

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 2415

Vragen van de leden **Van Helvert** en **Omtzigt** (beiden CDA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het onderzoek van Helios naar de vliegroutes van Lelystad* (ingezonden 26 juli 2017).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijkma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 4 augustus 2017).

#### Vraag 1

Herinnert u zich dat u op onze eerdere vragen over de vliegroutes naar vliegveld Lelystad antwoordde: «De door de Alderstafel geadviseerde vertrek- en naderingsroutes in het lagere luchtruim vormden de basis voor het MER en het Luchthavenbesluit Lelystad 2015. Deze routes zijn inmiddels een gegeven»? Staat u nog steeds achter uw uitspraak dat die routes een gegeven zijn, ook nu er een nieuw onderzoek plaatsvindt?

#### Antwoord 1

Ja, daar sta ik nog steeds achter. Zoals ik uw Kamer eerder heb aangegeven is voor mij de zogenaamde routeset B+ voor de vertrek- en naderingsroutes in het lagere luchtruim een gegeven. Deze routeset is tot stand gekomen op basis van een unaniem advies van de Alderstafel Lelystad uit 2014 en leidt tot het minste aantal gehinderden. Dit advies is tot stand gekomen op basis van uitgebreide onderzoeken en consultaties, en is door het kabinet overgenomen als basis voor het MER en het Luchthavenbesluit. Daarnaast zijn er de andere uitgangspunten voor het ontwerp van de aansluitingen op het hogere luchtruim, die ik u onder andere in mijn brief van 21 juli jl. (Kamerstuk 31 936, nr. 391) meldde. Ik hecht groot belang aan deze uitgangspunten en heb uw Kamer ook steeds geïnformeerd. De Alderstafel Lelystad heeft op 3 maart jl. nogmaals bevestigd dat aan de uitgangspunten, zoals verwoord in de adviezen van de Tafel, in de uitwerking van de aansluitroutes op het hogere luchtruim niet getornd dient te worden. Deze conclusie werd ook gesteund door de aanwezige provincies Overijssel en Gelderland. Uiteraard sta ik open voor route-optimalisaties als die mogelijkheden er zijn binnen de uitgangspunten. Helios voert dan ook, mede op mijn verzoek, komende maand een second opinion uit op de nu voorliggende ontwerp aansluitroutes en de gevolgen voor het luchtruim, met als leidraad de door de Alderstafel Lelystad geadviseerde en door het kabinet overgenomen uitgangspunten.

### Vraag 2

Herinnert u zich dat u aangaf: «Voor wat betreft de vertrek- en naderingsroutes in het lagere luchtruim (routeset B+) is in 2014 en 2015 een uitgebreid traject van MER, Alderstafels en Luchthavenbesluit afgerond, inclusief informatiebijeenkomsten voor bestuurders en bewoners»? Kunt u aangeven welke bijeenkomsten hebben plaatsgevonden en hoeveel bewoners bij welke bijeenkomst aanwezig waren?

### Antwoord 2

Ik vind het belangrijk dat in het traject dat geleid heeft tot het Luchthavenbesluit Lelystad belanghebbenden zo goed mogelijk geïnformeerd zijn en zienswijzen in hebben kunnen dienen. Dat is op de onderstaande manier gebeurd.

In januari en februari 2014 is door de Alderstafel Lelystad een aantal informatieavonden voor bestuurders en bewoners in de regio georganiseerd met speciale aandacht voor de routealternatieven in het lagere luchtruim en de te verwachten effecten hiervan in Lelystad, Nunspeet, Biddinghuizen en Zeewolde. Deze bijeenkomsten waren zeer druk bezocht en hebben in de lokale en regionale media veel aandacht gekregen.

Na de door de Alderstafel Lelystad unaniem voorgestelde B+ variant, hebben in de maanden juni en juli 2014 het ontwerpluchthavenbesluit en het MER zes weken ter inzage gelegen met de mogelijkheid om hier een zienswijze op in te dienen. Gedurende de terinzagelegging heeft mijn ministerie in samenwerking met de Alderstafel Lelystad opnieuw vier informatieavonden met presentaties, een informatiemarkt en vraag en antwoordsessies georganiseerd. De terinzagelegging en de informatieavonden zijn vooraf breed bekendgemaakt in de regionale media. De informatieavonden waren verspreid over de regio's Flevoland, Gelderland en Overijssel, en waren op:

- maandag 23 juni 2014 van 20.00 tot 22.30 uur in De Nieuwe Buitensociëteit in Zwolle.
- dinsdag 24 juni 2014 van 18.30 tot 21.15 uur in De Meerpaal in Dronten.
- dinsdag 1 juli 2014 vanaf 18.30 tot 21.15 uur in RSG Levant in Zeewolde.
- woensdag 2 juli 2014 vanaf 19.30 tot 22.15 uur in het stadhuis van Lelystad.

Ten behoeve van de informatieavonden is extra informatiemateriaal ontwikkeld en beschikbaar gesteld. Ook zijn er animatiefilms met het geluid van vliegtuigen op verschillende locaties getoond, die vervolgens op de website van de Alderstafel zijn geplaatst en daar de afgelopen jaren steeds te raadplegen zijn geweest tot op dit moment.

Hoewel niet exact is geregistreerd hoeveel bewoners er precies aanwezig waren, zijn zowel de informatiebijeenkomsten over de routes, als ook de inspraakavonden over het ontwerpluchthavenbesluit druk tot zeer druk bezocht. Met name voor de inspraakbijeenkomsten zijn grote en goed bereikbare locaties gekozen, niet alleen voor de bewoners uit Flevoland, maar ook vanuit Gelderland en Overijssel.

Verdere betrokkenheid van de omgeving vindt plaats via de consultatie van luchtruimgebruikers en belanghebbenden over de aansluitroutes, waarbij er de komende periode wederom verschillende bijeenkomsten voor bewoners worden georganiseerd.

### Vraag 3

Kunt u aangeven hoeveel vliegvelden er in en rondom Londen zijn? Is het waar dat alle vliegvelden in Londen van hetzelfde luchtruim gebruik maken? Waarom is dat dan niet in Nederland mogelijk?

### Antwoord 3

Vliegtuigbewegingen in het gecontroleerde luchtruim rondom Londen worden afgehandeld door «London Terminal Control». De luchthavens Heathrow, Stansted, Luton, City en Gatwick vallen hieronder. Deze luchthavens hebben één of twee parallelle start- en landingsbanen. Het luchtruim is zo ingericht dat de verkeersstromen van en naar deze velden kunnen worden afgehandeld.

Dat is moeilijk tot niet te vergelijken met de situatie in Nederland. Hier is het Schiphol luchtruim zo ingericht dat het verkeer van en naar één luchthaven zo veilig en efficiënt mogelijk afgehandeld kan worden. Op Schiphol zijn meerdere banen in verschillende richtingen in gebruik. Het afhandelingscon-

cept gaat daarbij uit van preferentieel baangebruik: afhandelen van verkeer op de banen die, gelet op de weersomstandigheden, zo weinig mogelijk geluidgehinderden in de omgeving opleveren. Dit leidt tot een grote hoeveelheid aan wisselingen per dag in baangebruik, met verschillen in de bij dat baangebruik behorende verkeersstromen, waarmee de verkeersleiding op aanzienlijke afstand van Schiphol al rekening moet houden. In Engeland kent men een dergelijk concept niet.

#### Vraag 4

Is het waar dat andere landen zoals Noorwegen en Canada geen separaat militair luchtruim hebben?

#### Antwoord 4

Luchtruim wordt gecontroleerd door of een civiele, of een militaire of gecombineerde luchtverkeersdienstverlener. Wel kan luchtruim exclusief gereserveerd zijn voor bepaald luchtruimgebruik. Dat gebeurt voornamelijk om de vliegveiligheid te garanderen. In Nederland hebben we Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) als civiele en het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK) als militaire luchtverkeersdienstverlener voor het lagere luchtruim (onder 24.500 voet). Voor het hogere luchtruim boven 24.500 voet verzorgt het Maastricht Upper Area Control (MUAC) Centre voor de Benelux en een groot deel van Duitsland de luchtverkeersleiding. In het Nederlandse luchtruim wat door de militaire luchtverkeersleiding wordt gecontroleerd is civiel verkeer onder voorwaarden toegestaan en dat geldt ook voor de afhandeling van militair verkeer in civiel gecontroleerd luchtruim. Het flexibel gebruik van Nederlands luchtruim wordt, mede door de intensievere samenwerking tussen militaire en civiele luchtverkeersleiding, steeds meer in de praktijk gebracht. De controle van het luchtruim door één of meerdere luchtverkeersdienstverleners kan per land verschillen. Canada heeft ook een civiele en militaire luchtverkeersdienstverlener, in Noorwegen is er één geïntegreerde luchtverkeersdienstverlener.

In Nederland wordt, in lijn met de Luchtruimvisie, hard gewerkt aan een intensievere samenwerking tussen civiele en militaire luchtverkeersleiding. Zo heeft eind april 2017 MUAC voor het hogere luchtruim de luchtverkeersdienstverlening voor het militaire luchtverkeer overgenomen van CLSK. Voor het lagere luchtruim liggen LVNL en CLSK op schema om de civiel-militaire co-locatie op Schiphol eind 2017 te realiseren. Met deze stappen wordt een stevig fundament gelegd voor een verdere functionele integratie van civiele en militaire luchtverkeersdienstverlening in het Nederlandse luchtruim.

#### Vraag 5

Heeft u kennisgenomen van het artikel «Luchtverkeersleiding Nederland zit in een ivoren toren»? Wat is uw visie op dat artikel?<sup>1</sup>

#### Antwoord 5

Ja, dat artikel ken ik. LVNL verleent op mijn aanwijzing civiele luchtverkeersleiding en is volgens de Wet luchtvaart verantwoordelijk voor onder andere advies over luchtruimzaken aan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en aan het Ministerie van Defensie, beiden bevoegd gezag. Ik vind dat zij die adviesrol gedegen invult. Haar primaire taak van het veilig begeleiden van groeiend civiel verkeer in het complexe en drukke Nederlandse luchtruim voert LVNL met veel professionaliteit en toewijding uit. Ik herken het geschetste beeld in het artikel niet. Ik zie juist een toenemende bereidheid van LVNL om het gesprek en de samenwerking aan te gaan met een verscheidenheid aan luchtvaartpartijen en een sterke gerichtheid op het leveren van concrete prestaties. Ik steun die beweging, omdat ik er met LVNL van overtuigd ben dat we alleen vanuit samenwerking de grote uitdagingen van de komende jaren effectief kunnen oppakken.

---

<sup>1</sup> <https://fd.nl/economie-politiek/1209253/luchtverkeersleiding-nederland-zit-letterlijk-in-ee-ivoren-toren>

#### Vraag 6

Mag Helios een second opinion uitvoeren naar alle vliegroutes naar Lelystad zonder gebonden te zijn aan deze voorwaarden: respectering van de routeset B+ voor het lagere luchtruim, geen interferentie met het Schiphol verkeer en behoud van de Militaire Missie Effectiviteit?

#### Antwoord 6

In de beantwoording van vraag 1 en bij mijn eerdere antwoorden op Kamervragen, d.d. 21 juli jl. (Kamerstuk 31 936, nr. 391), geef ik aan dat voor mij de eerder door de Alderstafel geadviseerde en door het kabinet overgenomen uitgangspunten voor het ontwerp van de aansluitingen op het hogere luchtruim niet ter discussie staan. Het vasthouden hieraan is ook door de Alderstafel eerder dit jaar nog eens bevestigd. Helios voert komende maand een second opinion uit op de nu voorliggende ontwerp aansluitroutes en de gevolgen voor het luchtruim, met als leidraad de door de Alderstafel Lelystad geadviseerde en door het kabinet overgenomen uitgangspunten. Naast de ligging van de aansluitroutes zal door Helios ook gekeken worden naar de voorgestelde hoogteprofielen. Tevens zal specifiek aandacht worden gegeven aan het valschermspringen op Teuge, het zweefvliegen op Lemelerveld en de noord-zuid verbinding voor zweefvliegen. Bovendien zal Helios de voorstellen van de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart voor een alternatief ontwerp van het luchtruim beoordelen en in het bijzonder bezien welke voorstellen hieruit mogelijk bruikbaar zijn binnen de afgesproken planning voor Lelystad Airport (openstelling per april 2019). Helios is gevraagd haar second opinion uiterlijk 1 september as. op te leveren, zodat de resultaten beschikbaar zijn voor de start van het consultatie- en het informatietraject in september en oktober. Voor een precieze omschrijving van de opdracht aan Helios verwijs ik naar de bijlage.<sup>2</sup>

#### Vraag 7

Is het nieuwe onderzoek van Helios bedoelt om echt opnieuw met een open blik te kijken naar hoe de routes rond Lelystad zijn vastgesteld of worden er voordien zodanige eisen vastgesteld dat de uitkomst wel van te voren vaststaat?

#### Antwoord 7

Er worden geen andere eisen gesteld dan de uitgangspunten die er al steeds waren. Uiteraard sta ik open voor route-optimalisaties als die mogelijkheden er zijn binnen deze uitgangspunten. Ik wil dat dan, met oog op het kritieke tijdspad richting de openstelling van Lelystad Airport per april 2019, zo snel mogelijk weten. Daarom is Helios gevraagd de second opinion op te leveren voordat de consultatie van luchtruimgebruikers en belanghebbenden in september van start gaat. Er vindt nu ook al tussen experts van LVNL/CLSK, Teuge Airport, Nationaal Paracentrum Teuge en de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart een verkenning plaats om de effecten van de aansluitroutes op het valschermspringen op Teuge, op de luchthaven en op het zweefvliegen zo veel mogelijk te beperken. Ook hier wordt door Helios expliciet naar gekeken. Tijdens de consultatie zullen wellicht ook nog andere suggesties ter verbetering van de aansluitroutes worden gedaan. Haalbare verbeteringen worden verwerkt in het routeontwerp en na afloop van de consultatie gevalideerd door LVNL en CLSK.

#### Vraag 8

Kunt u de onderzoeksopdracht voor Helios per ommegaande aan de Kamer doen toekomen en nog voordat het onderzoek start?

#### Antwoord 8

Bijgaand treft u de onderzoeksopdracht aan Helios aan.

#### Vraag 9

Kunt u deze vragen één voor één en binnen een week beantwoorden zodat het proces geen vertraging oploopt?

<sup>2</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

Antwoord 9

Ik span mij in om deze vragen binnen de gevraagde termijn te beantwoorden.