

Vergaderjaar 2018–2019

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 658

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 september 2019

In aanloop naar het AO Luchtvaart op 11 september 2019, informeer ik u in deze brief over:

- Stand van zaken Luchtvaartnota
- Notitie Reikwijdte en Detailniveau Luchtruimherziening
- Civiel-militaire samenwerking luchtverkeersdienstverlening
- Stand van zaken iCAS
- Aanpak stikstofdepositie
- Voorbereiding luchtverkeersdienstverlening Lelystad Airport
- Vervolg aanpak geluidshinder in Eijsden

Met betrekking tot de onderwerpen Luchtruimherziening en de civiel-militaire samenwerking luchtverkeersdienstverlening informeer ik u mede namens de Staatssecretaris van Defensie.

Stand van zaken Luchtvaartnota

Voor de zomer van 2019 heb ik u de hoofdlijnen van de Luchtvaartnota geschetst¹, waarmee een omslag wordt gemaakt naar een kwaliteitssturing. Ten behoeve van de Luchtvaartnota wordt op dit moment een plan-mer procedure doorlopen. Hiervoor is een zogenaamd hoekpunten-document uitgewerkt waarin drie invalshoeken van het maatschappelijk debat in kaart zijn gebracht. Hierover bent u voor de zomer geïnformeerd.² Naast het doorlopen van de plan-mer procedure, stel ik ook een Passende beoordeling in het kader van de Habitat-toets op. Daarnaast wil ik voldoende tijd nemen om, onder meer via de Klankbordgroep Luchtvaartnota, de belangen van belanghebbenden voldoende mee laten wegen in de totstandkoming van de Luchtvaartnota. Hierdoor duurt de plan-mer procedure langer dan verwacht, waardoor de ontwerp-Luchtvaartnota niet kort na de zomer wordt opgeleverd, maar eind 2019.

¹ Kamerstuk 31 936, nr. 646

² Kamerstuk 31 936, nr. 646

Notitie reikwijdte en detailniveau Luchtruimherziening

Om in beeld te brengen wat de gevolgen zijn voor de leefomgeving van de herziening van het Nederlandse luchtruim, start in september 2019 de procedure voor een milieueffectrapportage voor het programma Luchtruimherziening. De eerste stap hierin is de terinzagelegging van een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) waarin staat wat in het milieueffectrapport (plan-MER) zal worden onderzocht. Op de NRD kunnen gedurende een periode van vier weken door eenieder zienswijzen worden ingediend. Ook onze buurlanden Duitsland en België worden betrokken bij het voornemen een plan-MER op te stellen.

De binnengekomen zienswijzen worden door de onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage betrokken in hun advies over de voorliggende NRD. In een afzonderlijke Nota van Antwoord op de NRD wordt aangegeven hoe met de zienswijzen en adviezen wordt omgegaan in het milieueffectrapport. Het milieueffectrapport wordt vervolgens gebruikt voor de besluitvorming over een voorkeursvariant voor de luchtruimherziening.

Civiel-militaire samenwerking luchtverkeersdienstverlening

Bij brief van 17 december 2018 heb ik u, mede namens de Staatssecretaris van Defensie³ geïnformeerd over het voornemen van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en het Commando Luchtstrijdkrachten van Defensie (CLSK) om de komende jaren toe te werken naar volledige integratie van de civiele en militaire luchtverkeersdienstverlening binnen de LVNL-organisatie. Daarmee zal ook in het lagere luchtruim (beneden 24.500 voet, ca. 7,5 km) op termijn sprake zijn van één luchtverkeersleidingsorganisatie.

De Staatssecretaris en ik hebben de organisaties eind 2018 gevraagd dit voornemen verder uit te werken in een programmaplan ten behoeve van besluitvorming. De afgelopen maanden heeft deze uitwerking plaatsgevonden, en in juli 2019 zijn de resultaten hiervan aan ons voorgelegd. Wij hebben op basis daarvan ingestemd met het voornemen tot volledige integratie binnen één ATM-organisatie (LVNL), met als richtdatum voor realisatie 1 juli 2023.

Integratie van de beide organisaties biedt kansen en draagt maximaal bij aan een zo effectief mogelijk beheer en gebruik van het luchtruim, gegarandeerde dienstverlening voor civiel en militair vliegverkeer en aan borging van de grondwettelijke taken door Defensie. Bij de verdere uitwerking zijn gelijkwaardigheid van beide organisaties en haar belangen leidend. Middels een gefaseerde aanpak wordt stap voor stap toegewerkt naar één organisatie, waarbij gaandeweg het proces al synergievoordelen worden gerealiseerd, zoals het komen tot een gezamenlijk proces van werving, selectie en opleiding van nieuwe luchtverkeersleiders. Dit draagt bij aan het behouden van nieuwe luchtverkeersleiders, nu en in de toekomst. Wij vinden het belangrijk dat de overgang van militair personeel naar LVNL en veranderingen binnen de LVNL-organisatie zorgvuldig en met nauwe betrokkenheid van bonden, medezeggenschap en medewerkers wordt gedaan. LVNL en CLSK onderschrijven dit belang, en investeren hier gericht in. Uw Kamer zal van de verdere voortgang op de hoogte worden gehouden.

³ Kamerstuk 31 936, nr. 571

Stand van zaken iCAS

Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) werkt aan een nieuw luchtverkeersleidingssysteem, genaamd iCAS⁴. Het huidige systeem is veilig en betrouwbaar, maar is aan vervanging toe. LVNL is daarom enkele jaren geleden een partnership aangegaan met de Deutsche Flugsicherung (DFS) om gezamenlijk iCAS te verwerven. LVNL en DFS laten iCAS ontwikkelen, testen en bouwen door de Spaanse leverancier Indra. De implementatie van iCAS draagt bij aan de modernisering van het Europese Air Traffic Management systeem, en maakt het voor de toekomst mogelijk aanpassingen in het luchtruim sneller en eenvoudiger door te voeren.

LVNL heeft mij deze zomer geïnformeerd dat de geplande implementatie van iCAS met een jaar zal vertragen naar de winter van 2022/2023. De belangrijkste oorzaak van deze vertraging is dat er meer tijd nodig is gebleken om een aantal specifiek voor Duitsland benodigde functionaliteiten te kunnen ontwikkelen. De partijen hebben zich tot het uiterste ingespannen om de oorspronkelijke planning te halen, totdat dit niet langer meer mogelijk bleek. LVNL is daarop met DFS en Indra in gesprek gegaan om tot een nieuwe, haalbare en voor LVNL acceptabele planning te komen.

De partijen hebben afgesproken om de eerste implementatie van iCAS in München met een jaar door te schuiven, waardoor ook de implementatie van iCAS in Amsterdam (en later in Bremen en Frankfurt) gaat schuiven. Hoewel de voorziene extra benodigde ontwikkeltijd korter is, schuift de implementatie een heel jaar door, omdat grote systeemwijzigingen altijd in de winterperiode worden gepland, vanwege de beperktere impact op het vliegverkeer en de dienstverlening in de winterperiode. De nieuwe planning bevat zodoende een grotere buffer en meer tijd om het systeem uitvoerig te kunnen testen. Het veranderen of loslaten van deze volgorde is door partijen overwogen, maar is complex en levert geen versnelling op. Bovendien heeft het voor LVNL als voordeel dat er eerst in München een volwaardig en stabiel systeem zal worden opgeleverd, wat de implementatie in Amsterdam kan versoepelen. De voordelen van het gezamenlijk ontwikkelen van het systeem en de kostendeling wegen voor LVNL nog steeds op tegen de afhankelijkheid die de samenwerking met zich mee brengt.

Hoewel ik de vertraging betreur, komt deze niet geheel onverwacht. In mijn brief van 21 juni 2018⁵ heb ik uw Kamer geïnformeerd over de bevindingen van het Bureau ICT Toetsing (BIT) inzake het programma iCAS. Onder meer vanwege de hoge complexiteit van het project gaf het BIT aan dat rekening gehouden diende te worden dat implementatie met mogelijk twee jaren kon vertragen. LVNL gaf toen al aan dat de kans op een langer dan geplande doorlooptijd voor iCAS aanwezig was, maar dat zij richting DFS en Indra zo lang mogelijk wilden blijven sturen op de overeengekomen planning.

De aanbevelingen van het BIT om de sturing op het project robuuster te maken, heeft LVNL doorgevoerd. Er is een nieuwe planning vastgesteld met een grotere buffer. LVNL heeft afspraken gemaakt met Indra om de sturing op de kwaliteit en robuustheid van de planning te vergroten. Dit gebeurt onder andere door middel van extra tussentijdse formele oplevermomenten en mitigerende maatregelen: het verminderen van de

⁴ iTEC-based Centre Automation System (iCAS). Eind 2017 is als eerste stap iCAS-I in gebruik genomen in het Duitse hogere luchtruim, op basis waarvan nu wordt gebouwd aan iCAS-II voor het lagere luchtruim van Duitsland en Nederland.

⁵ Kamerstuk 31 936, nr. 490

afhankelijkheid van DFS door aparte projectteams met eigen verantwoordelijkheden, extra ontwikkeltijd voor onvoorziene aanpassingen, frequentere en gedetailleerdere tussentijdse checks en extra tijdsbuffers in de planning. Daarnaast zijn afspraken gemaakt om de afhankelijkheid van (eventuele verdere vertraging in) de implementatie van iCAS in München te verminderen. Op basis van de huidige inzichten zijn de financiële gevolgen van de vertraging op te vangen binnen het bestaande risicobudget dat LVNL heeft voor iCAS. De herijking van de afspraken wordt in de komende maanden contractueel verder vastgelegd.

Zoals ik reeds in mijn brief van 21 juni 2018 in reactie op het BIT advies heb aangegeven, en wat ook door het BIT wordt onderschreven, hoeft vertraging van iCAS geen gevolgen te hebben voor de luchtruimherziening. Het huidige systeem van LVNL kan vanuit technisch perspectief nog ongeveer 10 jaar functioneren en LVNL heeft voldoende capaciteit beschikbaar om het systeem te blijven onderhouden. De eerste wijzigingen van de luchtruimherziening kunnen ook op het huidige systeem worden ingevoerd. Zo heeft de aangepaste planning geen gevolgen voor de in de winter van 2021/2022 voorziene verbetering van de routes voor Lelystad Airport. Op basis van de eind 2020 te nemen voorkeursbeslissing zal bezien worden welke onderdelen van de luchtruimherziening nog in het huidige (AAA-)systeem doorgevoerd worden, en welke in iCAS.

Mijn ministerie blijft nauw betrokken bij het programma iCAS en wordt door LVNL op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen. Uw Kamer wordt op de hoogte gehouden van de voortgang van het project via de bestaande rapportagelijnen voor grote ICT-projecten bij ministeries en publiekrechtelijke zbo's. Mocht daartoe aanleiding zijn dan zal ik u uiteraard separaat informeren.

Aanpak stikstofdepositie

Naar aanleiding van het verzoek van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat van 26 juni 2019 informeer ik u hierbij over de implicaties van de PAS-uitspraak van de Raad van State voor Lelystad Airport. Ten tijde van het MER Lelystad Airport 2014 is onderzoek uitgevoerd naar de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden in verband met de openstelling van de luchthaven voor (groot) handelsverkeer. Dit mede om vast te stellen of een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming benodigd was. De stikstofdepositie als gevolg van de uitbreiding van Luchthaven Lelystad bleek beperkt te zijn. In 2015 is het Programma Aanpak stikstof (PAS) in werking getreden, waardoor – gelet op deze beperkte stikstofdepositie – kon worden volstaan met een melding. Op dat moment kon het traject naar een projectspecifieke beoordeling en vergunningverlening worden gestaakt. In het kader van de actualisatie van het MER in 2018 is de berekening geactualiseerd. Omdat met de recente PAS-uitspraak van de Raad van State de ingediende melding geen betekenis meer heeft, heb ik sindsdien de projectspecifieke aanpak weer opgepakt om tot een passende beoordeling te komen. Hiertoe is onderzoek in gang gezet. Op grond van de uitkomsten van dit onderzoek zal volgen welke vervolgstappen in het proces van een passende beoordeling doorlopen moeten worden. Ik verwacht u hierover aan het eind van dit jaar nader te kunnen informeren.

Ook voor de implementatie van het nieuwe normen- en handhavingssysteem in het luchthavenverkeerbesluit Schiphol (inclusief de maximale hoeveelheid van 500.000 vliegtuigbewegingen) wordt er een onderzoek uitgevoerd naar de stikstofdeposities als gevolg van het gebruik van de luchthaven Schiphol. Daarbij geldt wederom dat op basis van de

resultaten van dit onderzoek zal worden gezien welke vervolgstappen in het proces van een passende beoordeling doorlopen moeten worden. Afhankelijk van de resultaten van het onderzoek wordt gezien wat de uiteindelijke gevolgen zijn voor de planning van het Luchthavenverkeerbesluit.

Vorbereiding luchtverkeersdienstverlening Lelystad Airport

Op 2 juli 2019⁶ heb ik aangegeven dat opening van Lelystad Airport voor handelsverkeer niet haalbaar is in april 2020, maar dat er voortvarend wordt doorgewerkt aan de voorbereidingen. Het doel is om Lelystad Airport zo snel mogelijk veilig te openen. Op 28 november 2018⁷ heb ik u een overzicht gegeven van de tijdlijnen van de besluitvorming rond Lelystad Airport, Eindhoven Airport en Rotterdam-The Hague Airport. Daarin meldde ik u dat LVNL en CLSK de luchtverkeersdienstverlening op Lelystad Airport voorbereiden. Onderdeel daarvan zijn het opleiden van de luchtverkeersleiders, het invoeren van de luchtverkeersroutes en -procedures in de luchtverkeersleidingssystemen en het publiceren van de luchtverkeersleidingsgebieden, luchtverkeersroutes en -procedures eind 2019 in de luchtvaartgids. LVNL en CLSK moeten deze bestaande planning blijven volgen. Dat betekent onder meer dat de luchtverkeersleiders en assistenten hun opleiding afmaken en dat LVNL en CLSK vanaf 7 november, wat een in ICAO verband vastgestelde datum is voor luchtruimwijzigingen, luchtverkeersleiding gaan geven aan het bestaande kleine verkeer op Lelystad Airport. Zo kunnen zowel de luchtverkeersleiding als de huidige gebruikers van de luchthaven ervaringen opdoen met de wijzigingen in procedures en systemen. Dit inregelen is noodzakelijk om een veilige transitie mogelijk te maken. Op deze manier kan na de benodigde stappen, waaronder de afronding van de voorhangprocedure in uw Kamer en de Eerste Kamer, vanuit luchtverkeersleidingsperspectief op elk politiek gewenst moment ná april 2020 tot openstelling voor het handelsverkeer worden overgegaan.

Vervolg aanpak geluidshinder in Eijsden

Op 3 juli 2019⁸ heb ik u per brief de door een onafhankelijke derde partij uitgevoerde detailanalyse naar de afhandeling van vliegverkeer in de omgeving van Maastricht en Luik aangeboden. In die brief gaf ik aan aanknopingspunten te zien om verder in gesprek te gaan met de Belgische autoriteiten over welke mogelijkheden er zijn voor verdere verbetering. Mijn inzet blijft er daarbij op gericht om voor wat betreft het luchtverkeer van en naar de luchthaven Luik-Bierset boven Eijsden terug te gaan naar een situatie die vergelijkbaar is met de situatie van vóór de luchtruimwijziging van 2013. Bijzondere aandacht zal ik daarbij blijven geven aan de situatie tussen 23 en 6 uur, wanneer de overlast van luchtverkeer van en naar Luik het meest hinderlijk is.

Het in mijn brief van 3 juli aangekondigde vervolgproces is inmiddels in gang gezet. Op 10 juli 2019 heb ik tijdens mijn werkbezoek aan de regio nogmaals mijn inzet uitgesproken om de overlast voor Eijsden terug te dringen. Op ambtelijk niveau is door mijn ministerie met gemeente en provincie doorgesproken over het vervolgproces en mogelijke inhoudelijke verbetervoorstellen, en zijn afspraken gemaakt over verdere betrokkenheid bij de vervolgstappen.

⁶ Kamerstuk 31 936, nr. 643

⁷ Kamerstuk 31 936, nr. 527

⁸ Kamerstuk 31 936, nr. 644

Recent zijn ook de gesprekken met het Belgische federale ministerie en de verantwoordelijke luchtverkeersleidingsorganisatie (skeyes) hervat over de bevindingen uit de detailanalyse en de mogelijke vervolgaanpak. Ook van Belgische zijde is er bereidheid om gezamenlijk verder te werken om de negatieve gevolgen van de luchtruimwijziging van 2013 voor de situatie in Eijsden zo veel mogelijk weg te werken. De dalende trend van het aantal vliegtuigbewegingen door het luchtruim boven Eijsden in de eerste helft van dit jaar, biedt hiervoor eveneens aanknopingspunten. Met de Belgische autoriteiten is afgesproken dat op korte termijn een expertgroep zal starten om de mogelijkheden voor verbeteringen verder te verkennen. Ook de door gemeente en provincie gedane verbeteringsuggesties zullen daar besproken worden. De expertgroep zal bestaan uit Nederlandse en Belgische experts. Ook is afgesproken dat aan de hand van de door mijn ministerie bijgehouden monitoring van het luchtverkeer boven Eijsden, negatieve afwijkingen actief aan skeyes ter reactie worden voorgelegd.

Met de provincie en gemeente is afgesproken om toe te werken naar een bredere bijeenkomst voor belanghebbenden uit de omgeving. Afgesproken is om deze bijeenkomst later dit jaar te laten plaatsvinden en deze tevens in het teken te laten staan van andere luchtvaartontwikkelingen die van betekenis zijn voor de regio, zoals de Luchtvaartnota, de Luchtruimherziening en de ontwikkeling van Maastricht Aachen Airport.

Vanzelfsprekend zal ik uw Kamer periodiek op de hoogte blijven houden van de voortgang in de aanpak.

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