

Vergaderjaar 2016–2017

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 382

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 februari 2017

In mijn brief van 29 november 2016¹ heb ik uw Kamer gemeld dat de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) heeft moeten concluderen dat de datum van 1 april 2018 voor het realiseren van luchtverkeersdienstverlening op Lelystad Airport niet langer haalbaar is, en dat uitstel met een jaar in de rede ligt. In het VAO Luchtvaart van 22 december 2016 (Handelingen II 2016/17, nr. 39, item 5) heb ik toegezegd ten laatste op 17 februari 2017 uw Kamer te informeren over de nieuwe planning van LVNL voor de realisatie van luchtverkeersdienstverlening op Lelystad Airport. Ook heb ik u, op verzoek van de heer Elias, toegezegd de toets die het Britse bureau Helios op de nieuwe planning zou uitvoeren eveneens toe te sturen. Met deze brief en bijlage² geef ik invulling aan deze toezeggingen.

Afgelopen dagen heeft de CEO van LVNL, mede namens het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK), mij een nieuwe planning gestuurd. Deze resulteert in een start van de luchtverkeersdienstverlening op Lelystad Airport, en daarmee de openstelling van de luchthaven voor groot handelsverkeer, op 1 april 2019. Deze nieuwe planning wordt door LVNL haalbaar en realistisch geacht. Bovendien, zo geeft LVNL aan, bevat de planning enige ruimte om eventuele vertraging op te kunnen vangen.

Met de herziene planning van LVNL blijven de uitgangspunten die zijn vastgelegd in het Luchthavenbesluit Lelystad uit 2015, en de daaraan ten grondslag liggende MER, onverkort van kracht. Dit geldt in het bijzonder voor de ligging en het gebruik van de aan- en uitvliegroutes in het lagere luchtruim, de ligging en omvang van de beperkingengebieden en het aantal gehinderden.

¹ Kamerstuk 31 936, nr. 367

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Bevindingen Helios

Door Helios is de voorbije maand een toets uitgevoerd op de door LVNL opgestelde nieuwe planning. Helios is een partij met veel expertise in het buitenland, waarop ook door uw Kamer is aangedrongen. Helios komt tot de conclusie dat deze planning, gericht op ingebruikname per 1 april 2019, haalbaar en realistisch is. Daarbij tekent Helios aan, dat de planning nog een aantal risico's en aandachtspunten kent die in de verdere aanpak adequaat en tijdig opgepakt dienen te worden.

Helios beveelt aan om de risico's in het project nog beter en meer proactief te beheersen, door deze expliciet in de planning op te nemen, en nu al terugvalopties uit te werken voor het geval de risico's zich daadwerkelijk gaan voordoen. LVNL heeft aangegeven deze aanbeveling ter harte te nemen. Hiertoe is inmiddels een risicomanager aangesteld, die de beheersing van de projectrisico's verder vorm zal geven. LVNL verwacht medio 2017 haar risicomanagement uitgewerkt te hebben op het door Helios gevraagde detailniveau.

Helios oordeelt positief over de prioriteit die het project Lelystad op dit moment binnen LVNL heeft, en de personele inzet die daarvoor wordt vrijgemaakt. Met betrekking tot het tijdig beschikbaar hebben van voldoende luchtverkeersleiders vanaf 1 april 2019 concludeert Helios dat hiervoor voldoende ruimte in de nieuwe planning zit. LVNL (en CLSK) werken hier voortvarend aan. Daarnaast ontwikkelen zij voor de zekerheid een terugvaloptie om, indien dit onverhoopt nodig blijkt te zijn, tijdig buitenlandse of militaire luchtverkeersleiders in te kunnen zetten.

Vervolgstappen

De kritische en diepgaande toets die Helios heeft gedaan draagt bij aan de kwaliteit en stevigheid van de verdere realisatie van luchtverkeersdienstverlening op Lelystad Airport. LVNL heeft aangegeven Helios ook in het vervolgtraject om ondersteuning te willen vragen.

Dit laat onverlet dat realisering van luchtverkeersdienstverlening op Lelystad een ingewikkelde opgave blijft. Nederland kent een complex en druk bevlogen luchtruim. Toevoeging van een nieuwe luchthaven onder de rook van Schiphol, met zijn uitgebreide stelsel van aan- en uitvliegroutes, maakt het niet eenvoudiger. Hierbij dient de veiligheid van het luchtverkeer te allen tijde voorop te staan. Daarom is het belangrijk dat LVNL in de planning voldoende tijd heeft ingeruimd om ervoor te zorgen dat daadwerkelijk sprake is van een onder alle omstandigheden veilige operatie. Ik heb met LVNL afgesproken dat zij hieraan prioriteit geeft.

Zoals uw Kamer eerder gemeld is de belangrijkste opgave in het project het vinden van veilige aansluitingen («de op- en afritten») van de lokale vertrek- en naderingsroutes op «de snelwegen» in het hogere luchtruim (op ca. 10 km hoogte). Uitgangspunt daarbij zijn de eerder vastgestelde vertrek- en naderingsroutes in het lagere luchtruim (tot 6000 voet, d.w.z. ca. 2 km hoogte), waarover in 2014 aan de Alderstafel Lelystad overeenstemming is bereikt en die als basis hebben gediend voor de MER en het in 2015 in werking getreden Luchthavenbesluit Lelystad. Deze routes in het lagere luchtruim liggen vast en staan niet ter discussie.

Inmiddels hebben LVNL en CLSK een groot aantal opties voor de aansluitingen op het hogere luchtruim uitgewerkt. In dit ontwerpproces zijn zij ondersteund door Helios. In de komende maanden zal het huidige aantal opties teruggebracht worden tot één definitieve set, waarbij voor elke vliegrichting een aansluiting zal worden vastgesteld. Volgens planning zal dit selectieproces in mei 2017 worden afgerond. Uitgangs-

punten in dit selectieproces zijn de afspraken uit het Aldersadvies uit 2014 (bijlage bij Kamerstuk 31 936, nr. 201): zo min mogelijk gevolgen voor woonkernen, Natura 2000 gebieden, het verkeer van en naar Schiphol, en de Militaire Missie Effectiviteit. Ik zal de komende maanden met LVNL hierover nauw contact blijven houden om de voortgang te bewaken. Ik zal uw Kamer over de voortgang hiervan vóór het zomerreces 2017 nader berichten.

Bij het ontwerpen van de aansluiting op het hogere luchtruim zijn vanzelfsprekend ook de commerciële wensen van het toekomstige Lelystad Airport van groot belang. LVNL en de luchthaven hebben afgesproken om de komende maanden de gewenste dienstregeling van de luchthaven af te stemmen op de beschikbare capaciteit in het luchtruim. Dit proces start al tijdens het selectieproces voor de aansluitingen, zodat de dan bekende marktvaart hierin kan worden meegenomen, en zal volgens planning medio 2017 worden afgerond. Hiermee wordt ook tegemoet gekomen aan één van de aandachtspunten van Helios.

Doorgroei langere termijn

Naast bovengenoemde acties voor de korte termijn, zal in 2017 ook verder gewerkt worden aan de verdere doorgroei van Lelystad Airport op de lange termijn. Zoals al in 2015 in de nota van toelichting bij het Luchthavenbesluit Lelystad was aangegeven (bijlage bij Kamerstuk 31 936, nr. 202), is voor een doorgroei van Lelystad Airport naar op termijn 45.000 bewegingen een aanpassing van de luchtruimstructuur en een vergroting van de capaciteit in het Nederlandse luchtruim nodig. Dit geldt des te meer nu de civiele luchtvaart sneller groeit dan was voorzien. Deze verruiming is ook van belang voor een verdere ontwikkeling van Schiphol. In de Luchtruimvisie is hiervoor al een aantal concepten ontwikkeld. Binnen die kaders werken LVNL (en CLSK), in samenspraak met mijn ministerie, aan concrete oplossingsrichtingen voor het vergroten van de luchtruimcapaciteit. Begin 2018 worden vervolgens concrete projecten gestart, teneinde tijdig een verdere doorgroei van Lelystad Airport te verzekeren. Over de voortgang hierin zal ik uw Kamer op de hoogte houden via de jaarlijkse voortgangsrapportages over de uitvoering van de Luchtruimvisie.

Beperken effecten latere openstelling

In het VAO van 22 december jl. (Handelingen II 2016/17, nr. 39, item 5) heeft de heer Elias een motie ingediend die oproep om, zonder enige concessie te doen aan de luchtvaartveiligheid, alles op alles te zetten om tot opening van Lelystad Airport in april 2018 te komen, en om negatieve gevolgen voor het aantal vluchten op Lelystad en de economie van Flevoland zo veel mogelijk te beperken (Kamerstuk 31 936, nr. 371). Tijdens het VAO heb ik uw Kamer aangegeven de geest van de motie van de heer Elias te steunen. Ook ik hecht er groot belang aan dat Lelystad Airport zo snel mogelijk gebruikt kan worden om relevante vluchten van Schiphol te kunnen overnemen. Ik heb echter in het VAO ook aangegeven, dat elke planning en datum wel realistisch moeten zijn, en waargemaakt moeten kunnen worden. Met de nieuwe planning van LVNL, en de toets van Helios hierop, is beter inzicht ontstaan in de afhankelijkheden, risico's en randvoorwaarden. Op grond hiervan moet dan ook geconcludeerd worden dat het niet realistisch is dat Lelystad Airport op een veilige manier al per 1 april 2018 open kan gaan voor groot handelsverkeer. Procedures (inclusief vastgelegde aansluitroutes op het hogere luchtruim) dienen zodanig ontwikkeld te worden, dat de veiligheid in dit zeer drukke stuk van het Nederlandse luchtruim gewaarborgd is onder alle omstandig-

heden, ook in geval van verstoringen. Deze procedures dienen in de regelgeving te worden vastgelegd. Vervolgens is nog ruim een jaar nodig om op basis hiervan de systemen in te richten en luchtverkeersleiders op te leiden.

Snellere ingroei

Met uw Kamer streef ik er naar de gevolgen van de latere openstelling zo veel mogelijk te beperken. Daarom heb ik LVNL gevraagd naar de mogelijkheden om te starten met een hoger aantal vliegbewegingen dan het voor 2018 verwachte aantal van 2000 per jaar. LVNL verzekert mij dat zij zich zullen inzetten voor een snellere ingroei, mits veilig realiseerbaar. Met welk volume in april 2019 gestart kan worden hangt echter af van het komende overleg tussen LVNL en de luchthaven over de toekomstige dienstregeling en de benodigde openingsuren. Hierbij wordt de commerciële behoefte van de luchthaven vergeleken met de operationele mogelijkheden in de luchtverkeersdienstverlening. De verwachting is dat de gesprekken hierover rond de zomer 2017 zullen zijn afgerond.

Mogelijkheden voor MRO per 1 april 2018

Vanuit de regio bestaat uit oogpunt van werkgelegenheid behoefte om vooruitlopend op openstelling per 1 april 2019 meer mogelijkheden voor MRO vluchten (Maintenance, Repair and Overhaul) te hebben dan nu al beschikbaar. Op 19 januari jl. hebben LVNL en CLSK overlegd met de MRO partijen die op Lelystad Airport actief zijn. Afgesproken is dat de huidige gebruiksafspraken verlengd kunnen worden tot 1 april 2019. Op grond hiervan vinden nu al buiten de daglichtperiode enkele honderden MRO vluchten per jaar zonder actieve luchtverkeersbegeleiding plaats, waarbij de huidige afspraken nog ruimte bieden voor groei (tot zes vluchten per dag). Vanuit de regio bestaat behoefte om ook een beperkt aantal MRO vluchten overdag mogelijk te maken. LVNL heeft mij aangegeven geen complexe tussenoplossingen te kunnen ontwikkelen, omdat de daarvoor benodigde expertise ten koste zal gaan van het tijdig realiseren van luchtverkeersdienstverlening. Ik deel die conclusie. Wel zal de komende maanden met betrokken partijen de verruiming van bestaande mogelijkheden verder verkend worden. Bijvoorbeeld door gebruik te maken van de in het Luchthavenbesluit opgenomen ruimere openingstijden van de luchthaven. Daarnaast wordt bezien of de infrastructuur, die naar verwachting al per 1 april 2018 gereed is, al eerder in gebruik genomen kan worden. Daarbij zal ook bezien worden of de wens van de regio voor MRO vluchten overdag te realiseren is, zonder dat dit extra inzet van LVNL vraagt.

Inzet derden

Tijdens het VAO van 22 december jl. (Handelingen II 2016/17, nr. 39, item 5) heb ik in antwoord op de motie Van Helvert (Kamerstuk 31 936, nr. 376), die vraagt te onderzoeken of de werkzaamheden van de LVNL ook door derden tijdig verricht kunnen worden, aangegeven dat de expertise en de rol van LVNL voor de realisatie van luchtverkeersdienstverlening op Lelystad Airport cruciaal zijn, gezien de complexiteit van het Nederlandse luchtruim. Wel deel ik de suggestie in deze motie, dat waar mogelijk en zinvol de inzet van derden maximaal benut moet worden. Inzet van derden kan niet alleen helpen eventuele capaciteitstekorten op te lossen, maar leidt ook tot een frisse blik van buiten. De inzet van Helios is daarvan een goed voorbeeld. Zoals aangegeven in deze brief maakt LVNL nu al in ruime mate gebruik van inzet van derden, waaronder de goede samenwerking met CLSK. LVNL heeft mij verzekerd ook in het vervolg van het project inzet van derden waar nodig en zinvol actief te benutten.

Afronding

Met uw Kamer ben ik overtuigd van het belang van een snelle ontwikkeling van Lelystad Airport ten behoeve van de verdere ontwikkeling van Schiphol en als economische bijdrage in de regio. Ik betreur, net als uw Kamer, de opgetreden vertraging. De nieuwe planning van LVNL en de toets hierop door Helios hebben laten zien dat met de nieuwe planning en de daarvoor benodigde inspanningen van LVNL en overige betrokken partijen, de nieuwe datum van 1 april 2019 realistisch en haalbaar is.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijkma