

Vergaderjaar 2016–2017

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 390

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 juni 2017

In mijn brief van 17 februari jl. (Kamerstuk 31 936, nr. 382) en het Algemeen Overleg van 23 februari jl. over Lelystad Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 387) heb ik toegezegd uw Kamer vóór het zomerreces 2017 te informeren over de voortgang van het selectieproces voor de aansluitingen van de routes in het lagere luchtruim op het hogere luchtruim. Met deze brief informeer ik uw Kamer, mede namens de Minister van Defensie, dat LVNL en CLSK in deze complexe ontwerpopdracht zijn geslaagd en geef ik invulling aan deze toezegging.

In 2014 is aan de Alderstafel Lelystad overeenstemming bereikt over de vertrek- en naderingsroutes in het lagere luchtruim (tot 6.000 voet, d.w.z. ca. 1.800 meter hoogte). Deze routes hebben als basis gediend voor de Milieu Effect Rapportage en het in 2015 in werking getreden Luchthavenbesluit Lelystad. De routes in het lagere luchtruim zijn hiermee een gegeven en staan niet ter discussie.

Ik heb uw Kamer eerder aangegeven dat voor Lelystad het vinden van veilige aansluitingen («de op- en afritten») van de lokale vertrek- en naderingsroutes op «de snelwegen» in het hogere luchtruim een ingewikkelde opgave is. Nederland kent een complex en druk bevlogen luchtruim. Toevoeging van een nieuwe luchthaven in het hart van dat drukke luchtruim, omringd door militair luchtruim en de vertrek- en naderingsroutes van Schiphol, maakt het niet eenvoudiger.

In de afgelopen maanden hebben Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK) stapsgewijs het aanvanke-lijke aantal van 25 aansluitopties teruggebracht naar één set, waarbij voor elk van de vijf luchtruimsectoren een aansluiting is ontworpen. Naast respectering van de eerder aan de Alderstafel afgesproken routeset B+ voor de lokale vertrek- en naderingsroutes waren de belangrijkste uitgangspunten in het selectieproces van de aansluitroutes:

- Geen interferentie met het Schiphol verkeer

- Behoud van de Militaire Missie Effectiviteit
- Zo veel mogelijk vermijden van woonkernen, een vlieghoogte van tenminste 6.000 voet boven «het oude land», en een vlieghoogte van tenminste 3.000 voet boven Natura 2000 gebieden (conform Alders advies uit 2014).

De realiseerbaarheid in de praktijk van elke aansluitroute is via simulaties getoetst op o.a. veiligheid, de werklust van luchtverkeersleiders en effecten op het overige verkeer. Ook heeft het Britse bureau Helios alle opties tussentijds kritisch gereviewd.

Afgelopen week heeft de CEO van LVNL, mede namens de Commandant der Luchtstrijdkrachten, mij geïnformeerd over het resultaat van dit ontwerpproces. In bijgevoegde brief meldt hij mij dat LVNL en CLSK er in geslaagd zijn een set van aansluitroutes te ontwerpen die Lelystad Airport in alle richtingen ontsluiten, de voor het lagere luchtruim (tot 6.000 voet) afgesproken routeset B+ en de overige in 2014 aan de Alderstafel gemaakte afspraken over vlieghoogtes volledig respecteren, en die operationeel werkbaar zijn¹. Met de nu ontworpen set van aansluitroutes op het hogere luchtruim ontstaat voor Lelystad Airport een operationeel concept om, conform de begin dit jaar aan u gepresenteerde planning, per 1 april 2019 open te gaan voor niet mainportgebonden verkeer van Schiphol. De ontworpen routeset vormt de basis voor de formele consultatie in het kader van artikel 5.11 Wet Luchtvaart en zal daarna gevalideerd worden door middel van simulaties. Zoals in de brief van LVNL aangegeven is daarbij nog een aantal uitdagingen in de drukst bevlogen luchtruimsectoren.

De nu gepresenteerde ontwerpen maken ook duidelijk dat het verkeer van en naar Lelystad Airport de eerste jaren na opening beperkingen ondervindt van de huidige indeling van het Nederlandse luchtruim. Er moet o.a. rekening worden gehouden met de huidige ligging van de druk bevlogen routes naar Schiphol en het militaire gebruik van het luchtruim. Dit is bijvoorbeeld het geval voor de naderingsroute vanuit het zuidoosten over Overijssel, omdat deze onder de bestaande naderingsroute van Schiphol moet blijven. De afgelopen maanden heb ik uitgebreid contact gehad met diverse partijen uit Overijssel naar aanleiding van de daar ontstane onrust. Ik heb hen verzekerd dat het naderend verkeer, conform het Aldersadvies, vanaf het wachtgebied bij Lemelerveld zo lang mogelijk op 6.000 voet blijft vliegen en zo laat mogelijk, uiterlijk ten noorden van Zwolle, de landing inzet. Het nu voorliggende ontwerpresultaat van LVNL en CLSK bevestigt nogmaals dit beeld. Het is echter niet mogelijk gebleken om binnen de gestelde uitgangspunten een routeset te ontwerpen waarbij de recreatieve luchtvaart geen hinder ondervindt. Met name op het valschermspringen op Teuge en het zweefvliegen op Lemelerveld worden door LVNL en CLSK effecten voorzien. Ik ben daarover al met betrokken partijen in gesprek om de effecten nader in kaart te brengen en oplossingsrichtingen te verkennen. Ondanks deze inspanningen moet rekening worden gehouden met beperkingen van deze activiteiten.

De huidige luchtruimstructuur heeft ook gevolgen voor het mogelijke groeitempo op Lelystad. Hoewel het Aldersadvies en het Luchthavenbesluit ruimte bieden voor 25.000 vliegbewegingen, met een doorgroei -na evaluatie- naar 45.000, hebben LVNL en CLSK mij aangegeven, dat binnen de huidige luchtruimstructuur er geen ruimte is om op Lelystad meer dan 10.000 bewegingen per jaar in te passen, zonder dat dit ingrijpende gevolgen heeft voor het Schipholverkeer en/of de Militaire Missie

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

Effectiviteit. Ik heb uw Kamer o.a. al in 2015 bij het Luchthavenbesluit Lelystad aangegeven, dat 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 is. Deze verruiming is ook van belang voor de verdere ontwikkeling van Schiphol. Naar verwachting zal herinrichting van het luchtruim ruimte bieden om de aansluitroutes voor Lelystad optimaler in te passen. Komende jaren moet een grote herinrichting van het Nederlandse luchtruim er voor zorgen dat civiele vliegroutes zo veel mogelijk conflictvrij en efficiënt benut kunnen worden, en dat gebruik van militaire oefengebieden ook in de toekomst is verzekerd. Tevens dienen deze luchtruimwijzigingen in het nieuwe luchtverkeersleidingssysteem van LVNL en CLSK te worden ingevoerd; de overgang naar dit nieuwe systeem staat gepland in 2021. Daarnaast moeten er afspraken met buurlanden gemaakt worden en vergen wijzigingen aan ons luchtruim ook aanpassingen in hun luchtruim en luchtverkeersleidingssystemen. Met deze ingewikkelde opgave is inmiddels een start gemaakt. In 2017 worden concrete oplossingsrichtingen verder verkend en uitgewerkt. Vanaf begin 2018 wordt met concrete projecten gestart. Gezien het ingrijpende karakter van deze herziening zullen deze oplossingen niet eerder dan 2023 operationeel beschikbaar zijn. Ik zal uw Kamer over de voortgang hierin blijven informeren via de jaarlijkse voortgangsrapportages over de uitvoering van de Luchtruimvisie.

Met hetgeen nu door LVNL en CLSK is gepresenteerd, volgt de realisatie van Lelystad Airport de op 17 februari 2017 met uw Kamer gedeelde planning². Het proces van het routeontwerp is hiermee echter nog niet afgerond. De komende zomermaanden zullen benut worden om nog enkele nadere uitwerkingen af te ronden en zullen de routes verder worden gevalideerd door middel van simulaties.

Daarnaast hebben LVNL/CLSK met de luchthaven afgesproken om in de zomermaanden de gewenste dienstregeling van de luchthaven af te stemmen op de beschikbare capaciteit in het luchtruim. Daartoe wordt het in de beginfase gewenste verkeersaanbod voor Lelystad gekoppeld aan de ruimte die het prioritaire Schiphol verkeer biedt voor inpassing van de verkeerstromen van en naar Lelystad.

Op mijn verzoek heeft op 21 juni jl. de Alderstafel Lelystad zich gebogen over de door LVNL en CLSK gepresenteerde ontwerpen van de aansluitroutes. Mijn verzoek was gericht op een consultatie of de voorliggende ontwerpen in lijn zijn met de afspraken en uitgangspunten zoals die eerder al over Lelystad Airport door de partijen aan Tafel zijn geformuleerd. Aan deze Tafel namen, naast de vaste leden (waaronder de provincies Gelderland en Overijssel), ook de provincies Friesland en Drenthe deel. Ik hecht hier belang aan gezien de onrust die de afgelopen maanden is ontstaan over de mogelijke gevolgen van de aansluitroutes op de genoemde provincies. De Alderstafel constateert dat wordt voldaan aan de geformuleerde afspraken en dat er geen blokkades zijn om implementatie voortvarend ter hand te nemen zodat opening per april 2019 kan plaatsvinden. Er is bovendien veel waardering uitgesproken voor het werk dat door LVNL/CLSK is verricht en de toelichting en bespreking ter Tafel.

Voorts benadrukte de Tafel de noodzaak om de voortgang goed te bewaken, met name waar het gaat over het scheppen van de condities in het luchtruim om de totale afgesproken ontwikkeling naar 45.000 tijdig mogelijk te maken. Ik onderschrijf deze noodzaak. Met het Programma Herinrichting Luchtruim (Uitvoeringsagenda Luchtruimvisie) is hier ook al een start gemaakt.

² Kamerstuk 31 936, nr. 382.

Bij het vaststellen van nieuwe routes en procedures in het luchtruim moet de zogenaamde artikel 5.11 Wet luchtvaart procedure gevolgd worden. Vast onderdeel hiervan is dat luchtruimgebruikers geconsulteerd worden over de voorgenomen wijzigingen. Hiernaast zullen voor bewoners en regionale bestuurders informatiebijeenkomsten worden georganiseerd. In samenspraak met de Aldersregio en de regionale bestuurders zal ik daar invulling aan geven. Er is bereidheid getoond vanuit de regio om hierin een actieve rol te spelen. Concreet betekent dit, dat direct na afloop van de schoolvakanties in de regio noord (begin september) gestart zal worden met de informatie- en consultatieronde. Om nu al aan informatie-behoefte te voldoen komt gelijk met het openbaar worden van deze Kamerbrief een factsheet over de aansluitingen Lelystad beschikbaar (rijksoverheid.nl).

Ik heb uw Kamer in het AO van 23 februari jl. toegezegd voortaan een halfjaarlijkse voortgangsrapportage over het project Lelystad Airport toe te sturen. Voorafgaand aan het AO Luchtvaart van 13 september aanstaande zult u deze rapportage ontvangen. Daarbij zal ik u ook een update geven over de laatste stand van zaken met betrekking tot bovengenoemde acties.

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