

Vergaderjaar 2017–2018

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 479

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 april 2018

In mijn brief van 21 februari jl. (Kamerstuk 31 936, nr. 462) informeerde ik uw Kamer over mijn voorgenomen besluit over het ontwerp van de tijdelijke aansluitroutes voor Lelystad Airport. Uit de internetconsultatie, de consultatie van luchtruimgebruikers, het advies van de bewonersdelegatie en de bestuurlijke gesprekken zijn veel suggesties voor verbetering voortgekomen. De beoordeling van de verbetervoorstellen door Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK) heeft geleid tot een reeks verbeteringen in het ontwerp van de aansluitroutes ten opzichte van de in juni 2017 gepresenteerde ontwerpen.

Ook op de routes boven Noord-Holland en Friesland zijn in de internetconsultatie en het bewonersadvies verzoeken tot aanpassing gekomen. Ik meldde uw Kamer toen ook dat ik met LVNL en CLSK heb afgesproken dat zij de haalbaarheid van het samenvoegen van routes boven Noord-Holland en Friesland nogmaals zouden toetsen in een simulatie. Deze zogenoemde «real-time simulatie» was daarbij nodig om het effect van het Lelystad-verkeer op de afhandeling van het Schiphol-verkeer in deze regio beter te kunnen beoordelen.

LVNL en CLSK hebben de uitkomsten van de simulatie beschikbaar gesteld en deze uitkomsten deel ik hierbij ook met uw Kamer.

Uitkomsten uit de simulatie

In het ontwerp was voorzien in een inkomende tevens uitgaande route over de Kop van Noord-Holland op een hoogte tussen de 1.800m (6.000 voet) en 2.700m (9.000 voet). Het betreft de route van en naar sector 5 (noordwestelijke bestemmingen zoals IJsland). Deze route kan circa 120 dagen per jaar niet gebruikt worden omdat de oefenterreinen van Defensie die ten westen en ten oosten van de Kop van Noord-Holland liggen dan worden gebruikt. In die situatie kan gebruik gemaakt worden

van de zuidelijker in Noord-Holland gelegen routes van en naar sector 4 (in zuidwestelijke richting met bestemmingen zoals het Verenigd Koninkrijk). Uit de consultatiefase kwam de wens naar voren of de routes zodanig kunnen worden samengevoegd dat hoger gevlogen kan worden.

De door LVNL en CLSK uitgevoerde simulaties leveren een positieve conclusie op.

LVNL en CLSK zien mogelijkheden om voor het inkomend verkeer uit sector 5 (de noordwestelijke bestemmingen) gebruik te maken van de hogere inkomende route uit sector 4. Dit heeft een aantal voordelen. De lager gelegen inkomende route over de Kop van Noord-Holland die loopt langs de Friese kust en ten zuiden van Oldemarkt in Overijssel kan daarmee geheel vervallen. Al het inkomend verkeer vanuit het westen maakt dan gebruik van reeds ingetekende hogere route die tot boven het IJsselmeer op grote hoogte (4.200m of 14.000 voet) blijft. Het inkomend verkeer uit de sectoren 4 en 5 is hiermee bovendien onafhankelijk van de oefengebieden van Defensie en deze routes kunnen derhalve altijd gevlogen worden. Ter verduidelijking zijn overzichtskaartjes bij deze brief bijgevoegd¹.

Ten aanzien van de vertrekroutes die over Noord-Holland en Friesland voeren zien LVNL en CLSK mogelijkheden tot verbetering. Het is mogelijk om het verkeer op de uitgaande route langs Andijk (op 6.000 voet of 1.800m) wezenlijk te reduceren. Het is mogelijk het uitgaande verkeer naar sector 4 (zuidwesten) niet langer langs Andijk te voeren, maar langs de aanzienlijk hoger gelegen route via de Kop van Noord-Holland op 2.700m (9.000 voet). Hiervoor is wel een kort noord-zuid verbindingstuk boven Noord-Holland nodig dat op tenminste 2.700m (9.000 voet) ontworpen is. Dit is te zien op kaartje 1². Dat betekent dat de route langs Andijk nog slechts in twee situaties gebruikt hoeft te worden. Wanneer het oefengebied van de marine westelijk van Noord-Holland actief is (naar verwachting 120 dagen per jaar) zal de route langs Andijk voor verkeer naar sector 5 (noordwest) moeten worden gebruikt. Dit is te zien op kaartje 2³. Wanneer het oefengebied van de landmacht oostelijk van Noord-Holland actief is, wordt die route gebruikt voor zowel verkeer naar luchtruimsector 4 en 5. Naar verwachting betreft dit maximaal twee weken op jaarbasis. Dit is te zien op kaartje 3 en 4⁴.

Het aantal vliegtuigen op de tijdelijke aansluitroutes dat tot het maximum jaarvolume van 10.000 bewegingen over Noord-Holland vliegt, wordt ingeschat op 1 á 2 per dag op de vertrekroutes en 1 á 2 per dag op de naderingsroutes.

Deze resultaten uit de simulatie geven aan dat er mogelijkheden zijn om tegemoet te komen aan diverse voorstellen uit de consultatiefase. LVNL en CLSK voeren meerdere stappen ter validatie van het ontwerp uit als onderdeel van de veiligheidsonderbouwing, waaronder een testvlucht, die zij aan het einde van het tweede kwartaal ter beoordeling aanbieden aan de civiele en militaire toezichthouders (de Inspectie Leefomgeving en Transport en de Militaire Luchtvaart Autoriteit). Uit deze stappen kunnen mogelijk nog kleine wijzigingen komen. Daarna kan ik een definitief

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

⁴ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

besluit over de aansluitroutes nemen. Over de voortgang van de
verscheidene validatiestappen en mijn definitieve besluit over de tijdelijke
aansluitroutes zal ik uw Kamer informeren.

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