

Vergaderjaar 2017–2018

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 398

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 21 september 2017

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de bijlage bij de brief van 26 juni 2017 over het LVNL-rapport over Lelystad Airport (bijlage bij Kamerstuk 31 936, nr. 390).

De vragen en opmerkingen zijn op 13 september 2017 aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu voorgelegd. Bij brief van 19 september 2017 zijn de vragen beantwoord.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Van Veldhoven

De adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave	blz.
Inleiding	2
Algemeen	2
Informatieverstrekking Kamer	4
Overig	5

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met enige verbazing kennisgenomen van de conclusies uit het rapport van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) uit 2009. Zij hebben hierover nog enkele vragen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van het rapport van de LVNL over luchthaven Lelystad. Zij hebben daarover nog enkele vragen. Zij betrekken daar het bericht «Luchtruim niet geschikt voor uitbreiding Lelystad Airport» van 8 september 2017 op de website van ZEMBLA bij.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van het rapport uit 2009 van de LVNL, waarin deze een negatief advies geeft over Lelystad Airport en wijst op de problemen van deze locatie.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van het bericht van ZEMBLA dat een rapport uit 2009 van de LVNL waarin een groot aantal bezwaren tegen de uitbreiding van vliegveld Lelystad is verwoord, wel is besproken aan de Alderstafel, maar nooit publiek is gemaakt. Hierdoor rijst de vraag waarom deze belangrijke informatie niet publiek is gedeeld, en welk effect dit heeft op het vertrouwen in het besluitvormingsproces. De leden van de GroenLinks-fractie hebben hier nog enkele vragen over.

De leden van de SP-fractie hebben met verbazing kennisgenomen van het rapport «Luchtruim Flevoland 2020: een verkenning van de mogelijkheden».

Algemeen

De leden van de VVD-fractie lezen dat de opdrachtgever van het rapport de Alderstafel was. Was de Staatssecretaris betrokken bij de opdrachtverlening van het rapport? Wat is de status van dit rapport?

De leden van de VVD-fractie hebben vragen over wat er met de uitkomsten van het rapport is gebeurd. Is de Staatssecretaris op de hoogte gebracht van dit rapport? Zo ja, wanneer? Zijn er vervolgens acties ondernomen naar aanleiding van de conclusies in het rapport? Zo ja, welke en door wie? Zo nee, waarom niet? In het geval de Staatssecretaris niet op de hoogte is gebracht van dit rapport, willen de leden van de VVD-fractie weten hoe de Staatssecretaris dat beoordeelt, gelet op haar betrokkenheid bij de Alderstafel.

De leden van de VVD-fractie vragen of de aanbevelingen van dit rapport invloed hebben gehad op de totstandkoming van de Luchtruimvisie in 2012. Ze vragen dit met name gelet op het feit dat een van de belangrijkste conclusies van het LVNL-rapport is dat het, met de toenmalige luchtruimindeling, tot 2020 alleen met operationele restricties mogelijk zou zijn om vliegverkeer van Lelystad af te handelen (zonder dergelijke

restricties zouden de verkeersstromen van Schiphol op bepaalde delen van de dag met 5% à 10% gereduceerd moeten worden om dat mogelijk te maken). Zo ja, op welke wijze? Zo nee, waarom niet? En wat is er sinds het uitkomen van de Luchtruimvisie en in voorbereiding op het luchthavenbesluit Lelystad, met de uitkomsten in dit rapport gedaan? Op welke wijze heeft de Alderstafel deze meegenomen in zijn advisering? Volgens de leden van de VVD-fractie zou het helpen om zowel het LVNL-rapport als de ontwikkelingen en vertragingen rondom de opening van Lelystad Airport beter in tijdsperspectief en in hun context te kunnen plaatsen, als de Staatssecretaris in een tijdslijn (per jaar) zou aangeven welke afspraken (inclusief beleidsuitgangspunten en actieagenda's) er vanaf 2009 tot nu zijn gemaakt over Lelystad Airport, de vliegroutes en aansluitopties en de herziening van het luchtruim. Kan de Staatssecretaris gehoor geven aan dit verzoek? Zo nee, waarom niet? De leden van de VVD-fractie vragen of de Staatssecretaris zich in de inhoud van het rapport herkent. Zo ja, op welke wijze? Zo nee, waarom niet?

De leden van de CDA-fractie zien dat het in 2009 uitgebrachte rapport van de LVNL adviezen geeft over Lelystad Airport. Zij zijn benieuwd naar de actualiteit van die adviezen. Is het bedoelde advies betrokken bij de huidige besluitvorming, zo vragen zij. Indien dat niet het geval is, dan vernemen zij graag of dat alsnog kan gebeuren. Indien dat wel het geval was, dan vernemen zij graag op welke wijze en hoe de afweging heeft plaats gevonden.

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd of de Staatssecretaris de conclusies van het rapport nog steeds deelt. Werpt de conclusie dat Lelystad Airport amper ontwikkeld kan worden, niet een ander licht op de huidige discussie omtrent de vliegroutes die Lelystad Airport met zich meebrengt, zo vragen zij. Daarnaast vragen zij of de conclusie dat de punctualiteit en de betrouwbaarheid afnemen, nog steeds geldt. Die vraag geldt ook voor de waarschuwing van de LVNL dat er, vanwege het beperkt beschikbare luchtruim, bij operationele verstoringen nauwelijks ruimte is om opgelopen vertragingen in te halen.

De leden van de CDA-fractie vernemen graag of het rapport een ander licht werpt op de huidige uitgangspunten ten aanzien van de hoogte waarop gevlogen wordt.

Uit gesprekken met betrokken omwonenden van de nieuwe aanvliegroutes en de 80.0000 handtekeningen die dinsdag aan de Kamer zijn aangeboden, concluderen de leden van de GroenLinks-fractie dat er nu grote onvrede heerst over het voorgenomen besluit, maar ook over de manier waarop dit tot stand is gekomen. De ondoorzichtigheid van de Alderstafel, het grote achterkamertjesgehalte en het gebrek aan informatie zijn veelgehoorde klachten. De leden van de GroenLinks-fractie zijn van mening dat grote delen van het consultatieproces opnieuw moeten plaatsvinden om het vertrouwen in de besluitvorming te herstellen.

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat de rapportage van de LVNL duidelijk maakt dat er altijd sprake zal zijn van een sterke interferentie van Schiphol en een nieuwe luchthaven op korte afstand van Schiphol. Uit de bestudeerde opties kwam duidelijk naar voren dat hoe verder weg van Schiphol een nieuwe luchthaven ligt, hoe beter dat is. De opties van een nieuwe luchthaven bij Dronten scoorden beide beter op zowel de interferentie als impact op de natuur. De leden van de GroenLinks-fractie zouden graag willen weten waarom deze niet zijn betrokken bij de keus voor Lelystad. Kan de Staatssecretaris duidelijk maken waarom deze alternatieve locaties niet verder onderzocht zijn? De conclusies uit het rapport van de LVNL uit 2009 zijn helder: Lelystad is geen geschikte locatie voor een grote luchthaven, gezien de interferentie

met het Schipholverkeer. Het rapport van het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) (bijlage bij Kamerstuk 31 936, nr. 109) uit 2012 schetst een ander beeld. Waarom hebben beide studies die dezelfde externe uitgangspunten hebben, zulke verschillende conclusies? Graag zien de leden van de GroenLinks-fractie een analyse door een onafhankelijke partij van beide studies. Is de Staatssecretaris bereid een dergelijke analyse te laten uitvoeren?

De leden van de GroenLinks-fractie hebben ook kennisgenomen van de brief van de Staatssecretaris d.d. 12 september 2017 waarin zij aangeeft dat er tot 10.000 vluchten geen grote problemen te verwachten zijn voor interferentie van Lelystad met Schiphol. De eerder beoogde 40.000 vluchten zouden wel tot problemen leiden. Maar de businesscase van Lelystad is niet kloppend te krijgen bij 10.000 vluchten en 40.000 vluchten is niet mogelijk zonder schade voor Schiphol. Of het mogelijk zal zijn om Lelystad te laten doorgroeien naar 40.000 vluchten, kan pas beoordeeld worden na de herindeling van het luchtruim, die voor 2023 gepland staat. De vraag is dan ook waarom er nu geïnvesteerd wordt in een luchthaven waarvan het onduidelijk is of deze op lange termijn een realistische businesscase zal hebben. De leden van de GroenLinks-fractie vragen de Staatssecretaris of het mogelijk is om de herziening van het luchtruim af te wachten voordat verdere stappen in de ontwikkeling van Lelystad worden gezet.

Informatieverstrekking Kamer

Klopt de aanname van de leden van de VVD-fractie dat dit rapport niet naar de Kamer is gezonden? Zo ja, waarom is dat niet gebeurd? Zo nee, op welke andere wijze is de Kamer over de bevindingen in dit rapport op de hoogte gebracht?

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd waarom, in de visie van de Staatssecretaris, het rapport niet openbaar gemaakt is en wat daar de achtergronden van zijn.

In dit schriftelijk overleg hebben de leden van de D66-fractie slechts een vraag aan de Staatssecretaris, namelijk waarom dit rapport de Kamer niet eerder heeft bereikt. Deze leden kijken verder uit naar de inhoudelijke discussie met de Staatssecretaris over deze kwestie in het algemeen overleg Luchtvaart d.d. 20 september, waarin zij de Staatssecretaris in het bijzonder zullen bevragen op de reden waarom destijds klaarblijkelijk is besloten het advies van de LVNL te negeren om het luchtruim te herindelen, aangezien er op dit moment wel degelijk routes op tafel liggen zonder dat een dergelijke herindeling van het luchtruim – iets waar de leden van deze fractie al jaren aandacht voor vragen – niet heeft plaatsgevonden.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of de Staatssecretaris bekend was met dit rapport. Waarom is dit rapport destijds niet gedeeld met de Kamer en andere betrokkenen? De inhoud van dit rapport geeft sterke redenen om te twijfelen aan de keuze voor Lelystad als overloopvluchthaven van Schiphol. Het feit dat dit rapport acht jaar na dato via de media publiek wordt, roept vragen op over de zorgvuldigheid van het besluitvormingsproces en de informatievoorziening aan zowel de Kamer als de betrokkenen. De leden van de GroenLinks-fractie zijn van mening dat grote en ingrijpende besluiten zoals dit uiterst zorgvuldig moeten worden genomen, waarbij alle belangen eerlijk en in openheid moeten worden gewogen. Dat kan niet als relevante informatie niet wordt gedeeld.

De leden van de SP-fractie vragen de Staatssecretaris toe te lichten hoe het kan dat dit rapport, ruim acht jaar nadat het is opgesteld, pas boven tafel is gekomen. Ook vragen zij haar toe te lichten hoe het kan dat een rapport, met een advies dat zo haaks staat op de koers van de afgelopen kabinetten, niet gewoon openbaar is gemaakt. Kan de Staatssecretaris inzichtelijk maken hoe dit rapport mee is genomen in het advies van de Alderstafel(s)? Deze leden constateren dat het vreemd is dat een kritisch rapport niet openbaar is geweest. Hierdoor ontstaat de indruk dat rapporten die kritisch zijn op de gekozen lijn voor de luchthaven Lelystad achtergehouden worden, zodat daar niet van afgeweken wordt. Kan de Staatssecretaris hierop reflecteren en kan zij tevens bevestigen dat er geen andere (kritische) rapporten achter zijn gehouden of niet met het publiek zijn gedeeld?

Overig

Naar aanleiding van de reactie op het verslag van het schriftelijk overleg Vliegroutes Lelystad, die d.d. 12 september 2017 door de Kamer is ontvangen, zijn de leden van de VVD-fractie teleurgesteld over het feit dat een fors deel van hun vragen niet is beantwoord. Derhalve maken zij van deze gelegenheid gebruik om deze alsnog, voor het algemeen overleg Luchtvaart d.d. 20 september, beantwoord te zien worden.

De leden van de VVD-fractie vragen de Staatssecretaris of zij kan toelichten wat de korte- en middellangetermijneffecten zijn van het feit dat er op Lelystad geen mogelijkheid is om meer dan 10.000 vliegbewegingen af te handelen. Deelt zij de mening dat hiermee de in het Luchthavenbesluit uiteengezette drie fases groei van Lelystad, namelijk 10.000 vliegbewegingen omstreeks 2023, 25.000 omstreeks 2033 en 45.000 omstreeks 2043, in het geding dreigen te komen? Zo ja, als daarbij ook de vertraging van één jaar (2019 in plaats van 2018) wordt opgeteld, tot welke conclusies komt de Staatssecretaris dan? Welke acties kan en gaat zij ondernemen? Zo nee, waarom niet? Kan de Staatssecretaris met een nadere onderbouwing komen dat de groei conform planning zal verlopen?

Voorts vragen de leden van de VVD-fractie of de Staatssecretaris in dit verband kan reflecteren op de volgende uitspraak van haar voorganger: «met openstelling na 2018 lopen we het risico dat Schiphol wordt belemmerd in de verdere ontwikkeling van de hub-functie» (Kamerstuk 31 936, nr. 202)? Deelt de Staatssecretaris deze mening? Zo nee, waarom niet? Zo ja, op welke wijze is dan gegarandeerd dat de ontwikkeling van de hubfunctie niet in gevaar komt? Welke afspraken zijn er tot op heden over het te voeren selectiviteitsbeleid gemaakt? Kan de Staatssecretaris dit uiteenzetten in relatie tot de ontwikkeling van Lelystad Airport?

De leden van de VVD-fractie merken op dat de Staatssecretaris in verschillende brieven, verstuurd naar de Kamer in 2015 en begin 2016, heeft aangegeven dat er concrete stappen in de samenwerking zijn gezet. In december 2015 (Kamerstuk 31 936, nr. 322) gaf zij aan dat «de beperkte beschikbaarheid van verkeersleiders mogelijk ook impact heeft op de voortgang met betrekking tot de inrichting van de luchtverkeersleiding Nederland». In september 2016 werd de Kamer ingelicht dat de LVNL acties neemt om structureel de beschikbaarheid van luchtverkeersleiders te realiseren (Kamerstuk 31 936, nr. 353). Op 17 november 2016 meldde zij dat de «integratie van de civiele en militaire luchtverkeersdienstverlening in het lagere en hogere luchtruim op schema lopen» en dat de «LVNL en CLSK de in 2016 beschikbaar gekomen capaciteit aan luchtverkeersleiders met prioriteit inzetten voor dit project» (Kamerstuk 31 936, nr. 363). Om vervolgens op 29 november van dat jaar te melden dat de aansluiting van routes in het lagere luchtruim op het hogere luchtruim toch een lastigere

opgave bleek en de vertraging van Lelystad Airport met één jaar een feit werd. Kan de Staatssecretaris toelichten hoe zij terugblijkt op deze contrasterende conclusies, die elkaar binnen enkele maanden opvolgden? Wat is er precies in de tussentijd veranderd? Welke afspraken over inzet, capaciteit, samenwerking en integratie zijn er met de LVNL en het Commando luchtstrijdkrachten (CLSK) precies gemaakt? Welke capaciteit is gegarandeerd de komende zes jaar?

De leden van de VVD-fractie vragen of de Staatssecretaris kan aangeven in hoeverre de voorgenomen aanpassingen in het heffingenstelsel voor de luchtverkeersleiding zouden kunnen leiden tot meer capaciteit in de luchtverkeersleiding voor de Nederlandse luchtvaart. Klopt het dat het meer marktconform maken en het «opengooien» van de luchtverkeersleiding in andere Europese landen heeft geleid tot meer capaciteit? Zo nee, waarom niet? Kan de Staatssecretaris in dit verband ook toelichten of bij de beslissing tot het uitstellen van het heffingenstelsel, er rekening is gehouden met het feit dat dit leidt tot een verdere vertraging voor wat betreft de herindeling van de Luchtruimvisie? Zo ja, waarom is er dan toch voor uitstel gekozen? Zo nee, waarom niet? En is de Staatssecretaris bereid om te bekijken of het mogelijk is andere partijen en hun expertise te betrekken bij het opstellen van de nieuwe Luchtruimvisie? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat is hiervoor nodig? Kan de Staatssecretaris tevens nader ingaan op de onderlinge afhankelijkheid van de afspraken gemaakt in het Luchthavenbesluit Lelystad 2015 en de Luchtruimvisie 2012?

De leden van de VVD-fractie vragen met het oog op mogelijke verdere vertraging, wat nu precies de bottleneck in de planning- en ontwerpfase is geweest. Zij zouden van de Staatssecretaris graag een uiteenzetting willen zien in tijd en inhoud, en de onderlinge afhankelijkheid, van de verschillende ontwikkelingen die tot een dusdanige vertraging in de opening van Lelystad Airport en de aansluiting van de vliegroutes hebben geleid. Is er inmiddels al een communicatieplan opgesteld voor verdere voorlichting over de vliegroutes en opening van Lelystad Airport? Hoe kijkt de Staatssecretaris terug op het verlopen communicatietraject? Welke dingen hadden er anders gekund en welke lessen kunnen hier voor de toekomst uit worden getrokken? Graag krijgen deze leden een toelichting van de Staatssecretaris.

De leden van de VVD-fractie vragen of de Staatssecretaris specifiek kan ingaan op de vraag of er afspraken zijn gemaakt met LVNL en CLSK over de capaciteit om de dienstverlening op Lelystad Airport zo snel mogelijk operationeel te krijgen en door te laten groeien naar minimaal 10.000 vliegbewegingen. Zo ja, welke afspraken waren dat? Welk tijdpad is er afgesproken om zo snel mogelijk toe te groeien naar de 10.000 vliegbewegingen en in hoeverre is hier sprake van een afhankelijkheid van de capaciteit bij LVNL en CLSK? In de brief van de LVNL wordt gewezen op een zogenoemd «iteratief proces». Welke uitgangspunten zijn leidend in dit proces? Welk tijdpad wordt hierbij in acht genomen? En welke randvoorwaarden gelden er qua capaciteit vanuit de LVNL en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu zelf? Graag krijgen deze leden een toelichting van de Staatssecretaris.

De leden van de VVD-fractie vragen of Lelystad, met maar acht uur beschikbaarheid aan luchtverkeersleiding, de twinfunctie van Schiphol binnen de kaders van het selectiviteitsbeleid wel op een adequate wijze kan invullen, zoals afgesproken in het Luchthavenbesluit. Zo ja, dan ontvangen deze leden graag een nadere onderbouwing hoe de Staatssecretaris dit precies voor ogen heeft. Zo nee, welke afspraken gelden er dan wel en is de Staatssecretaris bereid om te kijken naar deze opties en om ook andere mogelijkheden te verkennen? Zou in dit verband het inzetten

van militaire luchtverkeersleiders (NB: een militaire luchtverkeersleider mag per dienst maximaal zes uur aaneensluitend operationeel werken tegenover een maximum van tweeënhalf uur voor een luchtverkeersleider van de LVNL) of het aantrekken van luchtverkeersleiders buiten de LVNL mogelijk zijn? Zo nee, waarom niet? Welke mogelijkheden zijn er om deze knelpunten weg te nemen? Is de Staatssecretaris in dezen ook bereid om te bekijken of er een regionaal model voor luchtverkeersleiding (training, werktijden etc.) kan worden ontwikkeld, aangezien het model nu is gebaseerd op het complexe aantal vliegbewegingen van Schiphol Airport, terwijl een regionale luchthaven als Lelystad Airport een andere dynamiek en frequentie krijgt? Zo ja, wat is hier voor nodig? Zo nee, waarom niet?

De leden van de VVD-fractie vragen of kan worden toegelicht wat het concreet betekent dat pas bij de vaststelling van de gewenste dienstregeling duidelijk wordt of er restricties aan het Lelystadverkeer moeten worden gesteld. Wat betekent dit voor de businesscase van Lelystad en de duidelijkheid richting toekomstige gebruikers van deze luchthaven? Kan de Staatssecretaris toelichten wat er precies bedoeld wordt met de stelling van de LVNL dat de routes van en naar sector drie voorsnog conditioneel uitgevoerd worden? Welke consequenties heeft dit precies qua vliegbewegingen, geluidshinder en reeds gemaakte afspraken voor Schiphol, Lelystad en Eindhoven? Wat betekent het voor de businesscase voor Lelystad op korte, middellange en lange termijn? Wat betekent het voor de operatie op Eindhoven Airport en Schiphol zelf, op korte termijn, middellange termijn en lange termijn? En is inmiddels al bekend uit de onderzoeken van LVNL en CLSK of deze beperkingen verminderd kunnen worden? Zo ja, op welke wijze? Zo nee, wanneer worden de uitkomsten van deze onderzoeken verwacht? Graag krijgen deze leden een toelichting van de Staatssecretaris.

De leden van de VVD-fractie merken op dat in de brief van de LVNL wordt gesteld dat voor sector drie geldt dat er de komende jaren groei wordt verwacht en dat het nu al een zwaar belaste sector is, waarin nu al op regelmatige basis restricties noodzakelijk zijn om de werklust voor luchtverkeersleiders beheersbaar te houden. Deze leden zien graag een toelichting van de Staatssecretaris wat deze restricties nu precies behelzen en welke gevolgen deze voor Schiphol en geluidsoverlast hebben. Wat zijn het tijdspad, de randvoorwaarden en uitgangspunten van het onderzoek om te bepalen welke mogelijkheden er zijn om de verkeersdrukte in sector drie te verlichten en het (of een deel van het) Schiphol-verkeer een prioritaire behandeling te geven? Wanneer is het resultaat van deze verkenning gereed? Wat zijn de risico's voor Schiphol en welke acties zijn hierop ondernomen? Kan de Staatssecretaris aangeven welk kader is meegegeven qua inhoud en tijdspad voor de gezamenlijke zoektocht van het Rijk en de regio op korte termijn om oplossingen te zoeken voor de knelpunten die worden voorzien voor de recreatieve luchtvaart en luchthaven Teuge? Klopt het dat met een herindeling van het luchtruim er wel ruimte kan ontstaan voor de activiteiten op Teuge? Zo ja, is er al gesproken met Teuge over de vraag wat dit betekent voor hun toekomst en welke tussenfase er dus mogelijk is? Zo nee, waarom niet?

II Reactie van de bewindspersoon

Op 13 september 2017 heeft u mij vragen en opmerkingen voorgelegd over het LVNL-rapport over Lelystad Airport. U heeft mij verzocht uiterlijk 18 september 2017 te reageren. Op 15 september heb ik uw Kamer laten weten uiterlijk 19 september 2017 te reageren (Kamerstuk 31 936, nr. 397). Met deze brief vul ik die toezegging in. Daarbij teken ik aan dat ik ernaar gestreefd heb zo volledig mogelijk op al uw vragen en opmerkingen te reageren, binnen het korte tijdsbestek dat u mij heeft gegeven.

Algemeen

Zoals bekend richt het kabinet zich op de realisatie en opening van Lelystad Airport per 1 april 2019. Doel is Schiphol te ontlasten door niet-mainportgebonden verkeer van Schiphol op Lelystad Airport op te vangen. Daarmee wordt een bijdrage geleverd aan de aanpak van de toenemende schaarse capaciteit op Schiphol. De besluitvorming over de ontwikkeling van Lelystad heeft al vele jaren ingenomen. Mijn inzet – en die van mijn voorgangers – is daarbij altijd geweest om een open en zorgvuldig besluitvormingstraject te doorlopen op basis van alle relevante informatie. Uw Kamer is de afgelopen jaren uitgebreid en op gezette tijden geïnformeerd over Lelystad Airport en we hebben daar ook periodiek in de Kamer over gedebatteerd. Ik herken mij dan ook niet in het beeld dat dit proces onzorgvuldig zou zijn geweest. In het vervolg van deze brief schets ik het relevante besluitvormingsproces over Lelystad Airport en daarbij ga ik in op de positie van het LVNL-rapport.

Als laatste ga ik in op enkele overige vragen, die de leden van de VVD fractie mij hebben gesteld. Eén van deze vragen heeft betrekking op het vooralsnog conditioneel uitgevoerd zijn van de routes van en naar luchtruimsector 3, zoals gemeld in de brief van LVNL aan mij van 14 juni jl. Het conditioneel uitvoeren van een route betekent dat deze niet continu beschikbaar is vanwege in dit geval de noodzakelijke beschikbaarheid van specifieke defensiegebieden en de beperkt beschikbare capaciteit van het militaire luchtruim rond Eindhoven. In mijn brief van 12 september jl. heb ik al gemeld, dat voor de uitgaande route naar sector 3 een nieuwe route is gevonden, die ten zuiden van Apeldoorn op tenminste 9.000 voet (2,7 kilometer) afbuigt richting sector 3. Deze route is permanent beschikbaar. Wel geldt hiervoor dat sector 3 nu al een zwaar belaste sector is. LVNL en CLSK hebben mij zeer recent gemeld, dat ook voor het inkomend verkeer vanuit sector 3 een alternatief is gevonden, dat evenmin nog langer conditioneel is. Deze route is naar het noorden opgeschoven en loopt nu grotendeels gelijk met de aangepaste uitgaande route naar sector 3, maar dan op een hoger vliegniveau (ongeveer 3 kilometer). Het niet langer conditioneel zijn van de routes van en naar sector 3 versterkt de aantrekkelijkheid van de routes richting luchtvaartmaatschappijen. Ik ben dan ook voornemens om deze aangepaste route op te nemen in het routeontwerp dat komende maand ter consultatie voorgelegd wordt.

Besluitvorming ontwikkeling Lelystad Airport

In de periode 2006–2008 heeft het Rijk een uitgebreid onderzoekstraject uitgevoerd naar aanleiding van het kabinetsbesluit Schiphol uit 2006 (Kamerstuk 29 665, nr. 28) om voor de lange termijn ontwikkeling van Schiphol toekomstopties te verkennen. Een van de toekomstopties is het verder inzetten van regionale luchthavens, waaronder Lelystad Airport. Specifiek voor Lelystad Airport zijn meerdere locaties onderzocht (zowel op de huidige locatie van de luchthaven als locaties ten noordoosten daarvan, in de buurt van Dronten). Met het kabinetsstandpunt lange termijnverkenning Schiphol van 25 maart 2008 (Kamerstuk 29 665, nr. 85) is de Tweede Kamer geïnformeerd over de onderzoeksresultaten en het besluit van het kabinet om onder andere de overlooph functie van Lelystad Airport (huidige en mogelijk nieuwe locatie) verder te onderzoeken. Dit mede ter ondersteuning van het standpunt van het toenmalige kabinet in het Coalitieakkoord om de mogelijkheden te *«bezien van de ontwikkeling van Lelystad als overloop, met inachtneming van overige regionale vliegvelden»*.

Op 1 oktober 2008 is het Aldersakkoord Schiphol opgeleverd, dat op 10 oktober 2008 is voorzien van een kabinetsreactie (Kamerstuk 29 665, nr. 119). In die reactie wordt de door de heer Alders geadviseerde ontwikkeling van Schiphol in samenhang met Lelystad en Eindhoven (ruimte voor 70.000 vliegtuigbewegingen) ondersteund. In een breed gedragen motie De Rouwe c.s. heeft de Kamer verzocht om *«de implementatie voortvarend ter hand te nemen»* (Kamerstuk 29 665, nr. 128). Vanuit die context heeft het toenmalige kabinet op 5 februari 2009 een opdracht aan de heer Alders gegeven om onderzoek te doen naar het invullen van de gevraagde capaciteit van 70.000 vliegtuigbewegingen op Eindhoven en Lelystad. Daarbij wordt specifiek aandacht gevraagd voor *«de consequenties met betrekking tot de indeling van het luchtruim (waaronder de interferentie met het luchtruim van Schiphol)»*. En voor Lelystad wordt specifiek verzocht om te kijken naar de locatie voor Lelystad: *«Bij de verkenning van de mogelijkheden op Lelystad wordt u verzocht, in lijn met het kabinetsbesluit «Lange termijn verkenning Schiphol» en met het oog op het versterken van de regionale ruimtelijk-economische ontwikkeling, ook in te gaan op de locatiekeuze van de luchthaven en daarbij tevens (het draagvlak voor) een nieuwe locatie nabij Lelystad in de bespreking te betrekken»*. Deze opdrachtbrief is op 16 februari 2009 aan de Kamer aangeboden (Kamerstuk 29 665, nr. 118).

De heer Alders is op basis van de opdrachtbrief aan de slag gegaan met de invulling van zijn opdracht. De Alderstafel Lelystad heeft verschillende verkennende studies in opdracht laten uitvoeren, waaronder een eerste verkenning door LVNL van de mogelijkheden van luchtzijdige inpassing van Lelystad Airport. Het LVNL-rapport is expliciet aangekondigd in de brief van 16 april 2009, die de heer Alders in antwoord op de opdrachtverlening heeft toegezonden. Deze brief is doorgestuurd aan de Kamer (Kamerstuk 31 936, nr. 1).

LVNL-rapport

LVNL heeft de verkenning op 7 juli 2009 opgeleverd aan de Alderstafel Lelystad en geconcludeerd dat er knelpunten in het luchtruim zijn die opgelost moeten worden om Lelystad volledig te kunnen ontwikkelen. LVNL heeft in het rapport niet geadviseerd om geen luchthaven in Flevoland te ontwikkelen. De hoofdconclusie van de verkenning in 2009 was dat het beschikbare luchtruim te klein blijkt om tegemoet te komen aan alle ontwerpdoelstellingen en dat er daarom knelpunten zullen optreden voor wat betreft punctualiteit en betrouwbaarheid van de afhandeling van Flevolandverkeer dan wel Schipholverkeer, vlieghoogtes, VFR-verkeer op Lelystad en zweefvliegen bij Biddinghuizen en in de Noordoostpolder. Tegelijkertijd is in het rapport opgenomen dat het wellicht mogelijk is *«om een totaal nieuw ontwerp voor de afhandeling van het luchtverkeer in het Nederlandse luchtruim te maken, inclusief de daarbij behorende indeling van het luchtruim dat wel aan alle ontwerpdoelstellingen tegemoet komt»*.

Het rapport van LVNL, dat aan de Alderstafel is gepresenteerd, heeft ertoe geleid dat aan NLR als onafhankelijke partij de opdracht is gegeven om de in het LVNL-rapport gesignaleerde knelpunten verder uit te diepen en van een oplossingsrichting te voorzien in de vorm van een aantal ontwikkel-scenario's. In een voortgangsbrief van de heer Alders van 3 augustus 2009 is dit ook opgenomen: *«Een eerste verkenning van het luchtruim boven Flevoland geeft de relatie met militair luchtruim aan, en vooral de interferentie met het luchtverkeer van en naar Schiphol. Gezien de consequenties die dit kan hebben voor het functioneren van de luchthaven op Flevoland is een nader meer gedetailleerd onderzoek noodzakelijk. Bij dit onderzoek zullen alle relevante partijen betrokken worden.*

Naast de luchtzijdige bereikbaarheid is nader onderzoek nodig naar de daarmee samenhangende luchtroutestructuur, waarbij aan de belangen van hinderbeperking zowel het «oude» als het «nieuwe land» recht gedaan moet worden. Met de relevante partijen zal worden nagegaan hoe een en anders kan worden opgelost».

Aanwijzingsbesluit Lelystad en locatiekeuze

Parallel aan het traject van de heer Alders is in deze periode door het ministerie gewerkt aan het aanwijzingsbesluit voor Lelystad Airport, dat moet voorzien in de korte termijnontwikkeling van Lelystad op de huidige locatie (voor klein zakelijk verkeer). Op 29 juni 2009 heeft de Tweede Kamer de formele voorhang van het Ontwerp Aanwijzing Luchtvaartterrein Lelystad ontvangen (Kamerstuk 31 936, nr. 2), gevolgd door een brief van 6 oktober 2009 met nadere informatie over het aanwijzingsbesluit (Kamerstuk 31 936, nr. 9). In die brief is aangegeven dat het aanwijzingsbesluit los staat van het traject van de heer Alders (waarin naar een lange termijnoplossing wordt gekeken). In de brief is ook verwezen naar het tussentijds advies van Alders van 3 augustus 2009 en het vraagstuk van de luchtzijdige inpassing (naar aanleiding van het LVNL-rapport): *«In een tussentijds advies heeft de heer Alders aangegeven nader onderzoek te willen doen naar de interferentie in het luchtruim met Schiphol-verkeer en naar de relatie tussen een grotere luchthaven Lelystad, de locatie van die luchthaven en de invloed op de netwerkkwaliteit van Schiphol».*

Op 8 en 13 oktober 2009 vinden een Algemeen Overleg (Kamerstuk 31 936, nr. 16) en Voortgezet Algemeen Overleg (Handelingen II 2009/10, nr. 13, blz. 971–977) plaats, waarin het aanwijzingsbesluit voor Lelystad is besproken en de interferentie in het luchtruim bij de ontwikkeling van Lelystad Airport door de toenmalige Minister nog eens expliciet is benoemd. Er is een motie ingediend door de Kamerleden De Rouwe en Cramer (Kamerstuk 31 936, nr. 12). Daarin is verzocht om onder voorwaarde dat de afwikkeling van het Schiphol verkeer niet wordt belemmerd *«...duidelijkheid te verschaffen over het feit dat de uitbreiding van de luchthaven Lelystad op de huidige locatie plaats zal vinden, indien de interferentie met Schiphol dat toestaat».* De motie is op 15 oktober 2009 met steun van de fracties van de PvdA, D66, VVD, ChristenUnie, SGP, CDA en het lid Verdonk aangenomen.

Naar aanleiding van de parlementaire behandeling van het dossier Lelystad heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat op 4 december 2009 een brief aan de heer Alders gestuurd. Over de locatie voor Lelystad Airport is in die brief opgenomen: *«Gelet op de overweging van de Kamer om rust in de omgeving van de luchthaven te scheppen, verzoek ik u op korte termijn in het kader van het adviestraject de mogelijkheden in kaart te laten brengen die er zijn om de routes inclusief ATM procedures voor de huidige locatie Lelystad zodanig te structureren dat deze de vliegveiligheid rond Lelystad Airport en de netwerkkwaliteit van Schiphol niet in gevaar brengen».* Verder is als voorwaarde voor het intensievere gebruik van Lelystad de volgende voorwaarde meegegeven: *«Er moet een oplossing zijn voor de mogelijke interferentie in het luchtruim bij verdere groei».* Vanaf dat moment zijn alle inspanningen gericht op de realisatie van Lelystad Airport op de huidige locatie en is een alternatieve locatie niet meer onderzocht.

Vervolgtraject luchtzijdige inpassing Lelystad

Op 2 februari 2010 heeft de heer Alders een plan van aanpak aangeboden voor onderzoek naar de luchtzijdige inpassing van Lelystad. Dit plan van aanpak is op 10 maart 2010 aan de Kamer aangeboden (Kamerstuk 29 665, nr. 151).

In deze fase is de eerdergenoemde studie van het NLR uitgevoerd, als vervolg op en verdieping van de eerste verkenning door LVNL. De NLR-studie gaat veel uitgebreider dan de LVNL-verkenning in op de gesignaleerde knelpunten en biedt een inventarisatie en toetsing van schetsmatige oplossingsrichtingen. De focus in deze NLR-studie is de huidige locatie van Lelystad Airport, naar aanleiding van de hierboven aangenomen motie in de Tweede Kamer.

Op basis van het NLR-rapport zijn er door de Alderstafel Lelystad tussenconclusies ten aanzien van de inpassing in het luchtruim getrokken, die per brief uit september 2010 bij de Ministers van Verkeer en Waterstaat, VROM en Defensie onder de aandacht zijn gebracht. Deze tussenconclusies wijken inhoudelijk niet af van de conclusies uit het eerdere LVNL-rapport: *«Aan de randvoorwaarden zoals door Kamer en kabinet meegegeven (veiligheid en netwerkqualiteit) kan voldaan worden, maar niet zonder belangrijke knelpunten te veroorzaken in de regio en in de uitoefening van de militaire functies in de voor de afhandeling van het verkeer benodigde luchtruim (scenario Delta). De knelpunten die in de regio resteren uit scenario Delta zouden kunnen worden weggelaten (scenario Bravo), maar dat vraagt om ingrijpen in de TMA Schiphol waarbij er belangrijke aandachtspunten ontstaan ten aanzien van de meegegeven randvoorwaarden (op het punt van veiligheid en netwerkqualiteit), terwijl het bovendien het knelpunt van de uitoefening van de militaire functies niet wegneemt. Uit de nu uitgevoerde scenario's blijkt dat van een eenvoudige inpassing van het vliegveld Lelystad geen sprake kan zijn. De scenario's maken duidelijk dat een goede afstemming met de militaire functies noodzakelijk is en dat een goede afstemming met de TMA Schiphol geboden is. De scenario's hebben inzicht geboden in mogelijkheden en onmogelijkheden. Dat materiaal kan worden benut om met betrokkenen – waaronder LVNL en Defensie – na te gaan of een haalbaar scenario tot mogelijkheden behoort».*

Op 14 december 2010 is door de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu mede namens de Minister van Defensie een reactie aan de heer Alders gestuurd. Over de brief van de heer Alders, die ter inzage is gelegd in uw Kamer, en de reactie daarop is de Tweede Kamer op 14 december 2010 geïnformeerd (Kamerstuk 31 936, nr. 44). De tussenconclusie van de heer Alders met de schets van de problematiek is beschreven in de brief. In de reactie aan Alders wordt helder gemaakt dat het bevoegde gezag de inpassingsproblematiek van Lelystad ter hand zal nemen door het opstellen van een Luchtruimvisie: *«Zoals u ook schetst zijn er de komende jaren verschillende internationale en nationale luchtruimontwikkelingen die tot (grote) veranderingen voor het luchtverkeer kunnen leiden. Daarnaast neemt door de voorziene luchtzijdige ontwikkelingen van Schiphol en de regionale luchthavens (w.o. Lelystad) de druk op het Nederlandse luchtruim toe. Als bevoegd gezag voor het luchtruim hebben we geconstateerd dat het niet meer lukt om deze complexe vraagstukken zonder meer operationeel in te passen. Deze vragen om een integraal plan en strategische keuzes. Daarom zal ik samen met mijn collega van Defensie, en met de luchtverkeersdienstverleners, een Luchtruimvisie opstellen, die enerzijds inzicht geeft in de voorziene ontwikkelingen in het luchtruim en waarin anderzijds richtinggevende keuzes worden gemaakt ten aanzien van mogelijk conflicterende luchtruimclaims» en «Specifiek*

voor de situatie rond Lelystad moet deze concept-Luchtruimvisie voldoende basis bieden zodat u, samen met de LVNL en MLA, in de zomer van 2011 een extra inpassingsscenario voor Lelystad kunt formuleren waarmee u vervolgens uw eindconclusies kunt trekken».

Op 30 juni 2011 heeft de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, mede namens de Minister van Defensie, een brief aan de heer Alders gestuurd, waarin de problematiek van de luchtzijdige inpassing van Lelystad opnieuw is benoemd (bijlage bij Kamerstuk 31 936, nr. 82). Aangegeven is wat de voorziene ontwikkelingen zijn en ook de werkhypothesen voor de concept-luchtruimvisie. Op basis van de inzichten uit het traject van de luchtruimvisie is de heer Alders gevraagd zijn advies over Lelystad af te ronden. De brief aan de heer Alders is ook aan de Tweede Kamer aangeboden (Kamerstuk 31 936, nr. 82). Op 30 maart 2012 volgt het Aldersadvies over Lelystad Airport inclusief bijlagen (waaronder het NLR-rapport), dat dezelfde dag integraal aan de Kamer wordt aangeboden (Kamerstuk 31 936, nr. 109). Na aanbieding van de Luchtruimvisie op 10 september 2012 (Kamerstuk 31 936, nr. 114), wordt het Aldersadvies op 12 september 2012 van een kabinetsreactie voorzien (Kamerstuk 31 936, nr. 115). In die kabinetsreactie is uitgebreid ingegaan op het traject van de luchtzijdige inpassing van Lelystad. Gesteld is: *«Om duidelijkheid te verschaffen op deze punten heeft het Rijk na het uitkomen van het Aldersadvies van 30 maart 2012 een voorstudie opgestart naar het vormgeven van een operationeel concept voor de luchthaven Lelystad waarin deze punten zijn meegenomen»* en *«De inzichten van de voorstudie bevestigen dat de nieuwe luchtruimhoofdstructuur een luchtzijdige inpassing van de luchthaven Lelystad binnen de kaders uit de Luchtvaartnota, de Luchtruimvisie en het Aldersadvies Lelystad mogelijk maakt»*.

Openbaarheid LVNL-rapport

Om tot een advies te kunnen komen heeft de Alderstafel Lelystad diverse onderzoeken laten uitvoeren op relevante aspecten. Te doen gebruikelijk bij de Alderstafels is dat dergelijke studies in opdracht van de Alderstafel plaatsvinden en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu zorgdraagt voor de betaling. Verder is het gebruikelijk dat bij oplevering van een eindadvies de daarbij horende onderzoeksrapportages op de relevante aspecten als bijlage aan de opdrachtgever worden aangeboden. Ook bij het Aldersadvies Lelystad 2012 is dat de werkwijze geweest.

Een van de relevante aspecten bij dit advies, zoals ook uit het voorgaande blijkt, is het vraagstuk van inpassing in het luchtruim. Op dat aspect is bij het Aldersadvies Lelystad een zeer uitvoerige rapportage van het NLR bijgevoegd. Het LVNL-rapport is voor deze studie het centrale vertrekpunt geweest. In de aanpak van NLR zijn drie scenario's in beeld gebracht: Alpha, Delta en Bravo. De analyse start bij scenario Alpha. Dat scenario is de beschreven situatie uit het rapport van LVNL: *«Het Alpha scenario wordt gevormd door het concept zoals voorgelegd in de LVNL verkenning. De focus ligt hier op een verdere analyse van de knelpunten ten aanzien van afhandelingscapaciteit voor Lelystad en de impact op de Schiphol operatie. Hier wordt nog geen oplossingsrichting gezocht»*. Hoofdstuk 5 van het NLR-rapport (*«Alpha scenario: analyse LVNL verkenning Flevoland»*) is vervolgens geheel gewijd aan het beschrijven van dit scenario en de daarbij horende knelpunten. Deze analyse is door NLR uitgevoerd, onder expliciete verwijzing naar het LVNL-rapport uit 2009.

Vervolgens zijn in het NLR-rapport in twee opeenvolgende scenario's (Delta en Bravo) de in scenario Alpha gesignaleerde knelpunten geadresseerd en is gewerkt aan oplossingsrichtingen. De eindconclusie van het

NLR-rapport – ook na het analyseren van de scenario's Delta en Bravo – is over de knelpunten niet anders dan de eindconclusie uit het LVNL-rapport. Wel is aangegeven langs welke weg gezocht zou moeten worden naar oplossingsrichtingen, waarbij duidelijk is gemaakt dat hier sprake is van een majeure opgave in het luchtruim. De rapporten spreken elkaar derhalve niet tegen; van een aanvullende onafhankelijke analyse over deze twee rapporten is wat mij betreft dan ook geen sprake.

In die context is bij het uitbrengen van het Aldersadvies Lelystad in 2012 door de opstellers afgewogen dat het bijvoegen van het oudere en beperktere rapport van LVNL ten opzichte van het NLR-rapport inhoudelijk niets toevoegt. Het LVNL-rapport is daarom niet meegezonden aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en derhalve ook niet als onderdeel van het Aldersadvies Lelystad aan de Tweede Kamer aangeboden. Daarbij wijs ik erop, dat – zoals uit de voorgaande paragrafen blijkt – de Tweede Kamer zeer uitvoerig en op gezette tijden over de problematiek van de luchtzijdige inpassing van Lelystad is geïnformeerd. De heer Alders heeft het kabinet uitgebreid geïnformeerd over de problematiek en zijn brief van september 2010 heeft er mede toe geleid dat de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, mede namens de Minister van Defensie, heeft aangekondigd een Luchtruimvisie op te stellen.

Luchtruimvisie

In 2011 heeft de toenmalige Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu besloten om in samenwerking met de Minister van Defensie de Luchtruimvisie te ontwikkelen om de knelpunten in het Nederlandse luchtruim het hoofd te kunnen bieden en om invulling te geven aan internationale afspraken volgend uit Single European Sky (SES) en Functional Airspace Block Europe Central (FABEC). In het LVNL-rapport, later verder geanalyseerd door NLR, staan interferentie met Schipholverkeer en het militair oefengebied als knelpunten genoemd. De Luchtruimvisie heeft deze aanbevelingen en knelpunten opgepakt in de voorstellen voor een herinrichting van het luchtruim waarbij het voorkomen van interferentie met Schipholverkeer en het realiseren van nieuw militair oefengebied centraal staan. Over de totstandkoming, de resultaten en de uitvoering van deze Luchtruimvisie is uw Kamer in de jaren hierop geregeld geïnformeerd.

De uitkomsten van dit traject van de Luchtruimvisie zijn ook betrokken bij het Aldersadvies Lelystad uit 2012. Specifiek voor Lelystad is een uitgebreid traject gestart om de luchtzijdige inpassing te realiseren, gericht op de vaststelling van de aan- en uitvliegroutes en de aansluiting daarvan in het hogere luchtruim. Daarbij is aan de voorkant onder andere gesteld dat Lelystadroutes niet ten koste mogen gaan van Schipholverkeer in verband met het belang van punctualiteit en betrouwbaarheid van de Schipholoperatie. Dit uitgangspunt heeft binnen de kaders van het huidige luchtruim invloed op de aan- en uitvlieghoogtes voor Lelystad (bijvoorbeeld omdat Lelystadroutes niet door de TMA Schiphol gaan).

De Tweede Kamer is op 10 december 2013 geïnformeerd dat de aan- en uitvliegroutes zijn uitgewerkt (Kamerstuk 31 936, nr. 166). In 2014 zijn brieven ontvangen van LVNL/CLSK, de Luchtverkeerscommissie (LVC) en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), waaruit blijkt dat de realisatie van 45.000 vliegtuigbewegingen op Lelystad mogelijk is, binnen de kaders van het Aldersadvies en uitgaande van realisatie van de Luchtruimvisie. In het luchthavenbesluit Lelystad dat in 2015 is vastgesteld (Stb. 2015, nr. 130) is rekening gehouden met de uitkomsten van

deze trajecten; ook is de besluitvorming rond de routes daarin uitgebreid beschreven.

Voor Lelystad geldt dat binnen het huidige luchtruim ruimte is voor 10.000 vliegtuigbewegingen. Parallel ben ik samen met Defensie en de luchtverkeersleidingsorganisaties stappen aan het zetten om te komen tot een herindeling van het Nederlandse luchtruim. Deze herindeling gaat ruimte bieden voor de verdere ontwikkeling van Schiphol, Eindhoven en de doorgroei van Lelystad Airport naar 45.000 vliegtuigbewegingen.

De afgelopen jaren heb ik u geregeld op de hoogte gehouden van de voortgang in de uitvoering van de Luchtruimvisie. Zo is op 17 december 2015 (Kamerstuk 31 936, nr. 322) uw Kamer gemeld dat realisatie van alle projecten uit de Luchtruimvisie in relatief korte tijd tot een serie ingrijpende en complexe veranderingen in het Nederlandse luchtruim en het Nederlandse luchtverkeersleidingsstelsel leiden. En dat bij de realisatie hiervan rekening dient te worden gehouden met de beschikbare middelen om deze projecten te realiseren, in combinatie met de toenemende claim die de sterke verkeersgroei van de laatste jaren legt op de inzet van schaars beschikbare operationele capaciteit binnen de luchtverkeersleidingsorganisaties. Geconstateerd is toen dat de beschikbare capaciteit voor projecten beperkter was dan voorzien ten tijde van het opstellen van de Luchtruimvisie, en dat verwacht werd dat deze ook de komende jaren beperkt zou blijven. Helaas heeft dit toen geleid tot het tijdelijk stilleggen van projecten en vertraging in de uitvoering van de Luchtruimvisie.

Sinds mijn aantreden heb ik mij sterk gemaakt om de capaciteitstekorten bij LVNL terug te dringen. Dit heeft er onder andere toe geleid dat vanaf medio 2016 weer voldoende capaciteit inzetbaar was voor de inrichting van luchtverkeersleidingsdiensten op Lelystad Airport. Binnen LVNL wordt hard gewerkt aan het programma «*Voldoende Verkeersleiders*», over de voortgang waarvan ik u vorige week per brief heb geïnformeerd (Kamerstuk 31 936, nr. 396). Hiermee wordt een belangrijke voorwaarde ingevuld om voortvarend te werken aan de noodzakelijke herinrichting van het luchtruim.

Overige vragen

De leden van de VVD fractie vragen wat de effecten zijn van het feit dat er op Lelystad geen mogelijkheid is om meer dan 10.000 vliegbewegingen af te handelen, en of de voorgenomen ontwikkeling naar 45.000 bewegingen in het geding komt. Ook vragen zij mij naar een nadere onderbouwing dat de groei conform planning zal verlopen?

Het feit dat binnen de huidige luchtruimstructuur de eerste paar jaar ruimte is voor 10.000 bewegingen betekent niet dat de in het Luchthavenbesluit geschetste gefaseerde groei in het geding komt. De komende jaren zal voortvarend gewerkt worden aan de herinrichting van het luchtruim om tijdig ruimte te maken voor de verdere doorgroei van Lelystad Airport. Met het huidige ontwerp voor de aansluitroutes op het hogere luchtruim en de afspraken tussen de luchthaven en de luchtverkeersleiding is vanaf 2019 een werkbaar operationeel concept beschikbaar, dat daarna verder verruimd wordt om de groei conform planning te laten verlopen. Ik deel dan ook niet de suggestie van de leden van de fractie van GroenLinks, dat nu geïnvesteerd zou worden in een luchthaven waarvan het onduidelijk is of deze op lange termijn een realistische businesscase zal hebben. Deze businesscase staat voor mij volledig overeind. Evenmin deel ik de suggestie van de fractie van GroenLinks om openstelling van Lelystad Airport meerdere jaren op te schorten totdat de herziening van het luchtruim is afgerond.

De leden van de VVD fractie vragen mij of ik de uitspraak van mijn voorganger deel, dat met openstelling van Lelystad Airport na 2018 we het risico lopen dat Schiphol wordt belemmerd in de verdere ontwikkeling van de hub-functie.

Ik deel met mijn voorganger de mening, dat het voor de verdere ontwikkeling van Schiphol als internationaal knooppunt van verbindingen van wezenlijk belang is dat Lelystad Airport per 1 april 2019 opengaat om bij te dragen aan het opvangen van niet-mainportgebonden verkeer van Schiphol. Hoe eerder dit het geval kan zijn, hoe beter. Ik betreur het dan ook, dat ik u eerder dit vorig jaar heb moeten melden, dat uitstel van openstelling van Lelystad Airport met een jaar onontkoombaar was. Alle inspanningen zijn er nu op gericht om openstelling per 1 april 2019 te borgen. Daarvoor is het nodig dat uiterlijk in november 2017 een besluit valt over welke aansluitroutes in het verdere proces uitgewerkt gaan worden in procedures en operationele werkwijzen.

De leden van de VVD fractie vragen mij welke afspraken tot op heden zijn gemaakt over het te voeren selectiviteitsbeleid.

In de hoofdtekst van mijn brief aan uw Kamer van 12 september jl. (Kamerstuk 31 936, nr. 394) (pp. 1–3) ben ik uitgebreid ingegaan op mijn inzet en de stand van zaken met betrekking tot het selectiviteitsbeleid, alsmede de relatie met o.a. het niveau van luchtverkeersdienstverlening op Lelystad Airport. Korthedshalve verwijs ik u naar die tekst.

De leden van de VVD fractie vragen mij toe te lichten hoe ik terugkijk op een aantal passages in een viertal Kamerbrieven van december 2015 tot november 2016 over de beschikbaarheid van verkeersleiders.

Anders dan de betreffende leden zie ik geen contrasterende conclusies in de aangehaalde passages. Zoals de leden aangeven, heb ik uw Kamer in december 2015 al op de hoogte gebracht van de op dat moment bestaande krapte qua inzetbaarheid van operationele expertise binnen LVNL, en de mogelijke impact die dat heeft op de voorbereiding van luchtverkeersdienstverlening op Lelystad Airport. In mijn brief van 26 september 2016 heb ik u, ter invulling van een toezegging op een vraag van de heer Elias, geïnformeerd over de voortgang van de maatregelen van de LVNL om het tekort aan luchtverkeersleiders terug te dringen (Kamerstuk 31 936, nr. 353). In dezelfde brief heb ik aangegeven, dat het bestuur van LVNL een akkoord had bereikt met de bonden over een CAO voor 2016, en dat daarin afspraken waren gemaakt over de afkoop van verkoeverdagen van verkeersleiders in 2016. Met deze extra dagen ontstond extra ruimte in de dienstroosters, welke met prioriteit werd ingezet voor het project Lelystad.

Op 17 november 2016 heb ik aangegeven dat «alle betrokken overheden en marktpartijen met volle inzet werken aan een ingebruikname van de luchthaven per 1 april 2018», en dat LVNL en CLSK de in 2016 beschikbaar gekomen capaciteit aan luchtverkeersleiders met prioriteit inzetten voor dit project (Kamerstuk 31 936, nr. 363). In dezelfde brief, die gaat over de voortgang in de uitvoering van de Luchtruimvisie, maak ik ook melding van de voortgang op het gebied van civiel-militaire samenwerking. Daarbij geef ik o.a. aan dat de voorgenomen civiel-militaire colocatie op Schiphol op schema ligt voor realisatie eind 2017, en dat de voorgenomen overdracht van taken door CLSK aan MUAC voor het hogere luchtruim eveneens volgens planning in de eerste helft van 2017 kan worden afgerond. Dit laatste is op 26 april jl. ook daadwerkelijk gebeurd. De civiel-militaire colocatie op Schiphol is nog steeds voorzien voor 7 december 2017. Hierbij wordt een belangrijke stap gezet in de verdere civiel-militaire samenwerking in het Nederlandse luchtruim. Colocatie is ook een belangrijke voorwaarde om in gezamenlijkheid de luchtverkeersdienstverlening op Lelystad Airport vanaf 2019 te kunnen verzorgen. De gemelde voortgang met betrekking tot de colocatie en de overdracht van

taken aan MUAC staan echter los van de voortgang in het ontwerp van de aansluitroutes voor Lelystad. Helaas heb ik op 29 november 2016 moeten melden dat, ondanks het feit dat LVNL en CLSK sinds de zomer van 2016 met man en macht gewerkt hebben om de eerder opgelopen achterstand goed te maken, deze achterstand te groot bleek te zijn, en dat uitstel van ingebruikname van Lelystad Airport met een jaar in de rede lag (Kamerstuk 31 936, nr. 367).

Naar mijn mening weerspreken de genoemde brieven elkaar niet. Ik heb eind 2015 uw Kamer gemeld (Kamerstuk 31 936, nr. 322), dat de beperkte beschikbaarheid van verkeersleiders gevolgen kon hebben voor de voortgang met betrekking tot Lelystad Airport. In de loop van 2016 heb ik u geïnformeerd over de voortgang die er was ten aanzien van de inzetbaarheid van verkeersleiders, de prioriteit die hierbij aan Lelystad werd gegeven, de maximale inspanning die sinds de zomer van 2016 is gedaan om de opgelopen achterstand weg te werken en zicht te blijven houden op openstelling per april 2018, en de constatering eind 2016 dat dit helaas niet meer mogelijk is gebleken.

De leden van de VVD fractie vragen mij welke afspraken er met LVNL en CLSK zijn gemaakt, en welke capaciteit de komende zes jaar is gegarandeerd.

Voor de verdere voorbereiding van luchtverkeersleiding op Lelystad Airport (dus tot aan openstelling in april 2019) hebben LVNL en CLSK voldoende inzet beschikbaar. De komende colocatie eind 2017 verstevigt de operationele samenwerking tussen beide organisaties nog meer, hetgeen de verdere uitwerking van het routeontwerp in operationele procedures en werkwijzen zal vergemakkelijken. Voor de periode na openstelling heb ik uw Kamer in mijn brief van 12 september jl. al aangegeven, dat LVNL en CLSK met de luchthaven afspraken hebben gemaakt over de uren waarover luchtverkeersleiding beschikbaar is, waarmee een grote stap is gezet op weg naar openstelling van de luchthaven. Voor 2019 wordt vooralsnog uitgegaan van een beschikbaar tijdvenster van acht aaneengesloten uren per dag. Buiten deze uren blijft de luchthaven open voor verkeer dat geen actieve luchtverkeersleiding vraagt. Ten behoeve van luchtvaartmaatschappijen die al in 2019 één of meer van hun toestellen op Lelystad Airport willen stationeren, wordt door LVNL/CLSK en de luchthaven gezocht naar maatwerkoplossingen. Dit is voldoende om ruimte te geven aan de verwachte marktvraag. In de tussentijd worden binnen LVNL voor de torendienstverlening extra verkeersleiders ter plaatse opgeleid, opdat naar verwachting in 2020 gedurende de volledige openstellingsuren (6–23 uur) luchtverkeersdienstverlening voor groothandelsverkeer kan worden geboden. CLSK is met de luchthaven in gesprek om te bezien wat er nodig is om dit ook voor de naderingsverkeersleiding zeker te stellen. Hiermee ontstaat vanaf april 2019 een werkbaar operationeel concept voor de luchthaven, dat daarna verder verruimd wordt.

De leden van de VVD fractie vragen of de voorgenomen aanpassingen in het heffingenstelsel voor de luchtverkeersleiding zouden kunnen leiden tot meer capaciteit in de luchtverkeersleiding in Nederland. Ook vragen zij of het klopt dat het meer marktconform maken en het «opengooien» van de luchtverkeersleiding in andere Europese landen heeft geleid tot meer capaciteit. Tot slot vragen zij naar de eventuele relatie tussen het uitstellen van de introductie van een nieuw heffingenstelsel en de vertraging in de uitvoering van de Luchtruimvisie.

Uw Kamer is bekend met het feit dat ik nog steeds van plan ben het huidige heffingenstelsel voor de torenluchtverkeersleiding (de zogenaamde One Group of Airports – OGA), met daarin het principe van kruissubsidiëring, te vervangen door een nieuw stelsel waarbij de kosten van de lokale luchtverkeersleiding meer gedragen wordt door de

betreffende luchthaven. Daarbij heb ik marktwerking niet uitgesloten, maar ook aangegeven dat dit niet mijn voorkeur heeft. Ik heb u eerder aangegeven, dat ik geen relatie zie tussen het karakter van het heffingenstelsel voor de torendienstverlening en de beschikbare capaciteit aan luchtverkeersleiding in Nederland. Evenmin zie ik een verband tussen de introductie van marktwerking en de beschikbare capaciteit. Er zijn enkele landen in Europa waar marktwerking is ingevoerd voor de toren- en naderingsdienstverlening op veelal regionale luchthavens. Dit is o.a. het geval in het Verenigd Koninkrijk, Noorwegen, Zweden, Duitsland en Spanje. De effecten van de introductie van marktwerking zijn verschillend, mede afhankelijk van de «vertreksituatie» van het land en de betreffende luchthaven. Ervaringen op kleine regionale velden in Noorwegen en Zweden hebben laten zien, dat marktwerking daar heeft geleid tot lagere kosten. Een relatie met beschikbare capaciteit is mij echter niet bekend. De suggestie dat uitstel van wijziging van het heffingenstelsel zou leiden tot vertraging met betrekking tot de herinrichting van het luchtruim en de uitvoering van de Luchtruimvisie deel ik dan ook niet. Zoals ik uw Kamer in mei 2016 (Kamerstuk 31 936, nr. 339) heb aangegeven, heb ik besloten niet langer vast te houden aan de datum van 1 januari 2020, als datum waarop de OGA zou worden vervangen door een andere bekostigingssysteem, om de regionale luchthavens en overheden meer tijd te geven om toe te kunnen groeien naar een meer kostendekkende torenluchtverkeersdienstverlening.

De leden van de VVD fractie vragen mij of ik bereid ben om te bekijken of het mogelijk is andere partijen en hun expertise te betrekken bij het opstellen van de nieuwe Luchtruimvisie.

Mijn antwoord hierop is volmondig ja. Nu al wordt door mijn ministerie en LVNL volop gebruik gemaakt van externe expertise in de acties met betrekking tot de herinrichting van het luchtruim. Waar nodig en nuttig zal dit zonder meer ook in het vervolg gedaan worden. Overigens is er geen sprake van «het opstellen van een nieuwe Luchtruimvisie», maar wel van het verder uitvoering geven aan de eerder in 2012 opgestelde Luchtruimvisie in de vorm van een geactualiseerde Uitvoeringsagenda Luchtruimvisie, gebruikmakend van de inzichten die sindsdien zijn opgedaan. Met de uitvoering hiervan wordt invulling gegeven aan de noodzakelijke herinrichting van het Nederlandse luchtruim, zoals deze ook beschreven staat in de toelichting op het Luchthavenbesluit Lelystad Airport uit 2015.

De leden van de VVD fractie vragen wat precies de bottleneck was in de planning- en ontwerpfase die tot de opgelopen vertraging met betrekking tot Lelystad Airport heeft geleid.

Ik heb uw Kamer al eind 2015 gemeld (Kamerstuk 31 936, nr. 332) dat de beperkte beschikbaarheid van verkeersleiders waarmee LVNL in 2015 en de eerste helft van 2016 te maken had, mogelijk ook impact zou hebben op de voortgang met betrekking tot de inrichting van de luchtverkeersleiding Lelystad. In mijn brief van 26 september 2016 (Kamerstuk 31 936, nr. 353) heb ik u bericht over het besluit van het kabinet om luchtverkeersleiders buiten de reikwijdte van de Wet normering topinkomens (Wnt-3) te houden, en het CAO akkoord 2016 dat het bestuur van LVNL kort daarna met de bonden wist te sluiten. Dit heeft er voor gezorgd dat vanaf de zomer 2016 weer meer beschikbaarheid van operationele expertise was. Vanaf dat moment hebben LVNL en CLSK met man en macht gewerkt om de eerder opgelopen achterstand binnen deze complexe ontwerp-opgave zo veel mogelijk in te lopen. Op 29 november 2016 heb ik u echter moeten melden dat dit niet haalbaar bleek te zijn, waarna LVNL in februari 2017 een nieuwe planning heeft gepresenteerd, gericht op openstelling per 1 april 2019. Deze planning is zoals bekend door Helios als voldoende robuust beoordeeld, en is nog steeds de basis waarop het verdere ontwerpproces plaatsvindt.

De leden van de VVD fractie hebben vragen gesteld over de verdere voorlichting over de vliegroutes en opening van Lelystad Airport, en hoe ik terugkijk op het verlopen communicatietraject.

In mijn beantwoording van de vragen van uw Kamer op 12 september jl. ben ik uitgebreid ingegaan op alle communicatie- en consultatieacties in de afgelopen jaren. In het bijzonder heb ik daar uiteengezet hoe in 2014 de communicatie en consultatie met betrekking tot de totstandkoming van de B+ routeset voor het lagere luchtruim is verlopen. Ook heb ik aangegeven dat sindsdien relatief weinig richting bewoners is gecommuniceerd. Tot aan de ontwikkeling van Lelystad Airport was het ook niet gebruikelijk om uitgebreide communicatie te plegen over vliegroutes op 6.000 voet (1.800 meter) of hoger. In grote delen van het land (ook op aanzienlijke afstand van met name Schiphol) wordt op dergelijke hoogtes gevlogen. Dat laat onverlet, dat ik me realiseer dat een aantal aansluitroutes voor Lelystad op deze vlieghoogte in relatief stille delen van Noord en Oost Nederland liggen. De ervaring van hinder is in die gebieden anders dan in de drukker delen van ons land.

Om te voldoen aan de behoefte aan informatie in de regio over wat de voorgestelde aansluitroutes voor een ieder concreet betekenen, organiseer ik daarom in september en oktober een uitgebreide informatie- en consultatieronde voor bewoners en luchtruimgebruikers. Tijdens een achttal informatiebijeenkomsten zal een zo compleet en concreet mogelijk beeld geschetst worden van wat mensen kunnen verwachten, inclusief geluidsimulaties op verschillende vlieghoogten. Aansluitend is er in de maand oktober voor een ieder de gelegenheid zijn/haar zienswijze in te brengen in een brede internetconsultatie op het voorliggende ontwerp van de aansluitroutes. Parallel worden er ook consultatiebijeenkomsten met luchtruimgebruikers gehouden. Deze bijeenkomsten konden niet eerder gehouden worden, omdat medio juni het ontwerp voor de aansluitroutes op tafel kwam en de vakantieperiode ongeschikt werd bevonden om dergelijke bijeenkomsten te organiseren. Wel is de zomerperiode benut om actief gesprekken te voeren met de bestuurders van Flevoland, Gelderland en Overijssel, en met de recreatieve luchtruimgebruikers rond Teuge en Lelerveld.

Overigens is in de provincie Flevoland na het vaststellen van het Luchthavenbesluit in 2015 wel op diverse manieren voorlichting verstrekt aan inwoners. Zo organiseert de luchthaven met de provincie en de gemeente elk half jaar een evenement voor inwoners en andere betrokkenen, en wordt periodiek een «Luchtvaartkrant» uitgebracht, die breed verspreid wordt.

De leden van de VVD fractie vragen naar de capaciteit, afhankelijkheden en het tijdspad om de dienstverlening op Lelystad Airport zo snel mogelijk operationeel te krijgen en door te laten groeien naar de 10.000 vliegbewegingen.

Oorspronkelijk is voor het eerste jaar van opening 2.000 vliegbewegingen voorzien. LVNL en CLSK onderzoeken momenteel of in het eerste jaar al 4.000 bewegingen mogelijk zijn. Lelystad groeit vervolgens met ongeveer 2.000 bewegingen per jaar tot 10.000 in 2022/2023. Dit groeipad is mogelijk met de aangekondigde beschikbaarheid van verkeersleiders, zoals ik in mijn brief van 12 september jl. heb uiteengezet. Daarin heb ik ook aangegeven dat bij de inrichting van de luchtverkeersdienstverlening de luchthaven en LVNL/CLSK de voorbije maanden in gesprek zijn geweest om de gewenste dienstregeling van de luchthaven af te stemmen op de beschikbare capaciteit in het luchtruim en het mogelijke niveau van luchtverkeersdienstverlening. Dat gesprek wordt in de komende maanden voortgezet. Uitgangspunt daarbij is dat vanaf de datum van openstelling Lelystad Airport een commercieel voldoende aantrekkelijk en werkbaar

aanbod kan doen aan luchtvaartmaatschappijen die, binnen de doelstellingen van het mainportbeleid, willen gaan vliegen op Lelystad Airport.

De leden van de VVD fractie vragen of de voorgenomen beschikbaarheid aan luchtverkeersleiding de beoogde twinfunctie van Lelystad ten opzichte van Schiphol adequaat kan invullen. Ook wordt gevraagd of het inzetten van militaire luchtverkeersleiders of het aantrekken van luchtverkeersleiders van buiten de LVNL mogelijk is. Tot slot vragen deze leden of ik bereid ben te bekijken of er een regionaal model voor luchtverkeersleiding kan worden ontwikkeld.

Zoals eerder aangegeven ontstaat met de voorgestelde beschikbaarheid aan luchtverkeersleiding vanaf april 2019 een werkbaar operationeel concept voor de luchthaven, dat daarna verder verruimd wordt. Hiermee kan ook een begin gemaakt worden met de beoogde opvangfunctie van Lelystad voor niet-mainportgebonden verkeer van Schiphol.

Voor de luchtverkeersdienstverlening op Lelystad Airport zal al in ruime mate gebruik worden gemaakt van militaire luchtverkeersleiders. CLSK is immers verantwoordelijk voor de naderingsverkeersleiding, aangezien een groot deel van de aansluitroutes door militair gecontroleerd luchtruim loopt. LVNL verzorgt de torenverkeersleiding. In 2019 kan gestart worden met een acht aaneengesloten uren per dag aan luchtverkeersleiding, in combinatie met maatwerkoplossingen voor die maatschappijen die al vanaf 2019 één of meer toestellen op Lelystad willen stationeren. In de tussentijd worden extra verkeersleiders opgeleid, opdat naar verwachting in 2020 gedurende de volledige openstellingsuren (6–23 uur) luchtverkeersdienstverlening kan worden geboden. Waar nodig en mogelijk zullen hiervoor ook verkeersleiders van buiten worden aangetrokken.

Vanwege de geografische ligging is er een afhankelijkheid tussen Lelystad en Schiphol. Daarom is het belangrijk dat op Lelystad gestart wordt met gebruikmaking van de ervaring van Schiphol verkeersleiders, zodat deze afhankelijkheden soepel operationeel opgelost kunnen worden en geborgd wordt dat het Lelystad verkeer het Schiphol verkeer niet in de weg zit. Een vergelijkbare samenwerking tussen operationele units is er nu al tussen Rotterdam en Schiphol. Om deze reden betreft LVNL Lelystad bij de operaties van de mainport Schiphol, zoals dat nu voor Rotterdam al het geval is. Evenals bij Rotterdam komt er een separaat brevet voor de Lelystad torenverkeersleiders. Door on-the-job training ontstaat dan een pool van Lelystad torenverkeersleiders, die opgeleid zijn voor de specifieke omstandigheden op Lelystad. Met de verdergaande civiel-militaire samenwerking, en de colocatie op Schiphol per december 2017, ontstaan daarnaast nieuwe potentiële mogelijkheden voor verdergaande samenwerking op het gebied van regionale luchthavens, waarbij het zoeken naar maatwerkoplossingen voorop kan staan.

De leden van de VVD fractie stellen vragen over eventuele restricties die aan het Lelystad verkeer zouden moeten worden gesteld, en wat dit betekent voor de businesscase en richting toekomstige gebruikers. Zoals gezegd zijn de luchthaven en LVNL/CLSK de afgelopen maanden met elkaar in gesprek gegaan om de gewenste dienstregeling van de luchthaven af te stemmen op de beschikbare capaciteit in het luchtruim en het mogelijke niveau van luchtverkeersdienstverlening. Dat gesprek wordt de komende maanden voortgezet. Inzet is om vanaf de openstellingsdatum een commercieel voldoende aantrekkelijk en werkbaar aanbod te doen aan luchtvaartmaatschappijen. Daarbij is een goede afstemming met de piekuren van Schiphol van belang om te voorkomen dat Lelystad verkeer het voor de netwerkfunctie van Schiphol essentiële verkeer in de weg gaat zitten. Dit vraagt een zorgvuldige afstemming, juist ook om voldoende zekerheid te kunnen bieden aan toekomstige gebruikers van Lelystad. Tegelijkertijd wordt hard gewerkt aan een herinrichting van het

Nederlandse luchtruim, waardoor meer ruimte komt voor het afwikkelen van het Lelystad verkeer.

De leden van de VVD fractie vragen mij wat er bedoeld is met de stelling van LVNL dat de routes van en naar sector 3 vooralsnog conditioneel uitgevoerd worden, en welke consequenties dit heeft voor o.a. de businesscase voor Lelystad en overige gemaakte afspraken. In haar brief van 14 juni jl., welke ik als bijlage heb meegestuurd met mijn brief aan uw Kamer van 26 juni jl., geeft LVNL aan dat men een set van aansluitroutes heeft weten te ontwerpen waarmee Lelystad Airport per 2019 in alle windrichtingen ontsloten kan worden. Daarbij werd aangegeven dat de routes van en naar sector 3 vooralsnog conditioneel uitgevoerd worden. Dat betekent dat de betreffende routes niet continu beschikbaar zijn vanwege de noodzakelijke beschikbaarheid van specifieke defensiegebieden en de beperkt beschikbare capaciteit van het militaire luchtruim rond Eindhoven. Aangegeven werd dat in het uiterste geval verkeer van en naar het zuiden via sector 2 (zuidoosten) ontsloten wordt, maar dat in de zomermaanden door LVNL en CLSK gezien zou worden in hoeverre de beperkingen aan deze routes verminderd kunnen worden. Zoals ik in aan het begin van deze brief heb aangegeven, is inmiddels voor zowel het verkeer naar, als het verkeer vanuit sector 3 een niet conditioneel alternatief gevonden, dat onderdeel zal uitmaken van de komende consultatie.

De leden van de VVD fractie vragen om een toelichting op de restricties binnen sector 3 en het onderzoek om te zien welke mogelijkheden er zijn om de verkeersdrukte in sector 3 te verlichten en het Schipholverkeer een prioritaire behandeling te geven.

In de huidige situatie heeft de luchtverkeersleiding geen mogelijkheden om binnen een luchtruimsector prioriteit te geven aan specifieke verkeerstromen. LVNL kan slechts de capaciteit van een sector als geheel begrenzen. Dit raakt daarmee alle vliegverkeer dat van de betreffende sector gebruik wil maken. De Europese regelgeving over het beheer van luchtverkeerstromen (air traffic flow management) bevat een bepaling die onder bepaalde voorwaarden de mogelijkheid biedt om een andere prioriteitsregel toe te passen dan het huidige «first come – first served». Voorwaarden in de EU regelgeving voor een andere prioriteitsregel zijn, dat er sprake is van een bijzondere omstandigheid, en dat de prioriteitsregel bijdraagt aan het Europese Air Traffic Management netwerk. Om de mainportfunctie van Schiphol te kunnen borgen, verken ik samen met LVNL en CLSK de mogelijkheden om al voor de kortere termijn de beperkt beschikbare capaciteit in sector 3 nog optimaler te benutten. Daarbij verken ik samen met o.a. de Networkmanager van Eurocontrol of en hoe een prioriteitsbepaling een bijdrage kan leveren aan de verlichting van de verkeersdrukte in sector 3, waarbij het uitgangspunt is dat het Schipholverkeer (of een deel daarvan) een prioritaire behandeling zou moeten krijgen. Daarbij wordt gekeken naar dezelfde prioriteitsvolgorde als in de verkeersverdelingsregel in het kader van het selectiviteitsbeleid wordt gebruikt. Ik wil nogmaals benadrukken dat we hiermee in Europa wel pionierswerk verrichten.

Ik streef ernaar eind van het jaar meer duidelijkheid te hebben over de kans van slagen van een dergelijke maatregel. Op het eerst passende moment zal ik uw Kamer over de uitkomsten informeren. Het onderzoek heeft in zichzelf geen risico's voor Schiphol. Wel vermindert een onverhoopt negatieve uitkomst de mogelijkheden om iets aan de belasting van sector 3 te doen.

De leden van de VVD fractie hebben tot slot een tweetal vragen gesteld over de luchthaven Teuge. Met name vragen zij naar het kader en het

tijdpad voor de gezamenlijke zoektocht van Rijk en regio naar oplossingen voor de recreatieve luchtvaart en luchthaven Teuge. Daarnaast vragen zij of er met een herindeling van het luchtruim ruimte kan ontstaan voor de activiteiten op Teuge.

Met de huidige ontwerp-aansluitroutes kunnen alle luchtvaartactiviteiten, behalve het valschermspringen, op Teuge doorgaan vinden. De business case van Teuge was en is deels gebaseerd op de nog te realiseren overloop van recreatief verkeer van Lelystad naar Teuge. Ik wil dat aangrijpen om te bezien of en via welke instrumenten versnelde overloop gerealiseerd kan worden. Eventuele andere mogelijkheden wil ik ook zo snel mogelijk in beeld hebben. Ik heb met de betrokken provincies afgesproken, dat ik op zeer korte termijn een voorstel zal doen hoe gekomen kan worden tot gezamenlijke afspraken over de wijze waarop de economische basis voor Teuge Airport na een vertrek van het valschermspringen weer versterkt kan worden. Ik zal uw Kamer hiervan op de hoogte houden.

Met LVNL heb ik verkend of er met een herindeling van het luchtruim wel ruimte ontstaat voor behoud en uitbreiding van het valschermspringen op Teuge. Ik vind het belangrijk dat voor deze activiteit een toekomstvast perspectief gegarandeerd kan worden. Die garantie is echter met de komende luchtruimherziening niet te geven. Het blijft een feit dat de ligging van Teuge ten opzichte van Lelystad, Schiphol en Eindhoven, en de toenemende verkeersstromen die daaromheen afgehandeld moeten worden, niet zal veranderen. Daarom zal ik op korte termijn met alle betrokken partijen in gesprek gaan om voor het valschermspringen te komen tot verplaatsing naar een alternatieve locatie, waarop wel een robuust toekomstperspectief kan worden geboden dat tegemoet komt aan de wens om structureel van grotere hoogte te kunnen springen dan thans op Teuge mogelijk is.

Tot slot

Ik ga ervan uit dat ik voldoende op uw vragen en opmerkingen heb gereageerd binnen het tijdbestek dat u mij heeft gegeven. Tijdens het Algemeen Overleg Luchtvaart op 20 september 2017 komen wij verder over Lelystad Airport te spreken. Ik zie uit naar een constructief debat.