast is de Startnota ook in het Engels vertaald ten behoeve van informatievoorziening aan de ons omringende landen en de partners binnen FABEC. De Startnota is tevens op internet gepubliceerd en belanghebbenden en geïnteresseerden konden via het Centrum Publieksparticipatie reageren op de Startnota en het projectteam suggesties meegeven voor de Luchtruimvisie. Ook is de afgelopen maanden de Startnota toegelicht in een grote verscheidenheid aan overlegfora. Voor de consultatie over de conceptversie van de Luchtruimvisie wordt een gelijke werkwijze gehanteerd.

11

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

Ja.

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?

In het kader van het Aldersadvies over de ontwikkeling van Schiphol uit oktober 2008 is afgesproken een nieuw operationeel concept voor de mainport Schiphol te ontwikkelen dat het mogelijk maakt om continuous descent approaches via vaste naderingsroutes te vliegen en tevens te werken met vaste vertrekroutes ofwel standard instrument departures (SID). Dit concept wordt door de partijen aan de Alderstafel Schiphol in de periode tot 2020 stapsgewijs uitgewerkt en ingevoerd en geldt daarmee als uitgangspunt voor de Luchtruimvisie. In de Luchtruimvisie wordt verder ingegaan op de technische en operationele ontwikkelingen, de ontwikkelingen die zowel nationaal als Europees plaats vinden en de consequenties daarvan voor de in de Startnota gesignaleerde knelpunten en opgaven in het Nederlandse luchtruim. De analyses ten behoeve van de Luchtruimvisie zijn nog niet afgerond. Ik wil daarom niet vooruitlopen op de conclusies. Ik kom daarop terug in de Luchtruimvisie die u begin 2012 zult ontvangen.

13, 14, 16, 17 en 19

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

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

Zullen visual flight routes worden ontworpen door delen van de control zones waar weinig IFR-verkeer plaats vindt?

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

Houdt u de ondergrens van controlled airspace (buiten control zones) op minimaal 2 500 voet?

In het kader van de Luchtruimvisie worden nationale en Europese ontwikkelingen vanuit zowel een technisch als operationeel perspectief, nader geanalyseerd op hun consequenties voor de in de Startnota gesignaleerde knelpunten en opgaven in het Nederlandse luchtruim. Op welke wijze en op welk moment deze vertaald worden naar wijzigingen in de inrichting (zoals onder andere de dimensies van Control Zones), het gebruik en beheer van het luchtruim is op dit moment nog niet te zeggen. Zoals gezegd in het antwoord op vraag 12 kan ik daar nog niet op vooruitlopen. Ik kom op de in de vragen genoemde aspecten terug in de Luchtruimvisie die u begin 2012 ontvangt.

15

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

Voor het gebruik en de noodzaak tot luchtverkeersdienstverlening gelden vastgestelde criteria die gekoppeld zijn aan de aard van de aanwezige activiteiten (bijvoorbeeld VFR-, IFR-, civiel-, militair- en General Aviation verkeer). Hiervoor gelden ICAO-richtlijnen en aanbevelingen die voor de Nederlandse situatie vertaald zijn in de Criteria Catalogus Luchtruim. Dit bevat een toetsingskader voor luchtruimklassen, gebruikersvereisten en luchtverkeersdienstverlening. Op basis van de activiteiten die in bepaalde delen van het luchtruim plaats vinden, de samenstelling en kenmerken van het luchtverkeer en de eventuele risico's die dat met zich meebrengt, wordt de luchtruimklasse voor delen van het luchtruim bepaald. Deze luchtruimklasse stelt bepaalde eisen voor de gebruikers van dat luchtruim. De Inspectie Verkeer en Waterstaat en de Militaire Luchtvaart Autoriteit zien hierop toe.

Gezien het feit dat in het kader van de Luchtruimvisie op dit moment nog analyses worden uitgevoerd acht ik het niet mogelijk om vooruitlopend hierop uitspraken hierover te doen.

18

Zal een maatregel om vliegtuigen hoger te laten vliegen, leiden tot reductie van de geluidsdruk, waardoor de geluidsproductie 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?

Geluidscontouren zijn voor iedere luchthaven specifiek vastgesteld en bevatten het eerste gedeelte van de vertrekprocedures en het laatste gedeelte van de naderingsprocedures. Bovendien zijn er verschillende procedures voor geluidsarme naderingen. Een generiek antwoord is om

die redenen niet mogelijk. Gesteld kan worden dat het introduceren van geluidsarme naderingen voor de omgeving in de directe nabijheid van de luchthaven naar verwachting nauwelijks verandering in de geluidsbelasting betekent. De vermindering van geluidsoverlast zal zich naar verwachting vooral voordoen in de verdere omgeving van de luchthaven. Op de lange termijn worden vanuit SESAR mogelijkheden verwacht om de vertrek- en dalprofielen verder te optimaliseren. De effecten hiervan op de geluidsbelasting zijn op dit moment nog onbekend. Afspraken over de introductie van geluidsarme naderingen moeten per luchthaven afgewogen worden. Wat de consequenties hiervan zijn voor de geluidscontouren van de diverse luchthavens is van veel andere factoren afhankelijk zoals route- en procedureontwerp, de eigenschappen van de vertrekkende en naderende vliegtuigen (vlootmix) en moet daarom altijd per luchthaven specifiek bezien worden. In hoeverre dit consequenties heeft voor de activiteiten die binnen de geluidscontouren plaatsvinden op een luchthaven, zoals bijvoorbeeld de luchthaven Eelde, is aan de exploitant van deze luchthaven om dit te bepalen.

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?

Op dit moment is het al zo dat op tijdstippen waarop de militaire oefengebieden en het militaire luchtruim niet worden gebruikt, deze worden vrijgegeven voor civiel gebruik en General Aviation activiteiten. Op eventuele wijzigingen in de luchtruimclassificatie en verdere dynamisering en flexibel gebruik van het luchtruim kom ik in de definitieve Luchtruimvisie terug die u begin 2012 ontvangt.

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 4^e initial approach fix?

Ja, zoals in de actualisatiebrief van de Luchtvaartnota (kamerstuk 31 936, nr. 47, d.d. 14 januari 2011) is geschetst wordt met de Luchtruimvisie nu met voorrang ingezet op de luchtzijdige ontsluiting van Nederland. De netwerkqualiteit vanaf Schiphol heeft daarbij conform het kabinetsbeleid prioriteit. De omvang van de Schiphol terminal manoeuvring area (TMA), de ligging van de initial approach fixes (inclusief wachtgebieden) en de ontwikkeling van een 4^e initial approach fix zijn zoals ook in de Startnota aangekondigd, onderwerp van analyse in het kader van de Luchtruimvisie. Op de uitkomsten daarvan kom ik terug in de Luchtruimvisie die u begin 2012 zult ontvangen

22

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

Het obstakelvrij houden van een gebied rondom de luchthavens voor de veiligheid van het vliegverkeer en voor de goede werking van de radar-, communicatie- en navigatieapparatuur is onderdeel van de luchthavenbesluiten en het Luchthavenindelingbesluit Schiphol, en wordt daarin als uitgangspunt meegenomen. Als gevolg van regelgeving en richtlijnen van de International Civil Aviation Organisation (ICAO) gelden rondom luchthavens meerdere zones waarvan de afmetingen, hoogtes, en eisen zijn gekoppeld aan de kenmerken van de vliegtuigen die gebruik maken van een luchthaven of van de aanwezige apparatuur. Dichtbij de lucht-

haven varieert de bouwhoogtebeperking van 0 tot 20 meter , en loopt daarna op naar 100 respectievelijk 150 meter afhankelijk van de afmetingen (en kenmerken) van de landingsbaan.

23

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

Het vliegen van directere routes verbetert de betrouwbaarheid en punctualiteit van de Schiphol operatie en daarmee de netwerkqualiteit en concurrentiepositie van Schiphol. Bovendien is in het kader van de JAS2020 studie (kamerstuk 29 665, nr. 41) onderstreept dat het creëren van een gezamenlijk luchtruim door de zes FABEC staten een mogelijke gezamenlijke besparing voor de gebruikers van het luchtruim kan opleveren in de orde van 760 tot 980 miljoen euro per jaar.

24

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

Het is mij niet bekend of dit effecten heeft op de werkgelegenheid in Nederland.

25 en 26

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?

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?

Helicopter Emergency Medical Service (HEMS) vluchten kunnen overal zonder vertraging opereren. Verkeersleidingsinstanties geven dergelijke vluchten voorrang bij de afhandeling. Indien een Bijzonder Verkeersgebied (BVG) wordt ingesteld, bijvoorbeeld voor operaties met (militaire) onbemande vliegtuigen, wordt het gebruik van dit gebied door onder meer HEMS vluchten niet uitgesloten. Wel is in het kader van de vliegveiligheid toestemming van de luchtverkeersleiding nodig om het gebied binnen te vliegen, zoals dat ook geldt voor de Control Zones in de directe nabijheid van luchthavens.

27

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

In zowel de Luchtvaartnota als de Startnota Luchtruimvisie wordt met de betreffende indicatoren kenbaar gemaakt wat wordt verstaan onder netwerkqualiteit. In de Luchtruimvisie gelden deze indicatoren als richtinggevend ten behoeve van de prioriteitsstelling bij de inrichting van het Nederlandse luchtruim.

28

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

Dat is zeker het geval. Zoals onder andere uiteengezet is in de brief ter beantwoording van de motie Haverkamp (IenM/BSK-2011/61288) werkt Nederland in FABEC samen met vijf andere landen aan een betere

inrichting en beheer van het luchtruim. Deze samenwerking zal moeten leiden tot betere prestaties in het luchtruim, zoals kortere routes, minder vertragingen en tot lagere kosten voor luchtverkeersleiding. Het proces om te komen tot een Single European Sky, waarvan FABEC deel uitmaakt, is bij uitstek bedoeld om de samenwerking tussen de landen in Europa vorm te geven en te intensiveren. Gezien de relatief beperkte omvang van het Nederlandse luchtruim en de concurrentiepositie van de mainport Schiphol liggen in steeds verdergaande Europese samenwerking belangrijke mogelijkheden voor Nederland om meer efficiëntie te bereiken en de concurrentiepositie te versterken.

Dit laat echter onverlet dat ook binnen Nederland nog ruimte voor verbetering mogelijk is. Verdergaande civiel-militaire samenwerking en een nieuwe inrichting van het Nederlandse luchtruim zal daaraan bijdragen. Aangezien het Nederlandse luchtruim onderdeel is van het drukst bevlogen deel van het Europese luchtruim, kan Nederland de optimalisatie van het Nederlandse luchtruim niet eenzijdig uitvoeren. Samenwerking met de ons omringende luchtruimbeheerders en in FABEC-verband is daarbij noodzakelijk. Daarnaast wordt in Europees verband gestreefd naar harmonisatie van verschillende onderdelen van het ATM-systeem, zoals bijvoorbeeld de defragmentatie van het luchtruim, harmonisatie van luchtruimclassificaties en het komen tot een geharmoniseerde Transition Altitude. De Luchtruimvisie zal een Europese agenda bevatten, die als leidraad geldt voor de Nederlandse inzet in de verschillende Europese samenwerkingsverbanden.

29

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

Zoals ook in de antwoorden op vragen 9 en 10 is gemeld was de consultatie over de Startnota (en straks ook die over een conceptversie van de Luchtruimvisie) primair bedoeld om belanghebbenden en geïnteresseerden de mogelijkheid te bieden hun inzichten en reacties op de Startnota kenbaar te maken, zodat deze meegenomen kunnen worden in de totstandkoming van de Luchtruimvisie. Dit geldt ook voor de internationale (m.n. Europese) belanghebbenden. Voorts verwijs ik u naar het antwoord op vraag 28 ten aanzien van verdere efficiëntie en harmonisatie.

30

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

Nee, dat wordt niet uitgesloten. Ik verwijs u voor het antwoord op deze vraag naar de brief in reactie op de motie Haverkamp (IenM/BSK-2011/61288). In deze brief zijn de stappen uiteen gezet naar verdergaande samenwerking tussen Luchtverkeersleiding Nederland en de militaire verkeersleiding. Deze samenwerking vormt een belangrijke stap in het consolidatieproces van de luchtverkeersleidingcentra binnen FABEC. Het verdere samengaan van nationale luchtverkeersleidingsorganisaties binnen de FABEC-landen zal op termijn een belangrijke randvoorwaarde zijn om de ATM-prestaties blijvend te verbeteren tegen lagere kosten. Op dit moment is MUAC het enige voorbeeld van een luchtverkeersleidingsorganisatie die (reeds sinds de jaren «70) luchtverkeersleiding verzorgt in vier landen. MUAC is hiermee in staat om – ongeacht nationale grenzen –

het vliegverkeer in het hogere luchtruim optimale routes en dienstverlening aan te bieden.

31

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

Het geheel of gedeeltelijk samengaan van nationale luchtverkeersleidingsorganisaties bij verdergaande Europese samenwerking is niet onderzocht in het kader van de startnota Luchtruimvisie. De Luchtruimvisie focust zich namelijk op de inrichting van het luchtruim en niet op de organisatorische kant van de dienstverlening. Binnen FABEC wordt bekeken welke institutionele mogelijkheden er in de toekomst zijn om te komen tot verdere optimalisatie van de luchtverkeersdienstverlening en het gebruik van het FABEC-luchtruim. Daarbij wordt verdere samenwerking en geheel of gedeeltelijk samengaan van luchtverkeersleidingsorganisaties onderzocht met de betrokken lidstaten. Ik verwijs u hiervoor naar de brief in reactie op de motie Haverkamp (IenM/BSK-2011/61288).

In de Luchtruimvisie wordt voorts uitgegaan van één gezamenlijke civiel-militaire luchtverkeersleidingsorganisatie voor het lagere luchtruim in 2020. Waar dit relevant is zal voor de totstandkoming van de Luchtruimvisie gebruik worden gemaakt van de resultaten en informatie uit het FABEC-traject.

32

Gaat u in de Luchtruimvisie uit van maximalisatie van de beoogde civiel-militaire samenwerking, de beoogde civiel-militaire 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?

Het is inderdaad het streven van de Luchtruimvisie om zowel via civiel-militaire samenwerking van de luchtverkeersleidingsorganisaties (zoals hiervoor aangegeven) als via het toewerken naar één civiel-militair luchtruim en samenwerking in FABEC-verband te zorgen voor een betere benutting van het Nederlandse luchtruim. Vanwege de noodzaak om in Europees verband tot betere aansluiting van de luchtruimstructuren te komen en tot verdere harmonisatie van procedures etc., bevat de Uitvoeringsagenda bij de Luchtruimvisie tevens een Europese agenda.

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 geluidsemissies en waarbij de scope wordt verbreed naar het sturen op de luchtruimcapaciteit op Europese schaal?

In de Luchtruimvisie zal een roadmap worden geschetst van de voorziene technologische innovaties en operationele ontwikkelingen vanuit onder andere het SESAR programma en het moment waarop deze ontwikkelingen een bijdrage kunnen leveren aan het beter benutten van het Nederlandse luchtruim. Veel van deze ontwikkelingen zijn noodzakelijk om de nationale ambities van het kabinet in te kunnen vullen en te voldoen aan de prestatie-eisen van het Single European Sky II pakket (SESII) en het Emission Trading Scheme (ETS), dat in principe vanaf 2012 van start gaat. Ik wil daarbij onderstrepen dat in veel gevallen deze ontwikkelingen hand

in hand gaan. Zo draagt bijvoorbeeld het vliegen van Continuous Descent Approaches (CDA) niet alleen bij aan het verminderen van de geluidshinder voor de omgeving maar mogelijk ook aan een verminderd brandstofverbruik voor luchtvaartmaatschappijen. Op dit moment hanteert de Europese Commissie nog geen normering ten aanzien van geluidsemissies.

34

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

Ik verwijs hiervoor mede naar het antwoord op vraag 25. Maatschappelijke vluchten ondervinden op dit moment geen knelpunten die specifiek in de Luchtruimvisie aan de orde zouden moeten komen. Het kabinet heeft in de Luchtvaartnota en de actualisatiebrief duidelijk benoemd dat binnen het principe van een gerichte accommodatie van General Aviation de maatschappelijke vluchten prioriteit hebben. Het kabinet zal daar dus blijvend ruimte bieden aan het accommoderen van deze vluchten in het Nederlandse luchtruim.

35

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

De totstandkoming van FABEC is een proces waarin zes lidstaten en tien civiele en militaire luchtverkeersleidingorganisaties betrokken zijn. Een dergelijk proces vraagt tijd om verschillen in cultuur en praktijk te overbruggen en te komen tot een gezamenlijke aanpak. Daarnaast zijn de belangen van de verschillende landen in het proces niet onaanzienlijk, aangezien drie van de vier landen grote Europese hub-luchthavens bezitten en twee van de drie wereldwijde luchtvaartallianties in het FABEC gevestigd zijn. Bovendien zijn de belangen niet per se gelijklopend. De ontwikkelingen in het afgelopen jaar laten zien dat er daadwerkelijk stappen voorwaarts worden gezet, zoals de ondertekening van het FABEC-Verdrag, een samenwerkingsovereenkomst tussen de nationale toezichthouders en de invoering van luchtruimverbeteringen, zoals AMRUFRA en een groot aantal directe routes gedurende de nacht. De totstandkoming van FABEC zal een proces van lange adem zijn, waarbij wel verwacht mag worden dat de invoering van verbeteringen in een steeds hoger tempo zal plaatsvinden.

In het kader van FABEC zijn door de staten gezamenlijk een aantal zogenaamde «hotspots» (ofwel knelpunten) in het hogere luchtruim benoemd. Het opheffen van deze knelpunten draagt bij aan het verbeteren van de prestaties in het hogere luchtruim en daarmee van de bereikbaarheid van de grootste Europese hub-luchthavens waaronder Schiphol. Voor Nederland zijn de volgende projecten relevant: de vorming van een grensoverschrijdend militair oefengebied samen met Duitsland (zogenaamde CBA Land) en de daaraan gekoppelde optimalisatie van het aangrenzende Duitse en Belgische luchtruim (zogenaamde Central West).

36

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

In het algemeen kan gesteld worden dat in alle Europese landen herinrichting van het luchtruim een positief effect kan hebben op het milieu. Door defragmentatie en daarmee een betere inrichting van het luchtruim zullen kortere vliegroutes en optimale vluchtprofielen mogelijk zijn. Dit zal naar verwachting per vlucht leiden tot een lager brandstofgebruik en

daarmee een lagere milieubelasting. Op Europees niveau is als doel gesteld dat de milieubelasting per vlucht met 10% zou kunnen afnemen. De verwachting is dat ongeveer de helft hiervan zou kunnen worden gerealiseerd door een betere luchtruimindeling en de andere helft door de invoering van nieuwe technologie uit het SESAR-programma.

37 en 38

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

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?

In deze vorm zijn de gevraagde cijfers niet bekend of berekenbaar, omdat binnen het luchtruim en het luchtverkeersleidingssysteem niet wordt gewerkt met deze cijfers. Graag licht ik dit nader toe.

Een verkeersleidingsonderdeel (verkeersleidingsgebied, naderingspunt, startbaan, landingsbaan, etc) heeft een bepaalde capaciteit, uitgedrukt in een volume per uur. Bijvoorbeeld: een startbaan kan 38 starts per uur afhandelen, of: in het naderingsverkeersgebied (TMA) van Schiphol kunnen thans circa 110 bewegingen per uur worden afgehandeld onder nominale condities (dat wil zeggen: normale omstandigheden zonder weers- of andere externe invloeden). Gecombineerd met de milieu-eisen («s nachts lagere capaciteit») is zo voor een luchtruim-onderdeel een theoretische dagcapaciteit te berekenen. Het optellen van de afzonderlijke volumes is echter niet mogelijk omdat een vliegbeweging zich door de verschillende luchtruimdelen begeeft en daardoor in diverse volumes meegeteld zou worden (bijvoorbeeld: een vliegtuig dat op Schiphol landt, gaat achtereenvolgens door de verschillende verkeersleidingsonderdelen ACC-sector, naderingspunt, naderingsverkeersgebied, landingsbaan).

De capaciteit van het verkeersleidingssysteem (en als onderdeel daarvan het Nederlands luchtruim) is continu aan verandering onderhevig. Bij incidentele overvraging van het verkeersleidingssysteem (het aanbod van verkeer overstijgt dan de beschikbare capaciteit) wordt met regulaties het aanbod tijdelijk getemperd. Dit resulteert op dat moment in vertraging. Wanneer blijkt dat het aanbod structureel stijgt, zal het verkeersleidingssysteem zo worden aangepast dat de capaciteit ervan weer in lijn komt met het verkeersaanbod. De capaciteit van het verkeersleidingssysteem neemt dan toe.

Ook voor het luchtruim, als onderdeel van het verkeersleidingssysteem, geldt dit. Wanneer blijkt dat het aanbod de capaciteit gaat overstijgen, kan door middel van luchtruimaanpassingen de capaciteit van het luchtruim worden verhoogd. Het luchtruim wordt anders ingedeeld waardoor de capaciteiten van de diverse onderdelen beter aansluiten op het verkeersaanbod. Daarmee is overigens niet direct te concluderen dat «de capaciteit van het Nederlands luchtruim» is verhoogd. Het gaat om de afstemming tussen verkeersaanbod en capaciteit.

De milieugebruiksruimte wordt via het Luchthaven(verkeer)besluit vastgesteld voor de directe omgeving van de luchthaven en is daardoor voor vliegbewegingen in het luchtruim in het algemeen niet beperkend. In de praktijk zijn de (milieu)beperkingen aan luchthavens leidend als het gaat om de benodigde capaciteit van het verkeersleidingssysteem en als onderdeel daarvan het luchtruim. Wanneer deze beperkingen wijzigen (bijvoorbeeld een verruiming van de mogelijkheden van baangebruik op

Schiphol) dan heeft dit een effect op het verkeersleidingsysteem in termen van complexiteit en capaciteit.

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?

Op een gemiddelde weekdag worden er momenteel ongeveer 1 800 vluchten uitgevoerd in de Amsterdam Flight Information Region (FIR) die niet in Nederland beginnen of eindigen. Omdat de Amsterdam FIR ook een flink stuk Noordzee bevat vliegt een deel van de vliegtuigen niet boven het vaste land van Nederland.

Het totale aantal Instrument Flight Rules (IFR)-vluchten dat gemiddeld per dag wordt uitgevoerd in de Amsterdam FIR ligt gemiddeld boven de 3 350 vluchten. Een klein aantal vliegbewegingen, zoals een deel van de Visual Flight Rules (VFR)-vluchten en militaire missies, is niet inbegrepen bij dit aantal van 3 350 vluchten.

40 en 43

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? 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?

Het loslaten van vaste vliegroutes door het Nederlandse luchtruim heeft alleen betrekking op het hogere luchtruim (vanaf FL245 of ongeveer 8 km hoogte) waarbinnen MUAC luchtverkeersdienstverlening verzorgt. Dit concept, waarbij luchtvaartmaatschappijen de meest directe route en het optimale vluchtprofiel wordt aangeboden, wordt ook wel het Free Route Airspace concept genoemd en is in het eerste kwartaal van 2011 gestart gedurende de nacht. De komende jaren wordt dit concept stapsgewijs uitgebreid naar (delen van) de dag. Het Free Route Airspace concept levert significante voordelen op voor luchtvaartmaatschappijen zoals een reductie in vliegtijd, vermindering van onderhoudskosten, brandstofbesparing en een vermindering uitstoot van CO₂-emmissies. Voorafgaand aan de invoering van dit concept heeft Eurocontrol uitgebreid onderzoek, simulatie en validatie uitgevoerd inclusief een safety assesment dat goedgekeurd dient te worden door de betreffende toezichthouders van de vier MUAC lidstaten. Gezien de grote hoogte waarop deze ontwikkeling betrekking heeft, is de MER-systematiek hierop niet van toepassing want de effecten zijn niet significant.

Voor wijzigingen in de routestructuur in de (directe) omgeving van luchthavens gelden als uitgangspunten de gemaakte afspraken aan de Alderstafels en/of Commissies en de formele besluitvormingsprocedures voor de betreffende luchthavens. Wanneer een voorgestelde routewijziging een aanpassing van het vigerende luchthaven(verkeer)besluit vergt, dan is hierop vanzelfsprekend wel de MER-systematiek van toepassing.

41 en 42

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

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

Op de militaire luchtvaartterreinen is naast militair luchtverkeer sprake van structureel of incidenteel burgermedegebruik. Dit medegebruik geschiedt op grond van een per luchtvaartterrein vastgestelde beschikking burgermedegebruik, op basis van artikel 33 of 34 van de Luchtvaartwet. Binnen een bestaande geluidszone is uitbreiding van het structureel burgermedegebruik van militaire luchtvaartterreinen niet mogelijk zonder een wijziging in het militaire gebruik van de luchthaven. Als binnen een bestaande geluidszone van een militaire luchthaven een herverdeling plaatsvindt van militair luchtverkeer en burgerluchtverkeer, heeft dat in beginsel geen consequentie voor de totale toegestane geluidsbelasting voor het luchthavenluchtverkeer. Wel geldt in principe dat de formele besluitvormingsprocedures gevolgd moet worden inclusief de MER-systematiek.

In het Aldersadvies Eindhoven is sprake van het uitbreiden van het burgerluchtverkeer op het militaire luchtvaartterrein Eindhoven, gekoppeld aan het verplaatsen van een deel van de militaire functies naar andere (militaire) luchthavens en het realiseren van een pakket aan hinderbeperkende maatregelen.

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?

De milieuruimte van de militaire luchtvaartterreinen wordt niet naar rato van de bezuinigingen aangepast. Eventuele aanpassing is afhankelijk van de gevolgen van de aangekondigde bezuinigingen op de functies van de luchtvaartterreinen. In vervolg op de beleidsbrief bezuinigingen van 8 april 2011 wordt een strategisch vastgoedplan opgesteld. Dit plan zal de basis vormen voor het vaststellen van de benodigde milieugebruiksruimte voor militaire vliegbewegingen.

45

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

De luchtruiminrichting en het beheer zijn in de jaren '50 van de vorige eeuw ontstaan en zijn in de loop der tijd aangepast om de veiligheid blijvend te kunnen waarborgen, de groei van het luchtverkeer te kunnen accommoderen en aan de steeds toenemende milieu-eisen (zowel hinderbeperking als vermindering van emissies) te kunnen voldoen.

De afgelopen jaren voldeed de klassieke aanpak van het splitsen van het luchtruim in sectoren en het verdelen van de taken over meer verkeersleiders om aan deze groeiende behoefte te voldoen. Het Nederlandse luchtruim is echter nu zodanig gefragmenteerd dat verdere opsplitsing te weinig luchtruim overlaat voor het huidige afhandelingsconcept op basis van koers, snelheid en hoogte instructies ofwel vectoring. Verdere fragmentatie werkt niet langer capaciteitsverhogend maar reducerend, onder andere door de toename in de werk- en taaklast van de verkeersleider.

Om een verdere groei mogelijk te maken en het luchtruim beter te kunnen benutten is defragmentatie van het luchtruim vereist. Dat vraagt om nieuwe technologie, een flexibel gebruik van het luchtruim en grensoverschrijdende operationele luchtverkeersleidingconcepten en besturingsmodellen. Voorzien is dat in de periode tot 2025 noodzakelijke ontwikkelingen tot stand komen in SES, SESAR en FABEC, waardoor optimalisatie van de

inrichting, het beheer en gebruik van zowel het Europese als Nederlandse luchtruim mogelijk wordt.

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?

Zoals in het antwoord op vraag 6 weergegeven, zal ik conform de toezegging aan de Alderstafel en tevens in het kader van de motie Huizing-Haverkamp (kamerstuk 31 936, nr. 53) voor de zomer de Alderstafel Lelystad op basis van de inzichten uit de analyses van de Luchtruimvisie herijkte kaders meegeven ten aanzien van de luchtruimproblematiek. Op basis daarvan kan de Alderstafel Lelystad in de zomermaanden toewerken naar haar advies over de verkenning naar een eventuele verdere ontwikkeling van de luchthaven Lelystad. Deze inzichten vormen vervolgens input voor de definitieve Luchtruimvisie.

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?

In de Startnota Luchtruimvisie heb ik dit punt geadresseerd op pagina 19 en 20. Voorts heb ik in het antwoord op vraag 21 kenbaar gemaakt dat de ligging van deze verzamelpunten (ofwel zogenaamde initial approach fixes) en de ontwikkeling van een 4^e initial approach fix ten behoeve van een verbeterde zuidoostelijke ontsluiting van Schiphol, onderwerp van analyse zijn bij de totstandkoming van de Luchtruimvisie.

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 civiel-militaire samenwerking zijn voltooid?

Ik verwijs u naar het antwoord op vraag 6. In de brief aan de heer Alders, die de Kamer in afschrift ontvangt, zal ik voor de zomer helderheid bieden voor de Alderstafel Lelystad ten aanzien van het luchtruim rond luchthaven Lelystad. Op basis daarvan kan de Alderstafel Lelystad haar eindadvies uitbrengen over de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad. Daarna volgt besluitvorming door het kabinet.

49

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

Binnen de General Aviation is onderscheid te maken tussen IFR en VFR verkeer, waarbij het VFR verkeer onderverdeeld kan worden in gemotoriseerd en niet-gemotoriseerd verkeer. IFR (Instrument Flight Rules) verkeer maakt gebruik van instrumenten, het VFR (Visual Flight Rules) verkeer vliegt onder zichtomstandigheden.

Om het stijgende en dalende verkeer van en naar Schiphol te beschermen is de terminal manoeuvring area (TMA) van Schiphol op dit moment luchtruimklasse A, wat betekent dat deze enkel toegankelijk is voor IFR-verkeer. Door de verwachte toename van het civiele verkeer is het echter de verwachting dat in de toekomst in toenemende mate interferentie met VFR-verkeer in de nabijheid van de Schiphol TMA kan ontstaan.

In de Luchtruimvisie zal worden gezien hoe door eventuele wijzigingen in de luchtruiminrichting een veilig gebruik van het luchtruim voor de verschillende luchtruimgebruikers nu en in de toekomst geborgd kan worden. Zolang echter de veiligheid bij een gezamenlijk gebruik van het luchtruim door verschillende gebruikersgroepen gewaarborgd kan worden, is er geen aanleiding om bepaalde gebruikersgroepen de toegang tot delen van het luchtruim te onttrekken.

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 beloningstructuur van het bestuur en personeel van de Luchtverkeersleiding Nederland?

Zoals kenbaar gemaakt in de antwoorden op de vragen 30 en 31 wordt binnen FABEC ook bekeken welke institutionele mogelijkheden er in de toekomst zijn om te komen tot verdere optimalisatie van de luchtverkeersdienstverlening, het gebruik en beheer van het luchtruim. Daarnaast loopt binnen Nederland een traject van civiel-militaire samenwerking waarover ik u in reactie op de motie Haverkamp per brief heb geïnformeerd (IenM/BSK-2011/61288). Op dit moment is een statuswijziging niet aan de orde, tenzij de uitkomsten van de hiervoor genoemde trajecten daartoe aanleiding zouden geven. MUAC is voornamelijk onderdeel van Eurocontrol en is geen zelfstandig bestuursorgaan.

De informatie over de salarissen bij LVNL wordt ingevolge de Wet Openbaarmaking uit Publieke middelen gefinancierde Topinkomens (WOPT) sinds 2006 standaard in het Jaarverslag van LVNL opgenomen. In 1985 is een salarisconflict ontstaan met de verkeersleiders. Het parlement heeft toen bij het kabinet aangedrongen op een structurele oplossing voor dit conflict. Een staking en/of het vertrek van verkeersleiders naar het buitenland diende te worden voorkomen. Het toenmalige kabinet heeft vervolgens, op basis van het voorstel van de commissie Albeda, besloten de luchtverkeersbeveiligingsorganisatie (LVB) in 1993 te verzelfstandigen. Zo kon de LVB een professioneel geleide organisatie worden die bedrijfsmatiger en flexibeler kon opereren. De LVB diende op verantwoorde wijze een publieke taak uit te voeren met een bedrijfsvoering geënt op de Europese markt. Als gevolg van dat kabinetsbesluit wordt sindsdien het huidige salarisniveau van de verkeersleiders bepaald door de LVNL (Luchtverkeersleiding Nederland, voormalige LVB) en zijn deze marktconform in de Europese context.

Het basissalaris van de verkeersleiders ligt onder de zogenaamde Balkenende-norm. Wanneer een verkeersleider aanvullende managementtaken vervult of overuren moet draaien, kan het voorkomen dat de totale beloning hoger is dan de Balkenende-norm. Dit wordt mede veroorzaakt door de toeslag op onregelmatige diensten. De kosten van LVNL en dus ook de salarissen van de luchtverkeersleiders worden niet uit belastinggeld betaald, maar via heffingen die ten laste komen van de luchtvaartmaatschappijen. Overigens heeft de LVNL de afgelopen periode een aanzienlijke kostenreductie doorgevoerd. Dit heeft het mogelijk gemaakt om voor de periode tot 2014 de heffingen te verlagen.

51

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

Het betreft hier de afspraken en maatregelen ten aanzien van luchtzijdige bereikbaarheid die in de Luchtvaartnota zijn opgenomen in hoofdstuk 5.6.

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?

Ja. Iedere wijziging in het luchtruim en het luchtverkeersleidingssysteem wordt getoetst op VEM-effecten (Veiligheid, Efficiency en Milieu) als onderdeel van het Veiligheids Management Systeem. Op basis van deze effecten wordt beoordeeld in hoeverre een wijziging bijdraagt aan een verdere beperking van de risico's. Uitgangspunt van het luchtvaartveiligheidsbeleid is om het veiligheidsniveau te behouden en te verhogen. Ook vloeit dit voort uit vereisten in Europese wetgeving voor iedere luchtruimbeheerder. Aanpassingen aan de inrichting van het luchtruim vallen daar expliciet onder. De VEM-toetsing wordt uitgevoerd door specialisten van de betrokken luchtverkeersleidinginstanties, daarbij ondersteund door expertise van luchtvaartmaatschappijen en onderzoeksinstituten wanneer nodig. De National Supervisory Authority (ondergebracht bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) houdt toezicht op de veiligheidsmanagementsystemen en beoordeelt de onderhavige wijzigingen.