

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

2709

Vragen van de leden **Van Helvert** en **Omtzigt** (beiden CDA), **Visser** (VVD), **Jetten** (D66) en **Bruins** (ChristenUnie) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de vluchtroutes naar Lelystad* (ingezonden 11 augustus 2017).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijkema** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 14 september 2017). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2016–2017, nr. 2592.

Vraag 1

Herinnert u zich dat u schreef: «Deze routeset [B+] is tot stand gekomen op basis van een unaniem advies van de Alderstafel Lelystad»? Kunt u het verslag van de vergadering van de Alderstafel Lelystad, waarin dit besloten werd, openbaar maken inclusief de presentielijst?¹

Antwoord 1

Ja, dat herinner ik me. Van de vergaderingen van de Alderstafel Lelystad worden geen verslagen gemaakt, noch een presentielijst bijgehouden. Belangrijke besluiten worden in de vorm van conceptadviezen schriftelijk voorgelegd aan alle leden van de Tafel. Op deze wijze wordt geborgd dat alle leden bij kunnen dragen aan en instemmen met het formele advies. Dit geldt ook voor het advies over de routekeuze. Op basis van de resultaten uit het MER Lelystad Airport, onderliggende Deelrapporten² en het Ondernemingsplan van luchthaven Lelystad³ is de routekeuze aan de Alderstafel besproken op 8 mei 2014. Naar aanleiding van deze bespreking, heeft de voorzitter een conceptadvies opgesteld. Dit conceptadvies is voor een schriftelijk akkoord aan alle leden van de Tafel voorgelegd. Dit heeft geresulteerd in het unanieme advies van 22 mei 2014. Dit advies heb ik op 5 juni 2014 met uw Kamer gedeeld.⁴

Vraag 2

Zijn er verslagen gemaakt van de inspraakavonden bij het concept-luchtvaartbesluit en zijn die verslagen ter beschikking gesteld aan het bureau Helios?

¹ Kamervragen Van Helvert/Omtzigt, Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2016–2017, nr. 2415

² Bijlagen bij Kamerstuk 31 936 nr. 202

³ Bijlage bij Kamerstuk 31 936 nr. 202

⁴ Bijlage bij Kamerstuk 31 936 nr 201

Antwoord 2

Nee, er zijn geen verslagen gemaakt van de informatieavonden die georganiseerd zijn aan het begin van de inspraakperiode.

Vraag 3

Kunt u de verslagen van de inspraakavonden (en de lijsten van de aanwezigen) openbaar of vertrouwelijk aan de Kamer doen toekomen?

Antwoord 3

Van de informatieavonden die gehouden zijn aan het begin van de inspraakperiode zijn geen verslagen en presentielijsten gemaakt. Wel zijn alle ingezonden zienswijzen geregistreerd, geanalyseerd en van reactie voorzien. De mogelijkheid om in te spreken op het ontwerp luchthavenbesluit en onderliggende documenten is bekend gemaakt via de Staatscourant en een aantal regionale en lokale dagbladen. Ter ondersteuning hiervan hebben de leden van de Alderstafel Lelystad ervoor gekozen om aan het begin van de inspraakperiode een aantal laagdrempelige informatiebijeenkomsten te organiseren. Deze vonden plaats in de periode eind juni/begin juli 2014. Deze bijeenkomsten bestonden uit een plenaire toelichting op het ontwerp luchthavenbesluit, de routeset B+, het MER en het Ondernemingsplan van de luchthaven, en uit een informatiemarkt. Deze opzet lag in lijn met de in januari 2014 gehouden en druk bezochte bijeenkomsten over de routekeuze. De betrokken bestuurder vervulde de rol van gastheer/gastvrouw in zijn/haar regio of gemeente. Op deze wijze konden de aanwezigen zowel plenair als bilateraal vragen stellen.

Van de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen is ruim gebruik gemaakt: in totaal zijn 956 verschillende zienswijzen ingediend en geregistreerd. De zienswijzen zijn opgenomen in het Verantwoordingsrapport op zienswijzen en adviezen Ontwerp Luchthavenbesluit 31 maart 2015.

Dit rapport is op 31 maart 2015 openbaar gemaakt via de site «platformparticipatie.nl». Uw Kamer is hierover geïnformeerd op 31 maart 2015.⁵

Vraag 4

Kunt u aangeven wat er gebeurd is met de suggesties op de inspraakavonden?

Antwoord 4

Alle ontvangen zienswijzen (in totaal 956) zijn ter beschikking gesteld aan de commissie MER opdat de commissie deze kon meewegen in haar advies over de MER. Daarnaast zijn de zienswijzen geanalyseerd en meegewogen bij de vaststelling van het Luchthavenbesluit Lelystad. In de toelichting bij het luchthavenbesluit is de doorwerking van de zienswijzen in het besluit aangegeven (Nota van Toelichting, par. 8.3.) Een meer gedetailleerde weergave van mijn reactie op het advies van de commissie MER en mijn reactie op alle ontvangen zienswijzen is opgenomen in het Verantwoordingsrapport Lelystad Airport. Dit rapport is in concept met het Luchthavenbesluit Lelystad voor advies voorgelegd aan de Raad van State. Na afronding van het adviestraject door de Raad van State is het luchthavenbesluit definitief gemaakt. Het Verantwoordingsrapport is op dat moment openbaar gemaakt via de site «platformparticipatie.nl» en aan alle indieners van een zienswijze toegezonden.

Vraag 5

Herinnert u zich dat u in maart 2012 schreef: «Wanneer eveneens de luchthaven Lelystad conform het kabinetsbeleid Lelystad met 35.000 vliegtuigbewegingen of meer groeit en het Lelystad-verkeer van en naar het westen en zuiden de Schiphol-verkeersstromen kruist, brengt dit zeer complexe verkeerssituaties met zich mee die meer dan evenredig aan het aantal bewegingen bijdragen aan een verhoging van de werklast van de Schiphol luchtverkeersleider en daarmee een afname van de afhandelingscapaciteit. Daarbij zij opgemerkt dat het Rijk een toename van de complexiteit,

⁵ Kamerstuk 31 936, nr. 264

die de kans op menselijke vergissingen in de hand werkt, als ongewenst beschouwt vanuit het oogpunt van het bevorderen van de veiligheid?»⁶

Antwoord 5

Het door u geciteerde Bijlagerapport 3 van de Luchtruimvisie gaat inderdaad in op de interferentie tussen het Lelystad-verkeer en de Schiphol-verkeersstromen. Een belangrijk uitgangspunt bij het ontwerp van de routes van en naar luchthaven Lelystad is daarom dat deze niet interfereren met de verkeersstromen van en naar Schiphol. Achterliggende redenen hiervoor zijn onder andere dat geen afname aan de Schipholcapaciteit optreedt, de complexiteit niet bovenmatig toeneemt en de veiligheid niet in het geding komt.

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.⁷

Vraag 6

Ontstaan er extra veiligheidsrisico's door het verkeer van en naar Lelystad nu het vliegveld opengaat en het luchtruim niet is aangepast en op korte termijn ook niet wordt aangepast? Kunt u dit antwoord toelichten?

Antwoord 6

Nee. De veiligheid van het vliegverkeer in het luchtruim staat altijd voorop. De procedures voor het verkeer van en naar Lelystad worden dan ook dusdanig ontworpen dat al het vliegverkeer altijd veilig kan blijven worden afgehandeld. Het is juist dat de aansluitroutes op het hogere luchtruim nu ontworpen worden binnen de huidige luchtruimstructuur. Binnen de huidige luchtruimindeling kunnen niet meer dan 10.000 vliegbewegingen van en naar Lelystad plaatsvinden. Deze begrenzing zorgt ervoor dat het systeem robuust en veilig blijft.

Vraag 7

Bent u al in staat inzicht te geven in de Standard Instrument Departures (SID) en Standard Arrival Routes (STAR) van Lelystad in termen van waypoints (rotepunten) en minimum crossing altitudes (MCA)?

Antwoord 7

Met Standard Instrument Departure (SID) wordt de gepubliceerde vliegroute voor vertrekkend (IFR) vliegverkeer bedoeld. De SIDs van Lelystad zullen lopen vanaf de startbaan tot aan de ATS routes in het hogere luchtruim («de snelwegen»). Daarmee betreffen de SIDs vanaf Lelystad de vertrekroutes zoals deze eerder zijn vastgelegd in de B+ routeset voor het lagere luchtruim gecombineerd met het nu voorliggende ontwerp van de vertrek-aansluitroutes op het hogere luchtruim.

Een Standard Arrival Route (STAR) betreft de gepubliceerde vliegroute voor naderend (IFR) vliegverkeer, vanaf de ATS routes in het hogere luchtruim («de snelwegen») tot aan het punt waar de nadering wordt ingezet: de Initial Approach Fix (IAF), die voor Lelystad zijn voorzien in de nabijheid van Steenwijk (IAF North) en Lemelerveld (IAF South). De ligging van de naderingsroutes vanaf de beide IAF's tot de luchthaven zijn eerder vastgelegd in de B+ routeset. De STARS, dus tussen het hogere luchtruim en de beide IAF's, vormen deel van het nu voorliggende ontwerp van de naderings-aansluitroutes. Mogelijk zullen de nu voorliggende naderingsroutes niet in alle gevallen als STARS worden uitgewerkt, maar als ATS-route. Deze keuze wordt nog in het ontwerp meegenomen. Dit betreft echter een technische uitwerking, het nu voorliggende routeprofiel wijzigt hierdoor niet.

Voor wat betreft de aansluitroutes voor vertrek en nadering zullen in het ontwerp daar waar dit operationeel nuttig is additionele rotepunten worden neergelegd.

⁶ Bijlage 3 bij Kamerstuk 31 936, nr. 114

⁷ Kamerstuk 31 936, nr. 382

Voor wat betreft de minimumhoogte geldt het uitgangspunt van minimaal 6.000 voet (d.w.z. ruim 1.800 meter) boven het «oude land», zoals aan de Alderstafel is overeengekomen⁸ en door het Kabinet overgenomen en met uw Kamer besproken.

Vraag 8

Kunt u precies op een rij zetten waar de voorgestelde vliegroutes niet aan de gestelde randvoorwaarden voldoen?

Antwoord 8

In haar brief van 14 juni jl heeft LVNL mij, mede namens CLSK, gemeld dat de mij aangeboden set van aansluitroutes de voor het lagere luchtruim afgesproken routeset B+ en de overige in 2014 aan de Alderstafel gemaakte afspraken over vlieghoogtes volledig respecteert. Deze brief heb ik op 26 juni jl met uw Kamer gedeeld.⁹

Daarbij is ook opgemerkt dat voor wat betreft de uitgangspunten «geen interferentie met het Schiphol verkeer» en «behoud van Militaire Missie Effectiviteit (MME)» niet in alle aansluitroutes volledig kan worden voldaan. Voor wat betreft de interferentie met het Schiphol verkeer betreft dit met name de aansluiting op sectoren 4 (westelijk) en 5 (noord westelijk). Dit heeft te maken met het feit dat de voorkeursroute in westelijke en noordwestelijke richting door militair luchtruim voert, dat tijdens oefeningen niet altijd beschikbaar is voor de burgerluchtvaart. In die gevallen zal gebruik gemaakt moeten worden van een alternatieve route door de sectoren 4 en 5 die tot een verhoging van de werklast van de verkeersleider leidt, en daarmee tot een beperking van de beschikbare capaciteit in de betreffende luchtruimsector. Naar verwachting zal echter het overgrote deel van het verkeer van en naar Lelystad in zuidelijke en zuidoostelijke richting (sectoren 2 en 3) vliegen. Gelet op deze verwachte verkeersstromen van en naar Lelystad, spreekt LVNL de verwachting uit dat de impact van deze interferentie in de praktijk beperkt zal zijn.

Overigens heeft LVNL in dezelfde brief ook aangegeven dat er uitdagingen liggen in de druk bevolgen luchtruimsectoren 2 (zuidoostelijk) en 3 (zuidelijk) en de effecten daarvan voor Schiphol verkeer. Ik verken samen met LVNL oplossingsrichtingen om de verschillende behoeften in dat deel van het Nederlandse luchtruim optimaal te kunnen accommoderen. Daarnaast onderzoek ik of een prioriteitsbepaling voor vliegverkeer mogelijk is en een bijdrage kan leveren aan de verlichting van de verkeersdrukte in sector 3. Daar waar het de Militaire Missie Effectiviteit betreft wordt deze met name geraakt in het militaire luchtruim rond Eindhoven (TMA D). In deze TMA D vinden op zeer frequente basis militaire activiteiten plaats. Het verkeer van en naar Lelystad dient hier te worden ingepast.

Vraag 9

Is er overeenstemming met België dat vliegtuigen op zeer lage hoogte het Nederlandse luchtruim binnenvliegen en verlaten? Zo ja, voor welk routepunt en voor welke hoogte hebben de Belgische autoriteiten toestemming gegeven dat de vliegtuigen van/naar Lelystad het zeer druk bezette luchtruim in België verlaten c.q. binnenvliegen?

Antwoord 9

De aansluitroutes worden zo ontworpen dat deze aansluiten op de bestaande routes in het hogere luchtruim («de snelwegen»). Deze aansluiting wordt in het Nederlands luchtruim gerealiseerd. Ten behoeve van de overdracht van (alle) verkeer op deze «snelwegen» van en naar het luchtruim van buurlanden zijn er bestaande overdrachtsafspraken met de aangrenzende verkeersleidingscentra (Letters of Agreement, LoA). Hierin zijn ook afspraken gemaakt met betrekking tot de overdrachtshoogte. Het verkeer van en naar Lelystad zal gebruik maken van deze bestaande afspraken. Overigens zal LVNL, zodra er definitief duidelijkheid is over de aansluitroutes van en naar Lelystad, met de aangrenzende verkeersleidingscentra bezien of er reden is om de bestaande afspraken aan te vullen.

⁸ Advies Hans Alders, bijlage bij Kamerstuk 31 936 nr. 201.

⁹ Kamerstuk 31 936, nr. 390

Voor de herinrichting van het luchtruim worden nu eerste oplossingsrichtingen verkend. Daarover voert mijn ministerie in nauwe afstemming met Defensie en de luchtverkeersleidingsorganisaties, op ambtelijk niveau al gesprekken met de buurlanden.

Vraag 10

Is er overeenstemming met Duitsland over de waypoints en hoogte waar vliegtuigen het Duitse luchtruim binnenvliegen/uitvliegen?

Antwoord 10

Zie Antwoord 9.

Vraag 11

Indien er nog geen overeenstemming is met Duitsland of België, wanneer wordt die dan verwacht?

Antwoord 11

Zie Antwoord 9.

Vraag 12

Kunt u aangeven of de volgende stukken in de vliegroutes wel uitvoerbaar zijn:

- een daling van 12.000 voet over een afstand van slechts 47 kilometer op INBOUND-02 tussen Rekken en Lemelerveld;
- een stijging van 9.000 voet (van FL090 naar FL180) over een korte afstand van 26 kilometer tussen de punten ARNEM en NAPRO?

Antwoord 12

In het ontwerp van de aansluitroutes is door LVNL en CLSK uiteraard rekening gehouden met de vliegbaarheid van deze routes. Zoals ik in mijn brief van 17 februari jl. aan uw Kamer heb gemeld, zijn LVNL en CLSK eerder in dit ontwerpproces ook ondersteund door Helios.[1] In het verdere ontwerptraject worden de vliegtechnische profielen nader geanalyseerd, waar nodig met inzet van technisch vliegers. Er is vooralsnog geen reden om aan de haalbaarheid te twifelen, deze is ook niet gebleken in de beoordeling van de routes door Helios.

Vraag 13

Is er inzicht in de kosten voor het milieu (extra brandstofverbruik, CO₂, fijnstof) van het besluit om grote vliegtuigen lang laag te laten vliegen in het Nederlandse luchtruim? Zo ja, kunt u die inschatting aan de Kamer doen toekomen?

Antwoord 13

De aansluitroutes van en naar luchthaven Lelystad dienen te worden ontworpen binnen de huidige luchtruimstructuur. Deze routes zijn hierdoor niet optimaal inpasbaar. De milieueffecten voor de routes in het lagere luchtruim zijn, op basis van 45.000 vliegbewegingen, in kaart gebracht in het Milieu Effect Rapport Luchthaven Lelystad, voorafgaand aan het luchthavenbesluit. Van de onderzochte routevarianten (A, A+, B en B+) zijn de emissies van stikstof, fijnstof (PM10 en PM2,5) en de uitstoot van broeikasgas (CO₂) berekend en de effecten op de (lokale) luchtkwaliteit aangegeven. Uit dit onderzoek kwam naar voren dat de emissies van stikstof en fijnstof beperkt zullen toenemen, en dat daarbij geen wettelijke normen voor de luchtkwaliteit worden overschreden. Tevens kwam uit dit onderzoek naar voren dat, als gevolg van de ingebruikname van de nieuwe luchthaven de uitstoot van CO₂ zal toenemen; maar hiervoor gelden geen (lokale) concentratienormen. Aangezien buiten het MER gebied veelal hoger wordt gevlogen dan daarbinnen, worden derhalve geen significante effecten op de lokale luchtkwaliteit buiten het MER gebied verwacht.

Wel heb ik begrip voor de vragen die ook buiten het MER gebied leven met betrekking tot de mogelijke effecten op de luchtkwaliteit van de nu voorliggende ontwerp-aansluitroutes. Ik zal daarom de komende weken, in overleg met de betreffende provincies, eventuele (lokale) milieueffecten in beeld brengen, om vragen van inwoners en bestuurders zo goed mogelijk te kunnen beantwoorden.

Vraag 14

Bent u bereid om alvast tot een gedeeltelijke herindeling van het luchtruim te komen op korte termijn, zodat vliegtuigen minder lang laag hoeven te vliegen?

Antwoord 14

Het Nederlands luchtruim is door jarenlange kleinere wijzigingen een lappendeken geworden. De ambitie en strategie voor de toekomstige inrichting zijn verwoord in de Luchtruimvisie. Deze is op 10 september 2012 door de Minister van Defensie en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu aan uw Kamer aangeboden.¹⁰ Over de voortgang hiervan informeer ik uw Kamer jaarlijks.

De grootste herinrichting van het Nederlandse luchtruim sinds tientallen jaren moet er voor zorgen dat civiele vliegroutes zo veel mogelijk conflictvrij en efficiënt benut kunnen worden en dat gebruik en de bereikbaarheid van militaire oefen- en trainingsgebieden ook in de toekomst is verzekerd. De herinrichting biedt ruimte voor de verdere ontwikkeling van Schiphol, Eindhoven en de doorgroei van Lelystad naar 45.000 vliegbewegingen en voor voldoende aaneengesloten militair oefengebied.

Voor de aansluitroutes van en naar Lelystad biedt een herinrichting van het luchtruim ruimte voor een betere inpassing hiervan. Gezien het ingrijpende karakter van deze herziening zullen deze oplossingen niet eerder dan 2023 operationeel beschikbaar zijn. Ik begrijp de behoefte om, zo mogelijk, al eerder over (deel)resultaten van deze herinrichting te kunnen beschikken. Ik vind het echter belangrijk, dat we de komende jaren benutten om echt tot een beter ingericht luchtruim te komen, dat voor langere tijd mee kan. Zo'n herinrichting is een complex proces met een zeer groot aantal onderlinge relaties en afhankelijkheden, waarvoor een integrale aanpak nodig is. Uiteraard zal ik, mochten binnen het proces van herindeling van het luchtruim, deeloplossingen beschikbaar komen die tussentijds kunnen worden ingevoerd zonder invloed te hebben op deze onderlinge afhankelijkheden, deze mogelijkheden op dat moment serieus overwegen. Ik zal uw Kamer over de voortgang hierin blijven informeren via de jaarlijkse voortgangsrapportages over de uitvoering van de Luchtruimvisie

Vraag 15

Hoe hoog vliegen de vliegtuigen over de nieuwe wijk Oosterwold? Hoe worden de toekomstige bewoners hierover geïnformeerd? Zijn de plannen in de huidige vorm daar haalbaar en uitvoerbaar?

Antwoord 15

Het verkeer boven de nieuwe wijk Oosterwold bij Almere beperkt zich tot de naderingsroute naar baan 05 (landen in noordoostelijke richting). Deze naderingsroute is onderdeel van de in 2014 aan de Alderstafel afgesproken routeset B+ en voorziet in een vlieghoogte van dalend verkeer van 2.000 voet (ruim 600 meter) naar 1.700 voet (ruim 500 meter) ter hoogte van de wijk Oosterwold.

De gemeentes Almere en Zeewolde zijn hierover destijds aan de Alderstafel geïnformeerd en hebben ingestemd met routeset B+. Zoals beschreven onder vraag 3 was deze informatie onderdeel van de publiek beschikbare informatie en zijn hierover in 2014 tevens informatieavonden georganiseerd. Het rekening houden met deze routes in lokale besluiten en het informeren van de toekomstige bewoners over deze routes is primair een verantwoordelijkheid van de betreffende gemeentes.

Vraag 16

Kunt u de second opinion van Helios integraal aan de Kamer doen toekomen, zodra die afgerond is?

Antwoord 16

Ja. Ik streef ernaar de bevindingen van Helios vóór het Algemeen Overleg met uw Kamer op 20 september as te kunnen toesturen.

¹⁰ Kamerstuk 31 936, nr. 114

Vraag 17

Kunt u deze vragen een voor een en binnen de reguliere termijn beantwoorden?

Antwoord 17

Ik span mij in om deze vragen binnen de reguliere termijn te beantwoorden.