

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over haar brief d.d. 26 juni 2017 inzake Voortgang routes luchthaven Lelystad (Kamerstuk 31 936, nr. 390).

De fungerend voorzitter van de commissie,  
Van Veldhoven

Adjunct-griffier van de commissie,  
Israel

## I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

### Inhoudsopgave

Inleiding	2
Algemeen	3
Consultatie	3
Luchtruim	5
Luchtverkeersleiding	8
Opening en groei Lelystad Airport	11
Vliegveld Teuge	12

### Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de brief «Voortgang routes luchthaven Lelystad» inclusief de reactie van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Zij hebben kunnen lezen over de voortgang van het selectieproces voor de aansluitingen van de routes in het lagere luchtruim op het hogere luchtruim, de toekomst en het voorgenomen groeitempo van luchthaven Lelystad. Deze leden maken zich naar aanleiding van deze stukken zorgen over de voortgang van de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad en de voortgang van de nog op te stellen Luchtruimvisie. Deze leden hebben over de consequenties van de voorgenomen vliegroutes reeds schriftelijke vragen gesteld, samen met de fracties van CDA, D66 en ChristenUnie. De antwoorden op deze vragen zijn nog niet ontvangen, maar maken voor de leden van de VVD-fractie onderdeel uit van de beoordeling van de voorliggende stukken. Zij gaan ervan uit dat de beantwoording ruimschoots voor het algemeen overleg Luchtvaart op 13 september 2017 binnen is. Ook zien de leden van de VVD-fractie uit naar de uitkomsten van het bestuurlijk overleg dat binnenkort plaats zal vinden. Deze ontvangen zij graag ook ruim voor het genoemde algemeen overleg.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de brief met bijlagen van de Staatssecretaris inzake de voortgang van Lelystad Airport. Zij hebben daarover enkele vragen. De leden van de CDA-fractie hebben ook naar aanleiding van de beantwoording van schriftelijke vragen over de voorgenomen zeer lage aanvliegroutes met veel geluidsoverlast in Overijssel naar vliegveld Lelystad en over het onderzoek van Helios naar de vliegroutes van Lelystad (Aanhangsel der Handelingen, vergaderjaar 2016–2017, nr. 1374 respectievelijk 1374) nog enkele vervolgvragen.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de beantwoording van het kabinet op verschillende Kamervragen en berichten inzake de mogelijke vliegroutes van/naar Lelystad Airport. De leden van de D66-fractie kijken met interesse uit naar de beantwoording van nog openstaande Kamervragen van CDA, VVD, D66 en ChristenUnie inzake de vluchtroutes en de aansluiting op de hogere luchtlagen. Op basis van de recente berichten heeft onze fractie nog enkele aanvullende vragen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de brief van de Staatssecretaris van 26 juni 2017, de bijbehorende stukken en een groot aantal brieven en reacties vanuit de bevolking. Deze leden hebben hier vragen en opmerkingen bij.

De leden van de SP-fractie hebben met zorg kennisgenomen van de voortgang van de routes voor de luchthaven Lelystad. Zij hebben hierover een aantal vragen.

## **Algemeen**

De leden van de GroenLinks-fractie waren altijd al kritisch ten opzichte van het voorstel om vliegveld Lelystad te laten uitgroeien tot een dependance van Schiphol voor internationale (vakantie)vluchten. Deze leden zijn sowieso erg kritisch over het faciliteren van de groei van de luchtvaart. Er ligt geen visie op de toekomst van de luchtvaart, de lange termijn mobiliteitsontwikkeling en het halen van de klimaatdoelen van Parijs. De verschillende luchthavens en vliegvelden worden allemaal apart bekeken en ze willen allemaal groeien. De leden van de GroenLinks-fractie vragen om een gerichte visie op die groei, waar groei mogelijk is binnen de gestelde kaders, voor wie en waar we moeten krimpen en wat de alternatieven zijn. De markt lost dit niet op.

Wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft, zit de Staatssecretaris met een onmogelijke opdracht. Allereerst de verplichting om in 30 jaar de CO<sub>2</sub>-uitstoot tot vrijwel nul te reduceren. Bij het aangaan van nieuwe economische ontwikkelingen is het van groot belang dat deze klimaatneutraal zijn en dat ondertussen de bestaande economie in hoog tempo wordt vergroend. «Meer van hetzelfde» is dus wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft geen optie. Maar de uitbreiding van vliegveld Lelystad is precies dat: «Meer van hetzelfde» maar dan op een manier die uiteindelijk niemand wil, die voor meer overlast, meer vervuiling en minder veiligheid zorgt.

Dan zijn er de grenzen aan de groei van Schiphol. De afspraken met omwonenden, de capaciteit van start- en landingsbanen, terminals, bagagehandling, marechaussee en luchtverkeersleiding. Allemaal afgestemd op 500.000 vliegbewegingen. Het kan allemaal nog net. Wat dan niet meer kan, is de eindeloze honger van de sector om meer te vliegen. Daar is wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft geen ruimte voor in Nederland, maar ook geen noodzaak toe. Immers, bijna de helft van de vluchten van en naar Schiphol kan ook vervangen worden door minder vervuilend vervoer over land, met bijvoorbeeld snelle treinen. Alle voor Nederland relevante lange afstandsvluchten kunnen dan prima via Schiphol worden afgewikkeld.

## **Consultatie**

De leden van de VVD-fractie hebben in diverse media gelezen dat naar aanleiding van eerdere beantwoording van Kamervragen commotie is ontstaan over de inhoud van deze beantwoording bij onder andere de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL). Zou de staatsecretaris op deze geuite kritiek, namelijk dat er geen overleg is geweest met alle betrokken partijen over de aansluitopties (niet alleen start/eindpunt, maar ook aansluiting naar hogere luchtlagen), kunnen reflecteren? Kan de staatsecretaris aangeven op welke wijze Helios alle opties tussentijds heeft getoetst, mede gelet op de ontstane kritiek over afstemming? Met wie is het overleg precies gevoerd? Is hierbij ook gesproken over de aansluiting naar hogere luchtlagen? Op welke wijze zijn de provincies en regio's hier inhoudelijk bij betrokken geweest? Graag ontvangen deze leden hierop een toelichting van de Staatssecretaris. Kan de Staatssecretaris tevens toelichten hoe de verschillende partijen die bij dit proces betrokken zijn en met elkaar in gesprek moeten het proces tot op heden beoordelen, hoe zij de voortgang voor zich zien en wat zij op dit moment nodig hebben om het Luchtvaarbesluit Lelystad in de praktijk te realiseren? Klopt het dat de laatste echte communicatie, in de vorm van bijvoorbeeld bewonersavonden inzake de luchtvaartroutes, twee jaar geleden heeft plaatsgevonden? Zo ja, wat was de rol van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en waarom is er sindsdien niet meer gecommuniceerd? Zo nee, welke communicatie heeft op welke wijze, en wanneer, sindsdien plaatsgevonden? Is er inmiddels al een communica-

tieplan opgesteld? Hoe kijkt de staatsecretaris terug op het verlopen communicatietraject? Welke dingen hadden er anders gekund en welke lessen kunnen hier voor de toekomst uit worden getrokken? Graag ontvangen de leden van de VVD-fractie hierop een toelichting van de Staatssecretaris.

De leden van de CDA-fractie vragen of de in 2014 aan de Alderstafel Lelystad bereikte overeenstemming over de vertrek- en naderingsroutes in het lagere luchtruim wel voldoende gecommuniceerd is met betrokkenen en belanghebbenden in een wijde omgeving van Lelystad. Hebben alle betrokkenen zich in 2014 wel kunnen realiseren wat de gevolgen zouden kunnen zijn van de toepassing van de toen gemaakte afspraken, zo vragen zij.

Zoals gezegd heeft de CDA-fractie ook een aantal vervolgvragen naar aanleiding van de beantwoording van genoemde schriftelijke vragen. Deelt de Staatssecretaris de visie dat de B+ variant geen indicatie geeft over hoe de aansluitroutes naar hogere luchtlagen zouden lopen, maar alleen waar ze moeten starten of eindigen en dat dat wellicht verklaart waarom de provincies verrast waren? Suggereert de Staatssecretaris met zoveel woorden niet ten onrechte dat iedereen alles al had kunnen weten, nu geen van de aansluitvarianten is gedeeld, in ieder geval niet met de KNVvL of de general aviationsector?

Klopt het dat de afgevaardigden namens de provincies op 3 maart 2017 alléén aangegeven hebben dat de uitgangspunten in orde waren en niet dat ze het met enige aansluitroute op de hogere luchtlagen eens waren? Die zijn immers pas medio juni bekendgemaakt.

Er wordt geantwoord dat tijdens het ontwerpproces met een aantal partijen contact is geweest. Is het juist dat in ieder geval niet met de KNVvL of de general aviationsector contact geweest? Kan de Staatssecretaris aangeven welke partijen dit dan geweest zijn?

Geantwoord wordt: «LVNL en het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK) hebben, mede op mijn verzoek, een onafhankelijke beoordeling van alle aansluitopties laten uitvoeren door het gerenommeerde Britse bureau Helios». Is dit antwoord wel juist? Helios heeft immers (blijkens het document «Helios realisation of atc to Lelystad» van 6 februari jl.) alleen het tijdpad en het proces beoordeeld voor wat betreft het afbreukrisico bij eventuele vertraging van het proces en niet de thans voorgestelde aansluitopties.

Klopt het dat het Heliosrapport van 6 februari 2017 alleen gaat over het tijdpad en het proces, en niet over de 25 routeontwerpen?

Er zijn verschillende rapporten van Helios. Kan expliciet en schematisch aangegeven worden wat de strekking, verschijningsdatum, doel en effect van elk rapport is?

Klopt het dat bij de informatievoorziening aan betrokkenen niet gerefereerd is aan ontwerpen van aansluitingsroutes op de hogere luchtlagen? Was de Alderstafel op de hoogte van het ontwerp van de aansluiting op de hogere luchtlagen en ermee akkoord of heeft de Alderstafel op 3 maart 2017 alleen haar uitgangspunten (her)bevestigd? Graag ontvangen de leden van de CDA-fractie een concreet en uitputtend antwoord op deze vraag.

Wordt de conclusie gedeeld dat de ontwerpen van de aansluiting op de hogere luchtlagen achter de schermen zijn ontwikkeld door LVNL/CLSK, zonder enige communicatie hierover met de general aviationsector, bewoners, provincies en gemeenten? Graag ontvangen de leden van de CDA-fractie een concreet en uitputtend antwoord op deze vraag.

Wordt de conclusie gedeeld dat het Helios rapport van 6 februari 2017 geen evaluatie is van de 25 routeontwerpen? Graag ontvangen de leden van de CDA-fractie een concreet en uitputtend antwoord op deze vraag.

De leden van de D66-fractie merken op dat veel vragen en onrust voorkomen hadden kunnen worden met een zorgvuldiger proces richting bewoners. Deze leden vragen de Staatssecretaris uitgebreid in te gaan op de wijze waarop zij bewoners van Flevoland, Gelderland, Overijssel en Friesland de komende periode beter zal informeren over de voorgenomen vliegroutes en de daarbij te verwachten geluidsoverlast. Is zij bereid om daarbij, bijvoorbeeld in samenwerking met het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum, simulaties aan te bieden zodat bewoners een indruk kunnen opdoen van mogelijke hinder?

De leden van de SP-fractie vragen de Staatssecretaris inzicht te geven in hoe het overlegproces met relevante belanghebbenden als para- en zweefvliegcentra of hun aandeelhouders is verlopen. Kan zij duiden hoe het heeft kunnen gebeuren dat men zich overvallen heeft gevoeld bij de presentatie van de voorgestelde vertrek- en naderingsroutes? Deze leden vragen de Staatssecretaris tevens inzichtelijk te maken of, en zo ja, hoe zij het communicatieproces naar relevante belanghebbenden zal verbeteren. Kan zij daarbij tevens ingaan op de vraag hoe zij over de second opinion wil gaan communiceren?

### **Luchtruim**

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Staatssecretaris na consultatie van LVNL en CLSK stelt dat binnen de huidige luchtruimstructuur geen ruimte is om meer dan 10.000 vliegbewegingen in te passen voor Lelystad Airport. Deelt de Staatssecretaris de mening van deze leden dat dit verregaande gevolgen heeft voor de groei en toekomst van de mainport Schiphol en de uitvoering van het Luchthavenbesluit Lelystad zoals vastgelegd op 1 april 2015? Deelt zij ook de mening dat dit de afspraken, vastgelegd in de Luchtvaartnota (bijlage bij kamerstuk 31 936, nr. 1) en de daaropvolgende actualisaties, ook in ander licht plaatst, aangezien daar afspraken zijn vastgelegd over het aantal vliegtuigbewegingen per jaar op Schiphol, dat Schiphol alleen het hub-en mainportverkeer zal afhandelen en dat daarmee de overige vliegbewegingen door de luchthavens Eindhoven en Lelystad ingevuld dienen te worden? Zo nee, waarom niet? Kan de Staatssecretaris toelichten wat de korte- en middellange termijn-effecten zijn van het feit dat er op Lelystad geen mogelijkheid is om meer dan 10.000 vliegbewegingen af te handelen? Is zij het met de leden van de VVD-fractie eens dat hiermee de in het Luchthavenbesluit uiteengezette drie fases van de groei van Lelystad, namelijk 10.000 vliegbewegingen omstreeks 2023, 25.000 omstreeks 2033 en 45.000 omstreeks 2043, in het geding dreigt 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 zal zij ondernemen? Zo nee, waarom kan zij of wil zij dat niet? Kan de staatsecretaris met een nadere onderbouwing komen voor de stelling dat de groei conform planning zal verlopen?

Kan de staatsecretaris de leden van de VVD-fractie geruststellen dat Lelystad Airport conform de planning op 1 april 2019 open gaat en kan doorgroeien? Kan de Staatssecretaris hier een concrete onderbouwing voor geven en kan hierbij ook worden ingegaan op de aanbevelingen uit het Heliosrapport inzake de openstelling van Lelystad Airport op 1 april 2019? Wat is de stand van zaken van deze aanbevelingen en de opvolging die hieraan gegeven wordt?

Kan de Staatssecretaris in dit verband reflecteren op de uitspraak van haar voorganger die schreef «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 staatsecretaris deze mening? Zo nee, waarom niet? Zo ja, op welke wijze is dan gegarandeerd dat de ontwikkeling van de hub-functie 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 lezen dat een nieuwe Luchtruimvisie pas in 2023 zal zijn afgerond. Kan de staatssecretaris toelichten waarom dit proces niet eerder kan worden afgerond, gelet op de positie van Schiphol en Lelystad? Wanneer is de opdracht tot het opstellen van een nieuwe Luchtruimvisie gegeven en wie zijn de opdrachtgever en opdrachtnemer? Wat zijn de grootste risico's en is er voldoende capaciteit beschikbaar bij alle betrokken partijen om tijdig te komen tot een nieuwe Luchtruimvisie? Welke afspraken zijn er precies met alle betrokken partijen gemaakt qua capaciteit en uitgangspunten? Welke afspraken zijn er reeds met de buurlanden gemaakt? Welke invloed heeft het Functional Airspace Block Europe Central (FABEC) op dit proces? Kan de Staatssecretaris aangeven in hoeverre bescherming van de Natura 2000-gebieden interfereren met de bescherming van woonkernen en het belang van Schiphol? Welk perspectief biedt de luchtruimvisie hiervoor en wordt dit meegenomen bij het opstellen van de nieuwe Luchtruimvisie? Zo ja, op welke wijze? Zo nee, waarom niet?

De leden van de CDA-fractie vernemen graag de motivatie van de uitgangspunten die zijn gekozen bij de in 2014 bereikte overeenstemming. Waarom is toen bijvoorbeeld gekozen voor vertrek- en naderingsroutes in het lagere luchtruim tot 6.000 voet? De leden van de CDA-fractie vernemen graag waarop de stellige zinsnede «De routes in het lagere luchtruim zijn hiermee een gegeven en staan niet ter discussie», is gebaseerd. De leden van de CDA-fractie vernemen graag (bijvoorbeeld met een kaart) op welke wijze Lelystad wordt «omringd door militair luchtruim».

De leden van de CDA-fractie vernemen graag of de genoemde belangrijkste uitgangspunten in het selectieproces van de aansluitroutes in willekeurige volgorde zijn genoemd of dat sprake is van een rangorde van relevantie. Indien sprake is van een willekeurige rangorde, zou de Staatssecretaris dan alsnog een volgorde willen geven van relevantie? De leden van de CDA-fractie vernemen ook graag of de genoemde toetspunten bij de simulaties in een willekeurige volgorde zijn genoemd of dat sprake is van een rangorde van relevantie. Indien sprake is van een willekeurige volgorde, zou de Staatssecretaris dan alsnog een volgorde of relevantie willen geven van belangrijkheid?

De leden van de CDA-fractie vernemen graag of onderzocht is of het mogelijk is om een set van aansluitroutes te ontwerpen die voor omwonenden gunstiger zouden uitvallen dan de in 2014 aan de Alderstafel gemaakte afspraken. Indien dat niet gedaan is, dan vernemen zij ook graag de motivatie daarvan.

De leden van de CDA-fractie zien graag nader uiteengezet waarom de naderingsroute vanuit het zuidoosten over Overijssel onveranderd in stand moet blijven. Waarom geldt dat niet voor andere naderingsroutes van Schiphol?

De leden van de CDA-fractie vernemen graag op welke wijze afgedwongen wordt dat het naderend verkeer, zo lang mogelijk op 6.000 voet blijft vliegen en zo laat mogelijk, uiterlijk ten noorden van Zwolle, de landing inzet. Op welke wijze wordt die afspraak gehandhaafd?

De leden van de CDA-fractie vernemen graag sinds wanneer het de Staatssecretaris bekend is dat er binnen de huidige luchtruimstructuur geen ruimte is om op Lelystad meer dan 10.000 bewegingen per jaar in te passen.

De leden van de CDA-fractie vernemen graag of de Staatssecretaris mogelijkheden ziet om de planning van 2021 ten aanzien van de noodzakelijke aanpassing van de luchtruimstructuur, waardoor een vergroting

van de capaciteit in het Nederlandse luchtruim verkregen kan worden, te versnellen.

Naar aanleiding van het antwoord op vraag 1 van Kamervragen van de leden Van Helvert en Omtzigt (Aanhangsel der Handelingen, vergaderjaar 2016–2017, nr. 2415), waarin wordt gerefereerd aan «andere uitgangspunten», vragen de leden van de CDA-fractie welke andere uitgangspunten hier bedoeld worden.

De leden van de D66-fractie merken op dat optimalisering van vliegroutes van en naar Lelystad, maar ook van en naar andere luchthavens in Nederland, wordt bemoeilijkt door het uitblijven van een efficiëntere inrichting van het luchtruim. Dit ondanks meerdere aanbevelingen van de gewezen rapporteurs Belhaj (D66) en Van Helvert (CDA) met betrekking tot Single European Sky en verschillende moties van de Kamer die het kabinet hebben aangespoord om haast te maken met herinrichting van het luchtruim (Kamerstuk 31 936, nr. 37). Kan de Staatssecretaris bevestigen dat een efficiëntere inrichting van het Nederlands luchtruim meer mogelijkheden biedt om vliegroutes zo in te richten dat het effect op milieuhinder en overlast voor bewoners kan worden beperkt? Waarom heeft zij deze efficiëntieslag niet vooruitlopend op de opening van Lelystad Airport uitgevoerd? Had dit niet veel van de ellende waar we ons nu mee geconfronteerd zien kunnen voorkomen? Is de Staatssecretaris voornemens om heldere bestuursafspraken te maken met de Minister van Defensie, voorzien van de benodigde middelen (zoals ambtelijke capaciteit) en een concrete tijdsplanning, zodat helder wordt op welke termijn Nederland het achterstallige onderhoud op dit punt heeft ingelopen?

De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat het Hollandse poldercompromis voor de groei van de luchtvaart was dat de groeiambities elders gerealiseerd moeten worden. De dunbevolkte Flevopolder leek de oplossing. Maar zo makkelijk is het volgens deze leden helaas niet. De impact van een luchthaven is immers veel groter dan de luchthaven zelf. De brief van de Staatssecretaris en de vele negatieve reacties uit het land maken wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft duidelijk dat dit plan geen aanvaardbare oplossing is. Nederland is een klein land en luchtvaart is er voor de grote afstanden. Nederland heeft nu al een veel te grote dichtheid van vliegvelden en met Lelystad wordt dat probleem alleen maar erger. Het is naar mening van deze leden duidelijk dat de verschillende aanvliegroutes voor de verschillende vliegvelden niet zijn in te passen in de andere belangen van wonen, werken, recreëren en natuurbehoud. Ze zijn zelfs amper te verenigen met elkaar, want de aanvliegroutes van de ene luchthaven zitten de andere in de weg. De Staatssecretaris schrijft in haar brief dat ze geslaagd is in haar opdracht om deze complexe puzzel op te lossen. De leden van de GroenLinks-fractie zijn het hier niet mee eens. De toetsing op veiligheid moet nog plaatsvinden, maar nu is al duidelijk dat er conflicten zijn tussen de routes voor Schiphol, Lelystad en Eindhoven en kleinere velden als Teuge. De inpassing van de routes van en naar Lelystad moet verweven worden om, onder en rond de andere routes over Nederland, van en naar Schiphol en de andere luchthavens te kunnen vliegen. Dat kan in theorie misschien net. Met veel kunst en vliegwerk en veel monitoring en sturing van de luchtverkeersleiding. De route naar Lelystad is als een soort kruisend zebrapad op de snelweg naar Schiphol. Op papier kan dat maar het is wel een slecht idee. De leden van de GroenLinks-fractie vinden dat op zich al voldoende reden om er vanaf te zien. Veiligheid gaat immers voor alles. De snelwegen in de lucht moeten robuust en ruim genoeg zijn om ook bij kleine menselijke fouten en miscommunicatie veilig te blijven voor de luchtvaart en de mensen op de grond. Afstand in alle dimensies is daarvoor van groot belang en kruisend verkeer moet worden voorkomen.

Dat juist vanuit Lelystad de vluchten naar Zuid-Europa moeten vertrekken is wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft de slechtst denkbare invuling. Ook de recreatieve vliegers zoals bij Teuge moeten zoveel luchtruim inleveren dat het voortbestaan van dit veld wordt bedreigd. Deze dilemma's maken voldoende duidelijk dat er in en boven Nederland onvoldoende ruimte is om meer te gaan vliegen dan nu het geval is, zo menen deze leden.

De leden van de GroenLinks-fractie delen ook de vrees van de onderliggende gemeenten voor geluidsoverlast en luchtvervuiling. Ook op een hoogte van twee of drie kilometer is een groot overvliegend vliegtuig erg storend. In de opdracht en in de voorgestelde routekeuze moet actief gelaveerd worden tussen bebouwing en natuurgebieden enerzijds en de bestaande vliegroutes anderzijds. De Staatssecretaris is van mening dat zij een geslaagd compromis heeft weten te bereiken. De leden van de GroenLinks-fractie delen die mening niet. Iedereen gaat er immers op achteruit.

Ten slotte wordt er wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft met de ontwikkeling van Lelystad een oplossing geboden voor de beperkingen van Schiphol, waar helemaal niemand om heeft gevraagd. Geen enkele maatschappij die nu op Schiphol vliegt wil vertrekken naar Lelystad. Het huidige slotsysteem maakt gedwongen verhuizingen ook niet mogelijk en daarmee is er helemaal geen sprake meer van gerichte groei van zowel Schiphol als Lelystad. Wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft is er een groot probleem bij de toewijzing van landingsrechten en slots, namelijk het gebrek aan een visie op de mobiliteitsontwikkeling. Vliegveld Lelystad, met ruimte voor «meer van hetzelfde» is hier niet het juiste antwoord op.

De leden van de SP-fractie wijzen erop dat de nu voorgestelde vertrek- en naderingsroutes niet volledig voldoen aan de tevoren gestelde eisen en dat in het huidig voorstel nog geen duidelijkheid is over de dienstregeling op de luchthaven Lelystad. Deze leden vragen de Staatssecretaris dan ook te beargumenteren hoe zij toch met zekerheid kan stellen dat met de voorlopig voorgestelde vertrek- en naderingsroutes 10.000 vliegbewegingen gehaald kunnen worden.

### **Luchtverkeersleiding**

De leden van de VVD-fractie realiseren zich dat in het Luchthavenbesluit Lelystad de aan- en uitvliegroutes niet zijn vastgelegd, maar dat dat de doelstellingen van de Luchtvaartvisie 2012 duidelijk in het besluit terug te vinden zijn, dat de vliegroutes om «een ander operationeel concept en een andere inrichting van het luchtruim vragen dan die voor de verkeersstromen van en naar de luchthaven Schiphol», namelijk een die een verregaande samenwerking en integratie van civiele en militaire luchtverkeersleiding vereist. Wat is de stand van zaken van deze verregaande samenwerking en integratie? Ligt dit op schema? Zo nee, waarom niet? Graag ontvangen deze leden hier een toelichting van de Staatssecretaris op.

In verschillende brieven, verstuurd naar de Kamer in 2015 en begin 2016, heeft de Staatssecretaris 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 LVNL acties neemt om structureel de beschikbaarheid van luchtverkeersleiders te realiseren (Kamerstuk 31 936, nr. 353). Op 17 november 2016 dat de «integratie van de civiele en militaire luchtverkeersdienstverlening in het lagere en hogere luchtruim op schema lopen» en dat «LVNL en CLSK de in 2016 beschikbaar gekomen capaciteit aan



luchtverkeersleiders met prioriteit inzetten voor dit project» (Kamerstuk 31 936, nr. 363). Op 29 november van dat jaar meldt de Staatssecretaris vervolgens (Kamerstuk xxxxx, nr. xxx) 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 in de tussentijd precies veranderd? Welke gesprekken over inzet, capaciteit, samenwerking en integratie zijn er met LVNL en CLSK precies gemaakt? Welke capaciteit is de komende zes jaar gegarandeerd?

Kan de Staatssecretaris 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 rekening is gehouden met het feit dat dit leidt tot een verder vertraging voor wat betreft de herindeling van de luchtruimvisie? Zo ja, waarom is er dan toch voor uitstel gekozen? Zo nee, waarom niet? Is de staatssecretaris bereid om te kijken 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? In de brief van LVNL wordt gesteld dat voor sector 3 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 werklast voor luchtverkeersleiders beheersbaar te houden. De leden van de VVD-fractie zien graag een toelichting van de Staatssecretaris wat deze basisrestricties nu precies behelzen en welke gevolgen deze voor Schiphol en geluidsoverlast hebben.

Ook wordt gesteld dat op basis van het huidige uitgangspunt «first come – first served» Schipholverkeer de meeste hinder zal ondervinden en dat het door de stapeling van verkeersdrukte in sector 3 nodig is om gericht actie te ondernemen. Gesteld wordt dat deze actie buiten de bevoegdheid van LVNL valt en dat met prioriteit de mogelijkheden moeten worden verkend om selectiviteit toe te passen. Kan de staatssecretaris aangeven of, en op welke wijze, aan dit verzoek tegemoet gekomen zal worden? Is er inmiddels al opdracht gegeven voor een dergelijk onderzoek? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat is het tijdpad, wat zijn de randvoorwaarden en uitgangspunten? Wanneer is het resultaat van deze verkenning gereed? Wat zijn de risico's voor Schiphol en welke acties zijn hierop ondernomen?

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 LVNL dat de routes van en naar sector 3 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? Is inmiddels uit de onderzoeken van LVNL en CLSK al bekend of deze beperkingen verminderd kunnen worden? Zo ja, op welke wijze? Zo nee, wanneer worden de uitkomsten van deze onderzoeken verwacht? Graag ontvangen de leden van de VVD-fractie op deze punten een toelichting van de Staatssecretaris.

Kan de staatsecretaris hierbij specifiek ingaan op de vraag of en welke afspraken er zijn gemaakt met LVNL en het CLSK qua capaciteit om de dienstverlening op Lelystad Airport zo snel mogelijk operationeel te krijgen en door te laten groeien naar minimaal 10.000 vliegbewegingen? Welk tijdspad 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 LVNL wordt gewezen op een zogenaamd iteratief proces? Welke uitgangspunten zijn leidend in dit proces? Welk tijdspad wordt hierbij in acht genomen? En welke randvoorwaarden gelden er qua capaciteit vanuit LVNL en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu? Graag ontvangen zij op dit punt een toelichting van de Staatssecretaris.

Welke afspraken zijn er gemaakt met LVNL over de beschikbaarheid tussen 06.00 en 23.00 uur voor luchtverkeersdienstverlening? Hoe zijn deze afspraken tot stand gekomen? Klopt het dat LVNL slechts acht uur per dag capaciteit beschikbaar heeft gesteld voor Lelystad Airport? Zo ja, wat betekent dat precies voor de ontwikkeling van Lelystad, de invulling van de marktvrage en het selectiviteitsbeleid? Kan Lelystad met een beschikbaarheid van luchtverkeersleiding van acht uur de twinfunctie van Schiphol binnen de kaders van het selectiviteitsbeleid wel op een adequate wijze invullen, zoals afgesproken in het Luchthavenbesluit? Zo ja, dan ontvangen de leden van de VVD-fractie graag een nadere onderbouwing over hoe de staatsecretaris dit precies voor ogen heeft. Zo nee, welke afspraken gelden er dan wel en is de staatsecretaris bereid om te kijken naar deze opties en ook andere mogelijkheden te verkennen? Zou in dit verband het inzetten van militaire luchtverkeersleiders (nota bene een militaire luchtverkeersleider mag per dienst maximaal acht uur aaneensluitend operationeel werken tegenover een maximum van 2,5 uur voor een luchtverkeersleider van LVNL) of het aantrekken van luchtverkeersleiders buiten LVNL? Zo nee, waarom niet en welke mogelijkheden zijn er om deze knelpunten weg te nemen? Is de staatsecretaris in dit verband ook bereid om te kijken of er een regionaal model voor luchtverkeersleiding (training, werktijden et cetera) 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? Kan de overgang naar het nieuwe luchtverkeersleidingssysteem van LVNL en CLSK niet naar voren worden gehaald? Zo nee, waarom niet?

Deelt de staatsecretaris de mening van LVNL dat de beperkingen voor general aviation geen invloed mogen hebben op het realiseren van luchtverkeersleiding op de geplande openingsdatum in april 2019? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat betekent dit voor de verkenning van de mogelijkheden?

De leden van de CDA-fractie lezen dat de routes van en naar sector 3 vooralsnog conditioneel uitgevoerd moeten worden vanwege de noodzakelijke beschikbaarheid van specifieke defensiegebieden en de beperkt beschikbare capaciteit van het militaire luchtruim rond Eindhoven. Graag vernemen zij de praktische gevolgen voor Lelystad van deze beperking.

De leden van de CDA-fractie zien graag nader uiteengezet waarom capaciteitsrestricties nodig zijn en waarom LVNL alleen op het totale verkeersaanbod kan reguleren en niet op specifieke verkeersstromen. Deze leden vragen ook of andere werkwijzen dan op basis van «first come – first served» denkbaar zijn.

Naar aanleiding van het antwoord op de eerder door deze leden genoemde schriftelijke vragen stellen de leden van de CDA-fractie de vraag of de bewering wel klopt dat «het flexibel gebruik van Nederlands luchtruim mede door de intensievere samenwerking tussen militaire en

civiele luchtverkeersleiding, steeds meer in de praktijk wordt gebracht» nu dat niet gebeurt voor het routeontwerp van de aansluiting op de hogere luchtlagen.

De leden van de D66-fractie hebben vernomen dat er in de eerste periode na de opening van Lelystad Airport onvoldoende capaciteit luchtverkeersleiding is, waardoor Lelystad niet vanaf 06.00 tot 23.00 uur operationeel kan zijn, maar in een beperkter tijdvak. Kan de Staatssecretaris deze signalen bevestigen? Zo ja, wat betekent dit voor de businesscase van Lelystad? Leidt concentratie van vluchten later in de ochtend tot meer samenloop met verkeer van andere luchthavens en wat is het effect op vliegroutes en vlieghoogtes?

De leden van de SP-fractie constateren dat met name rondom de zuidelijke sector (sector 3) problemen zijn qua capaciteit, terwijl naar alle waarschijnlijkheid dit de sector is waar de meeste vluchten van en naar de luchthaven Lelystad doorheen moeten. Met de huidige capaciteit kan dit tot capaciteitsrestricties en zelfs tot vertraging op Schiphol leiden. Daarmee zou de luchthaven Lelystad een van haar doelen, het ontlasten van Schiphol, voorbijschieten. Deze leden vragen dan ook welke concrete maatregelen de Staatssecretaris in gedachten heeft om het luchtruim in sector 3 te optimaliseren. Overweegt zij daarbij inperking van het militaire luchtruim? En blijven bij optimalisatiescenario's afspraken, zoals vastgelegd in bijvoorbeeld de milieueffectrapportage of aan de Alders-tafel, leidend of is de Staatssecretaris voornemens om hierin andere keuzes te maken?

### **Opening en groei Lelystad Airport**

De leden van de VVD-fractie vragen of de Staatssecretaris nader kan ingaan op de onderlinge afhankelijkheid van de afspraken gemaakt in het Luchthavenbesluit Lelystad 2015 en de Luchtruimvisie 2012. Deelt de Staatssecretaris de mening dat het raamwerk waarop een belangrijk deel van de opening en groei van Lelystad Airport is gebaseerd, namelijk dat de luchtverkeersleiding tot stand komt en de luchtruimstructuur wordt herzien, in een impasse dreigt te raken? Zo ja, welke acties kunnen en welke acties moeten worden genomen om dit te voorkomen? Zo nee, waarom niet en op welke wijze is er actie ondernomen?

De leden van de VVD-fractie vragen wat nu precies de bottleneck is geweest in de planning- en ontwerpfase, ook met het oog op mogelijke verdere vertraging. Zij zouden graag van de Staatssecretaris een uiteenzetting ontvangen in termen van 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 leiden. De leden van de VVD-fractie hebben namelijk kunnen lezen dat er (1) een grote herinrichting van het luchtruim noodzakelijk is, waarbij civiele en militaire vliegroutes goed op elkaar zijn afgestemd, (2) dat er een overgang moet plaatsvinden naar een nieuw luchtverkeersleidingsstelsel en (3) dat er afspraken moeten worden gemaakt met buurlanden voor wat betreft het grensoverschrijdend deel van het luchtruim. Maar ook factoren als de beperkte beschikbaarheid van luchtverkeersleiders en het feit dat de aansluiting van het lager op het hoger luchtruim vele malen complexer is, zijn van grote invloed. De leden van de VVD-fractie onderstrepen net als de Staatssecretaris de noodzaak om de voortgang goed te bewaken om zo de ontwikkeling naar de 45.000 vliegbewegingen te kunnen realiseren. De vraag is wel op welke wijze de weg hiernaar toe wordt bewaakt: welke uitgangspunten worden gehanteerd, welke afspraken over voortgang en evaluatie zijn er precies gemaakt? Kan de Staatssecretaris hierbij ook ingaan op het tijdpad,

opdracht, randvoorwaarden voor de verdere doorgroei van Lelystad naar 45.000 vliegbewegingen? Welke rol heeft het Ministerie van Infrastructuur en Milieu in dit proces tot op heden en wat is de rol van de Alderstafel (inclusief bewoners en regio en/of provincie), Lelystad Airport en Schiphol?

### **Vliegveld Teuge**

De leden van de VVD-fractie vragen de staatssecretaris welk kader qua inhoud en tijdpad is meegegeven voor de gezamenlijke zoektocht van het Rijk en regio op korte termijn naar oplossingen voor de knelpunten die worden voorzien voor de recreatieve luchtvaart en luchthaven Teuge. Klopt het dat met een herindeling van het luchtruim wel ruimte kan ontstaan voor de activiteiten op Teuge? Zo ja, is er al gesproken met Teuge wat dit betekent voor hun toekomst en welke tussenfase er dus mogelijk is? Zo nee, waarom niet?

De leden van de CDA-fractie vernemen graag of expliciet gezocht is naar een variant waarbij het valschermspringen op Teuge en het zweefvliegen op Lemelerveld geen nadelige gevolgen zouden ondervinden. Indien dat niet onderzocht is, dan vernemen deze leden graag de motieven. Indien dat wel onderzocht is (maar kennelijk is afgefallen) dan vernemen zij graag de motivatie waarom niet voor die variant gekozen is. Naar aanleiding van antwoord op eerder door deze leden genoemde schriftelijke vragen stellen de leden van de CDA-fractie de vraag of ook nader uiteengezet kan worden wat bedoeld wordt met de tekst «gezien haar ligging onder verkeersstromen van en naar Schiphol, onzeker is», aangezien er helemaal geen verkeersstroom over Teuge gaat.

De leden van de fracties van de VVD, CDA, D66, GroenLinks en ChristenUnie vragen onder verwijzing naar de d.d. 29 augustus 2017 aan de Staatssecretaris verzonden brief van Nationaal Paracentrum Teuge, Luchthaven Teuge, Cleantech Regio en VNO-NCW Midden of de Staatssecretaris kan bevestigen dat in het onderzoek dat door Helios wordt uitgevoerd routevariant B++ wordt meegenomen. Kan de Staatssecretaris ermee instemmen dat deze routevariant B++ verder wordt onderzocht en dat de opstellers van de routevariant B++ in overleg treden met CLSK en LVNL om deze verder uit te werken? Is dit alternatief, routevariant B++, eerder in beeld geweest? Zo ja, waarom is deze afgefallen en is gekozen voor andere alternatieven? Zo nee, waarom niet?

### **II Reactie van de bewindspersoon**