

Vergaderjaar 2018–2019

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 661

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 16 september 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 14 juni 2019 inzake verbeteringen aansluitroutes Lelystad Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 640).

De Minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 9 september 2019. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

1

Waarom is het loslaten van de uitgangspunten dat er geen interferentie mag plaatsvinden en het militaire luchtruim vrij blijft van civiele vliegtuigen nu wel mogelijk, terwijl dat eerder juist uitdrukkelijk een voorwaarde was?

2

Hoeveel verstoring, vertraging en capaciteitsafname op Schiphol zijn aanvaardbaar om Lelystad Airport te kunnen openen?

Antwoord 1 en 2

Vanuit het Aldersakkoord (2008) (Kamerstuk 29 665, nr. 115), de Luchtvaartnota (2009) (Kamerstuk 31 936, nr. 1) en de Luchtruimvisie (2012) (Kamerstuk 31 936, nr. 114) wordt voor de afhandeling van civiel luchtverkeer prioriteit toegekend aan het Schiphol-verkeer. Door uw Kamer, de Alderstafel Lelystad en het kabinet is daarom als één van de ontwerpuitgangspunten voor de Lelystad-routes meegegeven dat deze niet mogen interfereren met het Schiphol-verkeer.

Een eventueel negatief effect op Schiphol is alleen met zekerheid te voorkomen door het Schiphol-verkeer in gescheiden luchtruim af te handelen. Om invulling te geven aan de wens van de omgeving en uw Kamer om hoger te gaan vliegen op de aansluitroutes heb ik LVNL en CLSK gevraagd om een oplossing waarbij de strikte scheiding in luchtruimgrenzen wordt losgelaten. Hierbij is een negatief effect op de capaciteit en punctualiteit van Schiphol-verkeer niet volledig uit te sluiten, maar gezien het beperkte aantal vluchten dat in de eerste jaren van en naar Lelystad Airport vliegt schatten LVNL en CLSK in dat een effect, met de verbetermaatregelen, beperkt is. Een beperkt effect is voor mij acceptabel, omdat ik het belangrijk vind dat de geluidsbelasting op de grond zo laag mogelijk is. Wat het precieze effect is moet uit de detailuitwerking van de maatregelen en in praktijk blijken.

3

Als de verstoring, vertraging en capaciteitsafname aanvaardbaar zijn vanwege het in den beginne geringe aantal vluchten op Lelystad Airport, hoe gaat dat dan als het aantal vliegbewegingen toeneemt?

4

Vanaf hoeveel vliegbewegingen op Lelystad Airport is de interferentie niet meer te tolereren? Wat gebeurt er dan? Alsnog weer laagvliegen?

Antwoord 3 en 4

Het maximum van 10.000 vliegtuigbewegingen per jaar is een gevolg van de beperkingen in het huidige luchtruim. Voor de ontwikkeling van Lelystad Airport boven de 10.000 vliegtuigbewegingen is een algehele verruiming van de Nederlandse luchtruimcapaciteit benodigd. Dat wordt gerealiseerd in de integrale luchtruimherziening. Zo kan Lelystad Airport doorgroeien, zonder dat het de capaciteit voor bijvoorbeeld Schiphol negatief beïnvloedt. De andere voorwaarde voor doorgroei is dat de verbetermaatregelen zijn doorgevoerd. Conform de wens van uw Kamer borg ik het maximum van 10.000 op Lelystad Airport publiekrechtelijk door dit op te nemen in een ministeriële regeling.

5

Hoe verhoudt de capaciteitsafname op Schiphol door de interferentie zich tot uw wens om Schiphol met 40.000 vliegbewegingen te laten groeien?

Antwoord 5

Gezien het beperkte aantal vluchten dat in de eerste jaren van en naar Lelystad Airport vliegt schatten LVNL en CLSK in dat het effect op Schiphol, met de verbetermaatregelen, beperkt is.

6

Waarom lijdt het doel van de scheiding van het luchtruim van Schiphol, Lelystad Airport en Rotterdam The Hague Airport (RTHA), om de complexiteit van de afhandeling in het luchtruim te verminderen en zo de veiligheid te waarborgen er niet onder, als we nu met een groeiend aantal vliegtuigen opeens wel kriskras door elkaar gaan vliegen? Wat kunnen we nu beter dan vroeger om dit mogelijk te maken?

Antwoord 6

De colocatie is een belangrijke enabler. De goede samenwerking tussen de civiele en militaire luchtverkeersleiding als gevolg van de colocatie en verdergaande operationele afstemming vergemakkelijkt de toepassing van de verbetermaatregelen. De luchtverkeersleiders zitten naast elkaar en maken gebruik van hetzelfde systeem waardoor zij over exact dezelfde informatie beschikken. Dit zorgt voor een veiligere en efficiëntere afhandeling van het luchtverkeer, bijvoorbeeld door vliegtuigen op de route makkelijker aan elkaar over te dragen. Daarnaast geldt voor de aansluitroutes een maximum van 10.000 vliegtuigbewegingen.

7

Waarom wordt het luchtruim van Schiphol en Lelystad Airport nu wel gemengd en dat van Schiphol en RTHA niet?

Antwoord 7

De situaties op Rotterdam The Hague Airport (RTHA) en Lelystad Airport zijn niet met elkaar te vergelijken, omdat er grote verschillen zijn in de ligging en het gebruik van de luchthavens ten opzichte van Schiphol en daarmee op Schiphol-verkeer. Ik laat de prioriteit voor Schiphol-verkeer daarom alleen los in relatie tot Lelystad-verkeer, mede omdat het om veel minder bewegingen dan op RTHA gaat en de relatie met Schiphol-stromen in het gebied van de aansluitroutes minder intensief is. De mogelijke impact op Schiphol-verkeer is dus veel kleiner.

De luchtruimherziening heeft onder andere als doel de effecten van de luchtvaart op de omgeving te verminderen. Dat geldt ook voor de omgeving van Rotterdam. Een oplossingsrichting zal gezocht worden in de relatie met het Schiphol-verkeer.

8

Hoe verhoudt het complexer maken van het luchtruim met meer vliegtuigen en meer vliegvelden met elkaar kruisende routes, zich tot de wens van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) om de afhandeling van het luchtverkeer te versimpelen?

9

Wat gaat er met de herindeling van het luchtruim veranderen, opdat er dan meer vliegtuigen veilig en zonder laagvliegroutes door hetzelfde luchtruim kunnen?

Antwoord 8 en 9

De afhandeling van het luchtverkeer wordt niet complexer als gevolg van de gepresenteerde verbetermaatregelen op de aansluitroutes van Lelystad Airport. Kruisende verkeersstromen zijn in een klein luchtruim als dat van Nederland niet altijd te voorkomen. De uit te voeren veiligheidstoetsen moeten positief zijn afgerond alvorens tot implementatie wordt overgegaan.

Als pijlers van de luchtruimherziening worden de volgende oplossingsrichtingen benoemd om bestaande knelpunten op te lossen:

1. Betere benutting van het luchtruim door een flexibel en dynamisch beheer van het luchtruim;
2. Optimalisering en vereenvoudiging van de luchtruiminrichting;

3. Modernisering van het operationele luchtverkeersleidingconcept.

10

Als verkeer van en naar Lelystad Airport voortaan laagvliegroutes mag vermijden door gebruik te maken van tijdelijk ongebruikt militair luchtruim, waar vliegen die vliegtuigen dan als er wel een oefening van de Koninklijke Luchtmacht is? Krijgen we op oefendagen van de Luchtmacht alsnog laagvliegroutes? Of gaat Lelystad Airport dan tijdelijk dicht?

Antwoord 10

Als het militaire luchtruim in gebruik is voor oefeningen wordt teruggevallen op de ontwerphoogtes. Het gaat in die gebieden om minimaal 9.000 en 10.000 voet (circa 2.700 en 3.000 meter). Dit zijn gebruikelijke vlieghoogtes.

11

Wat is het effect van deze nieuwe routevarianten op de geluidsoverlast en het aantal gehinderden? Hoeveel minder herrie en hoeveel minder gehinderden zal dit opleveren ten opzichte van het vorige scenario?

Antwoord 11

Aangenomen wordt dat met deze vraag bedoeld wordt op het traject om te komen tot een verbetering van de vertrekroute bij Wezep. De drie routevarianten leiden tot een grote afname van het aantal mensen dat overvlogen wordt. Onder de route worden in totaal met routevariant T voor baanrichting 23 4.524 minder mensen overvlogen. Met routevariant N voor baanrichting 23 worden 6.914 minder mensen overvlogen. Met routevariant N voor baanrichting 05 worden 2.324 minder mensen overvlogen. Een combinatie van N voor baanrichting 23 en 05 levert voor Wezep de grootste afname van het aantal inwoners dat overvlogen wordt op.

Aangezien in de regio rond Wezep bij de tijdelijke situatie van maximaal 10.000 vliegtuigbewegingen noch sprake is van wettelijke L_{den} contouren noch van niet-wettelijke 40 dB(A) L_{den} contour, kon van deze maat geen gebruik gemaakt worden om te laten zien wat de effecten van de drie routevarianten op het aantal inwoners zijn. Daarom is gebruik gemaakt van tellingen binnen de niet-wettelijke en indicatieve L_{Amax} zone direct onder de route en in een bredere ruimtelijke zone, gebaseerd op gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek en het Kadaster.

12

Als piloten een marge van tweemaal een zeemijl hebben voor hun route, waar kunnen bewoners dan in de praktijk op rekenen, als de route langs hun dorp gaat, om hinder te beperken, maar de marge breder is dan het dorp?

Antwoord 12

De eis die aan vluchten van en naar Lelystad wordt gesteld, is dat de vliegtuigen de route nauwkeurig kunnen vliegen. Dat betekent inderdaad met een marge van 1 zeemijl, oftewel 1.852 meter, links en rechts van de routelijn. In de luchtvaartwereld is dit een nauwe spreiding. Die spreiding volgt een normaalverdeling, waardoor de kans dat een vliegtuig op de route dicht bij het lijntje vliegt erg groot is.

13

Als alle afspraken over routes en hoogte (terecht) onder voorbehoud van de veiligheid zijn, hoe vaak verwacht u dan dat er vanwege die veiligheid wordt afgeweken van deze afspraken? Zal dit toenemen, als er meer wordt gevlogen op Lelystad Airport dan wel Schiphol?

Antwoord 13

Omdat Lelystad Airport nog niet open is voor handelsverkeer is het niet mogelijk hier een robuuste verwachting over uit te spreken. Vanaf de opening van Lelystad Airport zal worden gemonitord en gerapporteerd op welke hoogtes er in de praktijk wordt gevlogen op de aansluitroutes. Het monitoring- en evaluatieprogramma wordt thans in samenwerking met bewoners en bestuurders uitgewerkt.

14

Wat zijn de mogelijke consequenties van het monitoringsprogramma, als blijkt dat de verwachtingen rond hinder, punctualiteit of veiligheid niet worden waargemaakt? Welke middelen om deze doelstellingen alsnog te halen, hebt u dan nog? Wordt, als de doelstellingen onverenigbaar blijken, Lelystad Airport alsnog weer gesloten of worden dan de beloftes aan de omgeving of de veiligheid herzien?

Antwoord 14

Het monitoringsprogramma beoogt een éénduidige en transparante informatievoorziening te creëren voor de omgeving over het gebruik en de effecten van de luchthaven. Een andere doelstelling is het vergelijken van de aannames die in het MER zijn gedaan met de praktijk. Afhankelijk van de uitkomsten kan er aanleiding zijn om te bezien of en zo ja welke mitigerende maatregelen mogelijk zijn. In ieder geval worden de uitkomsten betrokken bij de luchtruimherziening.

15

Kunt u bevestigen dat vliegtuigen die opstijgen vanaf Lelystad Airport ongehinderd kunnen klimmen? Zo ja, kunt u dan exact aangeven wat het stijgprofiel is? Kunt u bevestigen dat dit de maximale klim is die vliegtuigen kunnen halen? Zo nee, hoe zit het dan?

Antwoord 15

Richting alle vijf luchtruimsectoren zorgen de maatregelen ervoor dat in nagenoeg alle gevallen ongehinderd geklommen wordt. Het exacte stijgprofiel is afhankelijk van diverse variabelen en kan per toestel verschillen, maar het geschikt maken van het luchtruim om ongehinderd te klimmen zal de verwachte vliegtuigtypen op Lelystad Airport in staat stellen in nagenoeg alle gevallen een optimale klim te vliegen.

16

Kunt u inzichtelijk maken hoe vaak doorstijgen zou zijn voorkomen in de oude situatie en kunt u de oude met de nieuwe situatie met elkaar vergelijken? Kunt u daarbij inzichtelijk maken wat het verschil is in gemiddelde geluidsbelasting (L_{den}) op de vertrekkende route? Blijft de L_{Amax} hetzelfde? Kunt u de oude en de nieuwe situatie vergelijken met deze twee waarden? Is er sprake van een verbetering?

Antwoord 16

In de nieuwe situatie zal in nagenoeg alle gevallen ongehinderd geklommen worden. In de oude situatie is dat afhankelijk van het actuele verkeersbeeld. Het is niet mogelijk om op voorhand een exacte frequentie aan te geven. Het strikte uitgangspunt om altijd voorrang te geven aan Schiphol-verkeer wordt losgelaten. De luchtverkeersleiders hebben in deze toekomstige situatie het volledige luchtruim tot hun beschikking om zowel het Lelystad- als het Schiphol-verkeer af te handelen. Op basis van het actuele aanbod aan verkeer (aantal, soort vliegtuig en bestemming/herkomst) en de weersomstandigheden, handelt de luchtverkeersleider het verkeer af.

De wettelijke basis voor het bepalen van aantal gehinderden is L_{den} . Op de aansluitroutes wordt in de situatie van maximaal 10.000 vliegtuigbewegingen nergens het niveau bereikt van de wettelijke L_{den} contouren en ook niet van de informatieve, niet-wettelijke 40 L_{den} contour. In wettelijke zin verschilt het aantal gehinderden in beide situaties dus niet. In praktische zin wel, omdat er ongehinderd doorgeklommen zal worden. Hoe verder van de luchthaven hoe meer hoogtevoordeel er daarbij uiteraard behaald kan worden.

Er zal structureler aan het begin van de aansluitroutes doorgestegen worden. De L_{Amax} van doorstijgen verandert niet.

Zie verder het antwoord op vraag 35.

17

Kunt u garanderen dat de stiltegebieden op de Noord-Veluwe niet worden aangetast?

18

Kunt u garanderen dat het Natura 2000-gebied de Veluwe en de IJssel/Rijntakken niet worden aangetast?

Antwoord 17 en 18

In de MER-actualisatie zijn alle relevante milieugevolgen van de routes onderzocht. Het MER bevat alle essentiële informatie over de geactualiseerde milieueffecten van het voorgenomen gebruik. De conclusie is dat er geen wettelijke normen worden overschreden. De Commissie voor de m.e.r. heeft positief geoordeeld over de actualisatie van het MER Lelystad Airport. Aan een oplossing voor het vervallen van het PAS wordt gewerkt.

19

Kunt u verklaren waarom u niet bereid bent om (op verzoek van Stichting Red de Veluwe, d.d. 25 april en 30 april) cijfermateriaal te verstrekken over het aantal gehinderden per woonkern op de Noord-Veluwe bij het voorgenomen doorstijgen?

Antwoord 19

Het traject om te komen tot een verbetering van de vertrekroute bij Wezep heeft tot doel bebouwd gebied zoveel mogelijk te ontzien. Dat is mogelijk gebleken. Het verzoek van Stichting Red de Veluwe ging overigens over specificering van de routevarianten per woonkern, niet over een relatie met doorstijgen. Voor een keuze in de routevarianten moet een intergemeentelijke afweging gemaakt worden. Op het niveau van de betrokken gemeenten zijn de effecten op aantallen inwoners daarom inzichtelijk gemaakt, toegelicht en besproken met regionale bestuurders en inwoners. De informatie inclusief regionale aandachtspunten en routekaartjes is ook gepubliceerd op www.luchtvaartindetoeekomst.nl. Op de kaartjes is te zien waar de routes van wegbewegen (bebouwing) en waar dichterbij in de buurt komen (bijvoorbeeld over het verkeersknooppunt). Aanvullende informatie hierover op woonkernniveau draagt dus niet bij aan de intergemeentelijke afweging die gemaakt moet worden.

20

Waarom wordt het cijfermateriaal over de overlast (na doorstijgen na Wezep) in Epe, Emst, Vaassen en Apeldoorn achterwege gelaten? Kunt u garanderen dat deze cijfers alsnog worden verstrekt?

Antwoord 20

Dat materiaal is reeds beschikbaar. Om voor de wettelijke L_{den} belasting het worst case scenario in beeld te hebben is in de actualisatie van het

MER namelijk onderzocht wat het betekent als al het verkeer altijd op precies hetzelfde punt zou doorklimmen vanaf 6.000 voet. De conclusie is dat in dat scenario de jaarlijkse geluidsbelasting niet in de buurt komt van de wettelijke contouren. Door de variabele omstandigheden zal het moment van doorklimmen spreiding kennen en zal de resulterende jaarlijkse geluidsbelasting lager zijn dan 40Lden. Door de verbetermaatregelen zal structureel aan het begin van de aansluitroutes worden doorgeklommen, waardoor verkeer verderop de route (zoals de in de vraag genoemde gemeenten) hoger vliegt.

21

Heeft het recente uitstel van de opening van Lelystad Airport gevolgen voor het tijdpad van het voorgenomen ongehinderd doorklimmen? Zijn er (IT-)projecten, te nemen besluiten of andere zaken die mogelijk vertraging kunnen opleveren voor het voorgenomen ongehinderd doorklimmen waardoor de winter van 2021 niet gehaald wordt? Zo ja, welke?

Antwoord 21

Nee, het uitstel van de opening voor handelsverkeer heeft geen effect op dit tijdpad. Thans is begonnen met de detailuitwerking van de verbeteringen. Dat leidt tot veiligheidsdocumentatie, die indien nodig wordt onderbouwd met real-time simulaties en validatie met verkeersleiders. De veiligheidstoetsen moeten positief afgerond zijn alvorens tot implementatie wordt overgegaan.

22

Als de winter van 2021/2022 niet gehaald wordt, schuift de voorgenomen verbetering dan een jaar op? Zo nee, hoe zit het dan?

Antwoord 22

Nee, de verbeteringen worden uiterlijk in de winter van 2021/2022 gerealiseerd. Er is geen aanleiding om te denken dat dit niet gehaald wordt.

23

Wat is de totale verwachte geluidshinderbeperking in 2021 en 2022 met de voorgestelde verbeteringen van de vliegroutes van Lelystad Airport?

Antwoord 23

Zie het antwoord op vraag 16.

24

Welke belemmeringen worden er voor de aanvliegroutes van Lelystad Airport precies weggenomen door het aanpassen van de non-interferentie en het (deels) openstellen van Dutch Mil in 2021 en 2022?

Antwoord 24

De belemmeringen zijn het horizontaal onder het Schiphol-luchtruim en/of de militaire oefengebieden moeten vliegen.

25

Wordt er bij de luchtruimherziening en de verbetering van vliegroutes van Lelystad Airport ook ingezet op continuous descent operations (CDO)? Kunt u toelichten op welke manier dit gebeurt? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 25

Ja, de inzet bij de luchtruimherziening is dat zo veel mogelijk met ongehinderd doorklimmen (continuous climb operations) en gelijkmatig dalen (continuous descent approaches) wordt gewerkt. Dat zal gebeuren middels het antwoord dat op vraag 8 en 9 hierboven is gegeven.

26

Op welke momenten zal het luchtruim gesloten worden voor militair gebruik?

27

Zijn er tijdstippen en data te verwachten waarop bepaalde delen van het militaire luchtruim niet bruikbaar zullen zijn voor burgerluchtvaart die zal plaatsvinden vanaf Lelystad Airport?

Antwoord 26 en 27

Voor opleidingen, trainingen en oefeningen is luchtruim benodigd dat vanwege veiligheid wordt gesloten voor overige gebruikers. Hiervoor zijn meerdere oefengebieden beschikbaar. Aspecten als de oefendoelen (gedeeltelijk afhankelijk van potentiële missies), de opzet van de oefening en het aantal en soort deelnemers en hun beschikbaarheid bepalen de luchtruimbehoefte. Deze factoren en niet beïnvloedbare zaken als weersomstandigheden zorgen ervoor dat niet generiek en lang vooraf kan worden vastgelegd op welke datum en op welk tijdstip een specifiek oefengebied gebruikt moet worden. Flexibiliteit in het gebruik van de oefengebieden is daarom belangrijk, zodat de trainingsbehoefte zo efficiënt mogelijk kan worden ingevuld. Deze efficiëntie verzekert tegelijkertijd een minimale militaire beslaglegging op het luchtruim.

28

Op welke wijze wordt het Nederlandse luchtruim herzien opdat het luchtruim maximaal efficiënt wordt benut?

Antwoord 28

Op 18 april 2019 heb ik u de Startbeslissing voor het Programma Luchtruimherziening doen toekomen (Kamerstuk 31 936, nr. 595). Voor het antwoord verwijs ik u dan ook naar dit document. De startbeslissing beschrijft achtereenvolgens de Startbeslissing, de doelen en opgave van het programma (H1), de uitkomsten van de Onderzoeksfase (H2), de voorziene oplossingsrichtingen (H3), de resultaten van het programma voor, per en na 2023 (H4), de aanpak en planning (H5), de wijze waarop de omgeving bij het programma wordt betrokken (H6) en de governance (H7).

29

Wordt met de verbeteringen ook een kleiner luchtruim bewerkstelligd voor luchtverkeersleiders van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), die verantwoordelijk zijn voor vliegverkeer van Schiphol?

Antwoord 29

Uit de detailuitwerking van de verbetermaatregelen moet blijken hoe de luchtruimindeling wordt. Op dit moment is geen permanente verkleining van het luchtruim dat beschikbaar is voor Schiphol-verkeer voorzien.

30

Op welke wijze voorzien de verbeteringen erin dat de capaciteit van LVNL-luchtverkeersleiders wordt vergroot?

Antwoord 30

De verbetermaatregelen zijn bedoeld om hoger te gaan vliegen op de aansluitroutes, niet om de capaciteit van de verkeersleiders te vergroten.

31

Wat is het te verwachten negatieve effect van de verbeteringen op de capaciteit en punctualiteit van het luchtverkeer van en naar Schiphol?

Antwoord 31

Zie het antwoord op vraag 1 en 2.

32

Is het niet efficiënter om te wachten met de integratie van militaire en burgerluchtverkeersleiders, totdat het totale luchtruim herzien wordt?

Antwoord 32

In het hogere luchtruim heeft medio 2017 reeds integratie van de militaire taken plaatsgevonden bij Eurocontrol Maastricht. Voor het lagere luchtruim wordt gewerkt aan volledige integratie van de civiele en militaire dienstverlening in één organisatie (het huidige zbo LVNL). Integratie van de beide organisaties biedt kansen en draagt maximaal bij aan een zo effectief mogelijk beheer en gebruik van het luchtruim. Luchtverkeersleiders werken dan vanuit één organisatie, vanuit één gezamenlijke werkwijze in één geïntegreerd luchtruim.

33

Hoeveel vluchten zijn er te verwachten op een drukke vakantiedag (in juli en augustus) op de zuidelijke vertrekroute van Lelystad Airport bij 10.000 vluchten per jaar?

Antwoord 33

Op de vertrekroute naar het zuiden zullen naar verwachting gemiddeld 11 á 12 vliegtuigbewegingen per dag bij een maximum van 10.000 vliegtuigbewegingen per jaar. In de zomermaanden kunnen dat er meer zijn en in de winter minder. Hoeveel is afhankelijk van de nog te maken dienstregeling.

34

Welke locaties zullen – tegen de achtergrond dat nieuwe vliegroutes volgens Eurocontrol volgens principes van CDO en continuous climb operations (CCO) moeten worden ingepland, waardoor er bandbreedte wordt vastgesteld van locatie en er dus een locatie kan worden aangegeven voor het doorstijgen van vliegtuigen op de route over regio Wezep/Hatterum – dat zijn? Worden de Lelystadroutes volgens de CDO- en CCO-principes ingepland?

Antwoord 34

De inzet bij de integrale luchtruimherziening is dat zo veel mogelijk met ongehinderd doorklimmen (continuous climb operations) en gelijkmatig dalen (continuous descent approaches) wordt gewerkt. Over welke locaties dan in beeld komen valt nu nog niets te zeggen.

35

Wat zijn de verwachte piekbelastingen in geluid van vliegtuigen die een doorklim moeten maken op de route over Wezep/Hatterum?

Antwoord 35

De klim zal ná de regio Wezep/Hatterum aanvangen. In het MER zijn, naast de wettelijke L_{den} , ter informatie ook L_{Amax} waarden voor verschillende hoogtes aangegeven. Dat zijn indicatieve maximale waarden binnen een bandbreedte voor een individuele vliegtuigpassage. De geluidsniveaus kunnen wat hoger of lager liggen. Doorstijgen vanaf 1.800 meter geeft voor een individueel passerend vliegtuig over een korte periode een indicatieve piekwaarde tussen de 60 dB en 65 dB. Horizontaal vliegen op 1.800 meter geeft over een lange periode een indicatieve waarde tussen de 50 dB en 55 dB.

36

Ontstaat er met de oostelijke verplaatsing van de vertrekroute boven Heerde nu meer overlast boven en rondom Hattem?

Antwoord 36

Er zijn drie routevarianten ontwikkeld die allemaal bebouwd gebied zo veel mogelijk vermijden. De effecten van de verschillende routevarianten zijn in beeld gebracht en toegelicht en besproken met regionale bestuurders en inwoners. De informatie inclusief regionale aandachtspunten is ook gepubliceerd op www.luchtvaartindetekomst.nl. Routevariant T voor baanrichting 23 leidt bijvoorbeeld tot een afname van het aantal inwoners in de gemeente Hattem onder de route. Bij routevariant N voor baanrichting 23 is er een afname in Hattem-Zuid (waar de route dan overheen loopt) die overeenkomt met een toename in Hattem-Noord (waar de route dan langsloopt).

37

Waarom moet specifiek baangebruik van Schiphol leiden tot sluiting van een bepaald deel van het luchtruim voor ander vliegverkeer?

38

Welk specifiek baangebruik van Schiphol mag leiden tot sluiting van het luchtruim voor ander vliegverkeer?

Antwoord 37 en 38

Bij bepaalde weersomstandigheden (bijvoorbeeld harde westenwind) in combinatie met specifiek baangebruik (bijvoorbeeld de Buitenveldertbaan) moet verkeer dat Schiphol nadert eerder de daling inzetten. In die omstandigheden moet een deel van het luchtruim vrij blijven van ander verkeer waardoor het op een klein deel van de aansluitroute niet in alle gevallen mogelijk is ongehinderd door te klimmen. Het luchtruim wordt niet gesloten, de verkeersleider zal per vlucht en in afstemming met andere verkeersleiders beoordelen of en wanneer doorgeklommen kan worden.

39

Welke regels van Eurocontrol voor het vaststellen van vliegroutes en het indelen van het luchtruim worden wel en niet gebruikt in de «verbeteringen» en de herindeling van het Nederlandse luchtruim? Kunt u deze vraag beantwoorden per regel die Eurocontrol hiervoor hanteert?

Antwoord 39

Bij het ontwerp van vliegroutes wordt voldaan aan alle relevante (internationale) wetgeving en standaarden vanuit de Wet Luchtvaart, EASA en ICAO. Daarnaast brengt Eurocontrol guidelines uit (bijvoorbeeld op gebied van continuous climb en descent operations) waarmee meer inhoudelijke duiding wordt gegeven. In de luchtruimherziening worden die betrokken.

40

Worden de maximale vlieghoogtes ook verder uitgewerkt en gedefinieerd in het uitwerken van de verbetermaatregelen door LVNL en het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK)?

Antwoord 40

Conform de ICAO richtlijnen worden alleen minimale hoogtes gepubliceerd. Exacte hoogtes (zowel minimaal als maximaal) zijn van meerdere factoren afhankelijk. Er worden dus geen maximumhoogtes gedefinieerd. Zie verder ook het antwoord op vraag 15.

41

Klopt het dat u, gezien het feit dat de motie van de leden Amhaouch en Dijkstra (Kamerstuk 35 000 XII, nr. 66) uitspreekt dat Lelystad Airport pas open kan gaan als alle laagvliegroutes voor 2023 verdwenen zijn, deze motie begrijpt als routes die onder waypoint ARTIP op de aanvliegroute naar Schiphol liggen? Zo nee, wat verstaat u precies onder een laagvlieg-route? Hoeveel laagvliegroutes in aantallen kilometers blijven er nu nog bestaan in 2021/2022 en na 2023 met het nemen van de verbetermaatregelen?

42

Wat wordt er verstaan onder laagvliegen?

43

Betekent «laagvliegen» dat civiele verkeersvliegtuigen onder de FL100 of FL200 vliegen?

Antwoord 41, 42 en 43

Richting alle vijf luchtruimsectoren zorgen de maatregelen ervoor dat zoveel mogelijk ongehinderd geklommen wordt. Ik heb eerder aangegeven dat voor «laagvliegen» geen definitie bestaat. De term duidt een relatief begrip aan waarmee hier bedoeld wordt dat het vertrekkend Lelystad-verkeer zonder aanvullende instructie onder het luchtruim moet blijven dat primair gebruikt wordt door Schiphol-verkeer. In het huidige routeontwerp leidt dat dus tot langer horizontaal vliegen op routedelen op 6.000 voet (ongeveer 1.800 meter). Op verzoek van uw Kamer heb ik in samenwerking met Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en het Commando Luchtmacht (CLSK) met prioriteit bekeken of, vooruitlopend op de integrale luchtruimherziening, de aansluitroutes van Lelystad Airport verbeterd kunnen worden. Dat is mogelijk gebleken. Met de verbeteringen worden de belemmeringen weggenomen om ongehinderd door te klimmen en zal alleen in uitzonderingsgevallen niet direct worden doorgeklommen. Er is daarmee defacto geen sprake meer van «laagvliegroutes». De verbeteringen zullen uiterlijk in de winter van 2021/2022 zijn doorgevoerd.