

Vergaderjaar 2018–2019

**31 936**

**Luchtvaartbeleid**

**Nr. 595**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATER-  
STAAT EN DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 april 2019

Met deze brief ontvangt u de Startbeslissing voor het programma Luchtruimherziening<sup>1</sup>. Deze beslissing markeert de afronding van de Onderzoeksfase van het programma. In die fase zijn alle noodzakelijke voorbereidingen getroffen om het programma te kunnen starten. In de voortgangsbrieven van juli en december 2018 bent u daarover geïnformeerd (Kamerstuk 31 936, nrs. 511 en 551).

Met het programma Luchtruimherziening creëren we een luchtruim dat in 2023 en daarna structureel meer capaciteit biedt voor civiel (commercieel) vliegverkeer, conform afspraak in het regeerakkoord (bijlage bij Kamerstuk 34 700, nr. 34). Een luchtruim dat de militaire inzet en oefenbehoefte, rekening houdend met onder andere de komst van de F-35, kan accommoderen zodat de grondwettelijke taken van Defensie worden geborgd. Een luchtruim dat de verdere ontwikkeling van vliegveld Lelystad mogelijk maakt. Een luchtruim waarin klimaat en leefbaarheid voor het eerst expliciet zijn meegewogen als ontwerpbelang, naast veiligheid en capaciteit. Een luchtruim ook dat zoveel mogelijk voorbereid is op de komst van nieuwe gebruiksvormen zoals onbemande systemen (drones) en waarin rekening gehouden wordt met internationale afspraken zoals gemaakt in bijvoorbeeld FABEC verband en Single European Sky.

**Afronding Onderzoeksfase**

Tijdens de Onderzoeksfase zijn maatschappelijke stakeholders, luchtruimgebruikers en regionale bestuurders betrokken bij de opzet van het programma. Onder meer zijn via luchtvaartgesprekken in het land met meer dan 500 deelnemers dilemma's over de luchtruimherziening besproken. Ook zijn de gebruikers van het luchtruim geconsulteerd. Rode draad is dat het gebruik de afgelopen decennia sterk is toegenomen terwijl de beschikbare ruimte in de lucht niet groter wordt. Steeds vaker

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

ontstaan daardoor knelpunten. Die knelpunten betreffen niet alleen capaciteit en benutting, maar ook de hinder op de grond. Grootschalige herziening van het luchtruim is naast verruiming van de capaciteit en een efficiënter gebruik, ook gericht op verduurzaming: het beperken van de impact van vliegroutes op de omgeving. Bij het bereiken van deze doelen staat uiteraard veiligheid steeds voorop.

De modernisering van het luchtruim gebeurt langs drie sporen. Bij elk spoor wordt de omgeving op een gerichte wijze meegenomen (conform de participatieladder).

### **Verbeteringen aansluitroutes Lelystad vóór 2023**

Naar aanleiding van de wens van uw Kamer (nader gewijzigde motie van de leden Amhaouch en Dijkstra (Kamerstuk 35 000 XII, nr. 67) hebben wij in de voortgangsbrief over de luchtruimherziening (14 december, Kamerstuk 31 936, nr. 551) aangegeven vóór 2023 de belemmeringen weg te nemen om zo veel mogelijk ongehinderd te kunnen klimmen op de aansluitroutes.

Met deze Startbeslissing geven wij invulling aan deze toezegging. Richting alle vijf luchtruimsectoren zorgen de verbeteringen ervoor dat zoveel mogelijk ongehinderd geklommen wordt. Dat is mogelijk door de volgende maatregelen: ten eerste het loslaten van het uitgangspunt dat er geen interferentie met Schiphol-verkeer mag zijn, en ten tweede dat er standaard gebruikt gemaakt mag worden van luchtruim dat primair is ingericht voor de afhandeling van militair verkeer. De luchtverkeersleidingsorganisaties hebben zich nadrukkelijk achter de maatregelen geschaard.

De maatregelen bieden meer ruimte voor het vliegverkeer van Lelystad en zorgen ervoor dat het Lelystad-verkeer op een vergelijkbare manier wordt afgehandeld als het verkeer van andere Nederlandse luchthavens. Dit betekent dat een vliegtuig op de aansluitroutes van Lelystad Airport net als elders in Nederland ongehinderd kan klimmen; alleen bij uitzondering, bijvoorbeeld als gevolg van weersomstandigheden, specifiek baangebruik op Schiphol of bij daadwerkelijk gebruik van militair luchtruim is dit op de Lelystad-routes niet altijd mogelijk.

Concreet betekent dit bijvoorbeeld op de voor het Lelystad-verkeer belangrijkste routes naar het zuiden (sector 3) het volgende. Door het geschikt maken van het luchtruim voor gecombineerd Lelystad- en Schiphol-verkeer ten oosten van de Veluwe kan het horizontale routedeel op 6.000 voet (circa 1.800 m) aan het begin van deze aansluitroute vervallen. Doordat een stuk militair gecontroleerd luchtruim (Nieuw-Milligen TMA-D/TRA12) nu standaard beschikbaar komt voor Lelystad-verkeer kunnen vervolgens in nagenoeg alle gevallen ook de horizontale routedelen op 9.000 en 10.000 voet (circa 2.700 en 3.000 meter) vanaf Apeldoorn tot Gorinchem verdwijnen. Hierdoor kan vanaf het begin van deze aansluitroute ongehinderd worden doorgeklommen naar het hogere luchtruim. In bijlage 4 van de Startbeslissing vindt u een nadere toelichting op de verbeteringen in alle luchtruimsectoren.

De verbeteringen zullen uiterlijk in de winter van 2021/2022 zijn doorgevoerd. Zij vormen in de aanloop naar de luchtruimherziening een mooi resultaat van de civiel-militaire samenwerking die we zijn aangegaan voor een efficiënter gebruik van het luchtruim. Toepassing van bovenstaande verbeteringen is vergemakkelijkt door de eerder gerealiseerde co-locatie en verdergaande operationele afstemming tussen civiele en militaire verkeersleiders.

## **Resultaten in 2023**

Met deze Startbeslissing starten wij per direct met de samenhangende aanpak voor de resultaten in 2023. Het betreft:

- de inpassing van een militair oefengebied (onder andere voor de F-35) in het noorden van het Nederlands luchtruim met voldoende capaciteit om de militaire missie effectiviteit te verzekeren en hierdoor de grondwettelijke taken van Defensie te kunnen uitvoeren. Het streven is om dit gebied (direct of op termijn) onderdeel te maken van een grensoverschrijdend oefengebied;
- de herinrichting van het oosten en zuidoosten van het Nederlands luchtruim om de ontsluiting voor het verkeer van en naar Nederlandse luchthavens te verbeteren, inclusief een structurele oplossing voor het verkeer van en naar luchthaven Lelystad zodat deze luchthaven kan doorgroeien naar het maximum van 45.000 vliegtuigbewegingen.

Deze resultaten zijn in nauwe afstemming met de verantwoordelijke luchtverkeersleidingsorganisaties gedefinieerd en sluiten aan op reeds in gang gezette projecten voor de herinrichting van het zuidwestelijk deel en de implementatie van Free Route Airspace in het hogere luchtruim.

## **Roadmap 2023–2035**

Met het behalen van de resultaten in 2023 zijn de meest urgente civiele en militaire behoeften ingevuld. Tegelijkertijd staan de ontwikkelingen niet stil. Daarom starten wij eveneens, in lijn met de recent uitgekomen Europese Airspace Architectuurstudie, samen met de luchtverkeersleidingsorganisaties met de ontwikkeling van een roadmap voor de ontwikkeling van het Nederlandse luchtruim vanaf 2023 op weg naar het jaar 2035. Deze doorontwikkeling zal leiden tot een luchtruim dat duurzaam, robuust en adaptief is.

## **Voorkeursbeslissing**

De in 2020 door ons te nemen Voorkeursbeslissing legt deze drie sporen in samenhang vast. Ter onderbouwing van deze beslissing hebben wij ervoor gekozen een milieu-effectrapportage (plan-MER) op te laten stellen, inclusief de bijbehorende participatie met de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen. Als start daarvoor zal medio 2019 een Notitie Reikwijdte & Detailniveau worden uitgebracht waarop eenieder kan reageren.

Volgens afspraak wordt Uw Kamer twee keer per jaar geïnformeerd over de voortgang van het programma. In de brieven van juli en december a.s. besteden we aandacht aan de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, variantontwikkeling, de aanpak van de resultaten 2023 en voortgang van tussentijdse verbeteringen. Ook maken we daarin melding van de stand van zaken in het internationale overleg met de buurlanden.

In het voorjaar van 2020 verwachten wij de concept-Voorkeursbeslissing te kunnen uitbrengen, vergezeld van de plan-MER. In het najaar van 2020 is de besluitvorming over de Voorkeursbeslissing voorzien.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

De Staatssecretaris van Defensie,  
B. Visser