

Vergaderjaar 2017–2018

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 515

VERSLAG VAN EEN RONDETAfelGESPReK

Vastgesteld 13 september 2018

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat en de vaste commissie voor Defensie hebben op 21 juni 2018 gesprekken gevoerd over **Herindeling van het luchtruim**.

Van deze gesprekken brengen de commissies bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Agnes Mulder

De fungerend voorzitter van de vaste commissie voor Defensie,
Van Ojik

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Israel

Voorzitter: Agnes Mulder
Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten: Amhaouch, Van Brenk, Bruins, Remco Dijkstra, Kröger, Laçin, Agnes Mulder, Paternotte en Van Raan.

Aanvang 14.02 uur.

Blok 1: Luchtvaartdeskundigen

Gesprek met:

- De heer Melkert, TU Delft
- De heer Curran, TU Delft

De **voorzitter**:

Goedemiddag allemaal. Ik heet iedereen van harte welkom bij dit rondetafelgesprek van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. We gaan het vandaag hebben over de herindeling van het luchtruim. Allereerst heet ik natuurlijk onze gasten welkom: de heren Melkert en Curran van de TU Delft.

I would like to extend a warm welcome to both our guests: Mr Melkert and Mr Curran from TU Delft. These round table talks are divided into two blocks. In both blocks the procedure is as follows:

each guest/expert is given the opportunity to make a statement for which they receive a maximum of three minutes;

next, the participating MPs have the opportunity to ask questions; subsequently, the experts are kindly invited to answer the questions after which all participants can have a further exchange of views.

Ook de Kamerleden in ons midden heet ik natuurlijk van harte welkom: mevrouw Kröger van GroenLinks, de heer Paternotte van D66, mevrouw Van Brenk van 50PLUS, de heer Laçin van de SP, de heer Dijkstra van de VVD, de heer Amhaouch van het CDA en de heer Bruins van de ChristenUnie. Ik zou in eerste instantie graag het woord willen geven aan de heer Melkert.

De heer **Melkert**:

Met alle genoegen, uiteraard. Hartelijk dank voor de uitnodiging, mevrouw de voorzitter. Even ter introductie. Wij zijn met z'n tweeën van TU Delft. We hebben afgesproken dat ik de makkelijke vragen beantwoord en mijn collega de moeilijke vragen. Nee, hoor. We hebben een klein stukje geschreven en dat willen we ook met jullie delen. Daarin staan wat gedachten die we hebben als we nadenken over de indeling van het luchtruim. Waar we bij het maken van een goed ontwerp rekening mee zouden moeten houden, is eigenlijk te vervatten in drie kernwoorden: voorspelbaarheid, duurzaamheid en capaciteit. Dat zijn wat mij betreft de kernwoorden.

Voorspelbaarheid is in de luchtvaart enorm belangrijk. Als je weet wat er gebeurt, is de kans op verrassingen, en dus op fouten en veiligheidsrisico's, geminimaliseerd. Ik denk dat we door modernere computersystemen dingen steeds beter kunnen gaan voorspellen. Voorspelbaarheid geeft rust bij de verkeersleiding, geeft rust in de cockpit en zorgt voor veiligheid. Daarbij kunnen we denk ik nog een aantal stappen maken, met name door meer en meer de zogenaamde vierdimensionale navigatie in te voeren. Dan weten we niet alleen waar het vliegtuig is, maar ook op welk moment het vliegtuig ergens is. Dan kun je de capaciteit dus veel beter benutten. Dat is punt een.

Het tweede punt is duurzaamheid. Ook de luchtvaart kan en mag niet ontsnappen aan verduurzaming en ook bij de indeling van een luchtruim moet je daar rekening mee houden. Zo zou je er bijvoorbeeld van uit

moeten gaan dat we in de toekomst moeten streven naar een situatie waarin vliegtuigen de luchthavens in een continue daalvlucht naderen en van luchthavens vertrekken in een continue stijgvlucht, zodat niet continu op lagere hoogten gevlogen moet worden en het een naadloos in het ander past. Dat zijn de zogenaamde «continuous descent approach» en de «continuous climb departure». Dat zou eigenlijk de norm moeten worden en ik denk dat dit op termijn ook technisch haalbaar is. Daarnaast zou je ervoor moeten zorgen dat je zo min mogelijk omvliegt. In dit kader wil ik dan ook nog even de Single European Sky benadrukken: die moet gewoon echt gerealiseerd worden. We vliegen in Europa nog veel te veel om. Op dat vlak zijn nog brandstof en tijd te besparen.

Het laatste punt is capaciteit. Daar gaat het natuurlijk om. De luchtvaart groeit nog steeds en ook in ons luchtruim zal er steeds meer vraag naar capaciteit komen. Wij moeten heel duidelijk gaan inventariseren welke behoefte er is: welke behoefte is er bij de civiele luchtvaart – de belangrijkste economische factor – en welke behoefte is er bij de militaire luchtvaart? Er komt een nieuw wapensysteem, de F-35, maar er zullen ook militaire drones gaan komen, die in allerlei luchtlagen zullen gaan opereren. Daarnaast is er natuurlijk de General Aviation, de kleine luchtvaart, voor de mensen die gewoon een hoop plezier beleven aan luchtvaart. Dat is toch een beetje de kraamkamer van de grote luchtvaart. Daar moet ook ruimte voor zijn. Heel egoïstisch zeg ik er dan bij: ook onze onderzoeksinstelling wil een beetje ruimte hebben, namelijk om experimenten te doen. Je kunt heel veel met simulatoren doen, maar een goed experiment is op zijn tijd ook nodig. En als laatste denk ik dat er ook gewoon ruimte moet zijn om eens niks te doen met het luchtruim, zodat daarin alleen vogels en insecten vliegen. Daar moet je ook een beetje rekening mee houden.

Tot slot. Bij de inrichting zijn dus drie hoofdaanleidingen erg belangrijk: capaciteit, duurzaamheid en voorspelbaarheid. Aan de andere kant wil ik er wel gelijk bij zeggen: als we het luchtruim heringedeeld hebben, zijn niet alle problemen van vandaag opgelost. Het zal geen magic bullet zijn die alle problemen uit de wereld helpt, maar het kan wel een stukje helpen.

Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. Intussen is ook de heer Van Raan van de Partij voor de Dieren aangeschoven. Helaas zal hij straks wat eerder weg moeten in verband met een plenair debat. Maar ja, zo gaat dat in dit huis. Dan geef ik nu het woord aan de heer Curran. Mr Curran, the floor is yours.

De heer Curran:

Thank you for the opportunity to say something and to say that in English, which is **makkelijker voor mij**.

Following up from what my colleague said: I think it is an excellent ambition to redesign and to have a look at a redesign of the airspace in the Netherlands, and to do that in a way that is linked to all of the stakeholders involved. I think that, in the longer term, the Netherlands can be a real example for many parts of Europe and, indeed, the world. From a university perspective, that is important for us, because we want the research and the knowledge we are developing to have an international impact. I think the idea of having the Netherlands pushing that is excellent. These things take time. So, indeed, it is not a magic overnight solution, but it can be easily rolled out with, of course, some sort of a road map.

Having the national agenda, also in terms of research, fits into that and is a crucial one for us. Sometimes it is difficult for the collaboration between the university and the industry to have that in an integrated way. Of

course, we work with a lot of the industry partners in the Netherlands, but it can be difficult to bring everyone together. Now, that is something we are working on at the university.

Of course, we are involved in a lot of EU programmes such as Horizon 2020, Clean Sky 2 and SESAR. These are interesting ways in order to develop innovative concepts and technology. One last example for us is an initiative that we have undertaken at Rotterdam Airport. We have an agreement with them to have Rotterdam as a «living lab». We can trial new technology concepts and procedures including the concept of operations and what goes on with the airspace. Of course we are looking at things like noise abatement, emissions and particulate matter, and at the efficiency of the airport and the integration of the airport into both the local infrastructure and the community.

De voorzitter:

Thank you very much. Now, each of the MPs has the opportunity to ask one question. Firstly, we will collect all the questions. Subsequently, both our guests will be given the opportunity to give answers. Mr Van Raan will be the first to have the floor as he has to leave early.

Ik geef onze leden natuurlijk alle gelegenheid om een vraag te stellen. We beginnen bij de heer Van Raan omdat hij straks eerder weg moet vanwege een plenair debat. We verzamelen alle vragen, die vervolgens in een keer door de genodigden kunnen worden beantwoord.

Meneer Van Raan, ik geef u graag het woord.

De heer Van Raan (PvdD):

Thank you very much, madam chairperson, and thank you for being kind and considerate. I have a question for Mr Curran.

Mr Curran, you said that Rotterdam Airport could be an excellent example of a «living lab» both with a view to the integration of the airport into the local community and for trying out scenarios. That is, of course, if I have understood you correctly. Is there a scenario in which the number of flights is reduced because flights affect the well-being of both the local community and birds? What do you think such a scenario looks like?

De heer Bruins (ChristenUnie):

Voorzitter, kunnen we Nederlands spreken tegen de heer Curran? Do you understand Dutch, Mr Curran?

De heer Curran:

Yes, I do.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Dank u wel. We zijn het in Nederland zo gewend om Engels te blijven praten als iemand eenmaal Engels praat. Dus ik dacht: ik vraag het even. Heel goed.

Mijn vraag aan een van de heren of aan beide is de volgende. Ik hoor telkens dat het herzien van het luchtruim een organisch proces is. We zijn er nu al mee bezig en dat gebeurt eigenlijk voortdurend. Toch spreekt het Ministerie van «wanneer het luchtruim herzien is». Mijn vraag aan u is: wanneer is het luchtruim herzien? Wat is daarbij het criterium? Wanneer kunnen we zeggen: ja, nu is het luchtruim herzien?

Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. Het woord is aan de heer Amhaouch, CDA.

De heer Amhaouch (CDA):

Voorzitter, dank u wel. De heer Curran zei dat de mogelijke nieuwe aanpak van Nederland waarbij de verschillende stakeholders betrokken worden,

een voorbeeld kan zijn voor de rest van de wereld. De huidige indeling van het luchtruim is volgens mij jaren en jaren geleden tot stand gekomen. Door welke ontwikkelingen die in al die jaren hebben plaatsgevonden, verschilt de manier waarop wij het luchtruim nu herindelen van de manier waarop we dat vroeger deden?

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan de heer Dijkstra, VVD.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Voorzitter, dank u wel. Ik dank de heren voor hun bijdrage. Ik vind de drieslag – voorspelbaarheid, duurzaamheid en capaciteit – erg interessant. Wat ik daarin wel mis, en waar ik ook naar op zoek ben, is planning. Ik denk dat dat een vraag is die ons allen bezighoudt. Als we een nieuw luchtruim krijgen, kunnen de glijvluchten, de continuous descent approach en de continuous climb departure, daarbij dan daadwerkelijk direct worden meegenomen, rekening houdend met de huidige capaciteit, maar ook met groei in de toekomst?

De voorzitter:

Meneer Dijkstra, aan wie stelt u deze vraag?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Aan de heer Melkert.

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan de heer Laçin, SP.

De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. Dank ook aan beide heren voor hun bijdrage. Ik ben wel erg benieuwd naar het volgende. Kunnen wij bij de herziening van het luchtruim serieus kijken naar mogelijkheden om de routes van Schiphol verder omhoog te trekken, zodat we de laagvliegroutes van Lelystad, die we in ieder geval niet willen, niet hebben en ook nooit nodig hebben? Zien beide heren daar mogelijkheden voor?

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan mevrouw Van Brenk, 50PLUS.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Voorzitter. Ik wil aan de heer Melkert een vraag stellen in aanvulling op hetgeen de heer Laçin zegt. Je ziet nu dat Lelystad en Schiphol elkaar op een aantal punten kruisen. Kunnen we dat door de herziening van het luchtruim voorkomen?

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan de heer Paternotte, D66.

De heer Paternotte (D66):

Dank u wel. I have a question for Mr Curran. I would like to discuss the Schiphol Terminal Manoeuvring Area, the Schiphol TMA. I'm thinking of the airport's capacity to grow in the future. We have heard that raising the altitude of the Schiphol TMA could provide a solution for increasing the number of flight movements at Schiphol Airport beyond 520.000. What would you think of such a move? How would this affect the air traffic to and from regional airports in the Netherlands bearing in mind that there should be some kind of diversion in order to be able to continue the present way of accommodating air traffic to and from regional airports in the Netherlands?

Thank you, madam chairperson.

De voorzitter:

Het woord is aan mevrouw Kröger, GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Aangenomen wordt dat de huidige laagvliegroutes van Lelystad Airport verleden tijd zijn als het luchtruim is heringedeeld. Is die aanname realistisch? Wat moet er bij de herindeling van het luchtruim worden gewijzigd om dat te bewerkstelligen? Moet het verkeer van Schiphol daarvoor omhoog worden gebracht of moeten we ervoor zorgen dat de kruisingen er niet meer zijn? Kan dat?

De voorzitter:

Deze vragen stelt u aan ...?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Aan de heer Melkert.

De voorzitter:

Aan de heer Melkert. We beginnen dan maar met de heer Melkert. Ik geef hem graag het woord.

De heer Melkert:

Ik heb een heleboel dingen opgeschreven. Ik hoop dat ik dat goed heb gedaan. De eerste vraag van de heer Van Raan ging over het «living lab», dus ik denk dat die voor mijn buurman is.

Meneer Bruins zei dat het herzien van het luchtruim een organisch proces is en vroeg wanneer het luchtruim nu herzien is. Ik denk dat ik daar geen antwoord op heb. Het is inderdaad een organisch proces. Ik denk ook dat het niet alleen om het luchtruim zelf gaat, maar om iedereen die in of met dat luchtruim bezig is. Wij zijn ermee bezig, de mensen die vliegen zijn ermee bezig, de luchtverkeersleiding houdt zich ermee bezig, de lucht-havens zijn ermee bezig. Er is ook allerlei techniek aan boord van vliegtuigen; soms is die er wel, soms is die er niet, en die verandert in de toekomst. Het is een manier om dingen te faciliteren en, wat mij betreft, met name een manier om te kijken hoe we het nauwkeuriger kunnen gebruiken. Hoe kunnen we ervoor zorgen dat het preciezer wordt, dat het voorspelbaarder wordt, dat je heel precies weet wie wanneer waar is? Dat kun je veel preciezer maken, maar dat vergt wel dat alle vliegtuigen die in dit luchtruim vliegen daar de apparatuur voor hebben. Dat is langzamerhand steeds meer het geval. We maken de stap van navigatiesystemen die op de grond staan naar satellietnavigatie. Dat zit er natuurlijk wel allemaal aan te komen. Het is dus echt een organisch proces.

De voorzitter:

De heer Bruins, die deze vraag stelde, heeft hierover een vervolgvraag.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Tot nu toe zegt het ministerie telkens: tot de herziening van het luchtruim kunnen we niet verdergaan dan 10.000 vluchten voor Lelystad Airport en pas na de herziening van het luchtruim kun je meer dan 10.000 vluchten laten plaatsvinden. Maar is het dan niet andersom, namelijk «zodra je meer dan 10.000 vluchten kunt laten plaatsvinden, is het luchtruim volgens de definitie van het ministerie herzien»?

De heer Melkert:

Ik vind dat soort woordspelletjes altijd lastig.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Maar andersom kan het dus niet gezegd worden.

De **voorzitter**:

U mag wel allebei via de voorzitter spreken.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Excuus, voorzitter.

De **voorzitter**:

Laten we het zo even doen.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Maar de manier waarop het ministerie het zegt, gaat die kant op: zodra het herzien is, kun je er meer dan 10.000 laten plaatsvinden. Maar er is geen moment aan te wijzen waarop je kunt zeggen: nu is het herzien. Dat ligt gewoon aan je definitie, die het ministerie dus blijkbaar andersom hanteert. Dat laatste hoeft u niet te bevestigen, maar dat eerste, dat je dat niet zou kunnen zeggen, is een interessante observatie. En daarachter plaats ik een vraagteken.

De **voorzitter**:

Ik hoor liever een vraag. De heer Melkert.

De heer **Melkert**:

Dank u wel voor de vraag. Nogmaals, het blijft echt een organisch proces. Het ligt eraan wat je ermee wilt. Als je wilt voorkomen dat langdurig laag gevlogen wordt, dan zul je daar ruimte voor moeten maken. Daar zul je dus een stuk herinrichting voor moeten realiseren. Je kunt best 20.000 vluchten laag laten vliegen, maar daar zit denk ik niemand op te wachten. Je kunt Lelystad best uitbreiden naar 20.000 of 30.000 vluchten – ik weet niet wat de baan of de luchtvaartmaatschappij aankan – maar als je die niet laag wilt laten vliegen, dan zul je daar ruimte voor moeten hebben in het luchtruim. Dus in die zin hangt het daarmee samen.

De **voorzitter**:

Dank u, meneer Melkert. Er is ook een vraag van de heer Paternotte.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik wil het iets concreter zeggen. Ik zou graag iets van een beeld hebben bij dat organische proces. Ik begrijp dat het bij de herverdeling van het luchtruim de vraag is welk luchtruim onder welke verkeersleiding valt. Welk luchtruim is nou beschikbaar voor welk verkeer? Wat is Dutch Mil en wat is burger? En bij welke verkeersleiding? Op welke momenten van de dag kunnen we het luchtruim voor wie openstellen? Worden bij dat soort vraagstukken al heel grote wijzigingen aangebracht in aanloop naar het moment waarop wordt gezegd dat het luchtruim is herzien? Kunt u daar een voorbeeld van geven?

De **voorzitter**:

Dank u wel. Het woord is aan de heer Melkert.

De heer **Melkert**:

Ik denk dat dit een van de kernvragen is van die herindeling: wie krijgt welk stukje luchtruim? Vandaar dat ik de capaciteit noemde en de vijf partijen die allemaal iets willen. We hebben dit bij de TU Delft van tevoren geïnventariseerd: we kwamen alleen al op 37 verschillende dingen waar je aandacht aan zou moeten besteden. Wat is bijvoorbeeld de behoeftestelling van de luchtmacht? Als daar duidelijkheid over is, kunnen we kijken of we dat kunnen inpassen of niet. En wat is dan de behoeftestelling van de kleine luchtvaart? Het is een heel complex proces waarin alles met alles samenhangt.

De heer **Paternotte** (D66):

Dat begrijp ik, maar mijn vraag is natuurlijk de volgende. Als het een organisch proces is dat stap voor stap plaatsvindt, dan is het in ieder geval geen big bang, zo van «nu is het luchtruim herzien» wat betreft dit soort grote vraagstukken: wat is de verdeling tussen militair en civiel, maar ook tussen verschillende verkeersleidingen en welke hoogtes gelden voor het regionale verkeer van Schiphol? Denkt u dat bij dat soort vraagstukken al grote aanpassingen kunnen worden verwacht voor 2023?

De heer **Melkert**:

Dat ligt er helemaal aan wanneer die beslissingen vallen. Als ik het proces goed begrepen heb, wordt begin volgend jaar een startbesluit verwacht. Dan wordt er naar varianten gekeken. Als je dan een beetje een idee hebt van de varianten die mogelijk zijn, dan is dat een moment om te zeggen welke op korte termijn in te voeren zijn. Dan kun je nu al dingen doen, maar sommige zullen complexer zijn om in te voeren. En naarmate het complexer wordt, gaat het gewoon langer duren. Daar is denk ik nu nog niet heel specifiek iets over te zeggen.

De **voorzitter**:

Dan is er ook nog een vervolgvraag van de heer Van Raan. Ik kijk even naar de klok. We hebben tot vijf over half. U heeft al allemaal vragen gesteld. Dit lijkt mij een vrij cruciaal onderdeel van dit rondetafelgesprek. Daarom wil ik daarvoor nu wat meer ruimte bieden, maar als u denkt dat het niet per se hoeft, dan geef ik u dat ter overweging mee, want er zijn nog meer vragen die beantwoord moeten worden. Ik geef het woord aan de heer Van Raan.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Voorzitter, dank u wel. Het is inderdaad van belang. Het is een technische vraag, die in ieder geval niet politiek is bedoeld. Zou je kunnen zeggen dat het moment van de herindeling van het luchtruim er is als er handhaafbare aantallen en afspraken zijn over de vliegbewegingen die in het luchtruim passen? Nogmaals, de Minister heeft toegezegd dat gehandhaafd gaat worden. Dat kan alleen maar als de zaken vastliggen. Is het moment waarop de luchtruimverdeling wettelijk is vastgelegd, dan niet wél een moment van een big bang?

De heer **Melkert**:

Dank u wel voor de vraag. Het is natuurlijk een heel lastige vraag, die wel degelijk op z'n minst politiek geladen is. Voor sommige mensen is hij zelfs zwaar politiek geladen denk ik. Op het moment dat je een maximum afspreekt, kun je dat gaan handhaven. Je kunt kijken hoeveel vliegtuigen we fysiek gezien in ons luchtruim kwijt kunnen: je rekent dan uit wat de vliegtuigdichtheid is per kubieke kilometer. Technisch gezien zou je er nog veel meer in kunnen duwen, maar ik denk dat niemand er echt op zit te wachten dat Schiphol naar 2 miljoen bewegingen groeit. Dat is overigens wel de langetermijntrend voor de rest van de wereld. Gemiddeld is de groei 5% per jaar. Dat is iedere vijftien jaar een verdubbeling. Dat betekent tussen nu en 2030/2035 een verdubbeling van het luchtverkeer. Voor 2050 betekent dat nog een keer een verdubbeling. Als je dat in Nederland zou doen, dan zou het aantal bewegingen op Schiphol van 500.000 naar 1 miljoen en vervolgens naar 2 miljoen gaan. Dat zie ik dus niet gebeuren.

De **voorzitter**:

Er is een vervolgvraag van mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dat laatste, die 2 miljoen, laat ik gewoon even passeren. Ik sloeg heel even aan op die 10.000 tot de herindeling van het luchtruim. Schetst de

heer Melkert nou dat de keuze van 10.000 een wenselijkheid is, zo van «we willen niet meer laag vliegen»? Ik had begrepen dat er tot de herindeling van het luchtruim maar 10.000 in pasten. Of is dat niet zo?

De heer **Melkert**:

Hier geldt natuurlijk ook: waar een wil is, is een weg. Als je gewoon uitrekt hoeveel vliegtuigen per uur 10.000 per jaar is, dan blijkt dat dat maar heel weinig is. Dat zijn geen tientallen vluchten per uur. En die zullen zich waarschijnlijk ook nog concentreren op bepaalde momenten op de dag. Opnieuw geldt dat fysiek veel meer zou kunnen, maar de vraag is andermaal of dat überhaupt wenselijk is. Ik denk voor de omwonenden zeker niet.

De **voorzitter**:

Er is ook een vervolgvraag van de heer Dijkstra, VVD.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

We hebben een plan van aanpak. Op een gegeven moment start je met de luchtruimherziening of zijn we ermee gestart. Ik begrijp dat het een organisch proces is. Dat betekent dat je eigenlijk nooit klaar bent. Is dat correct?

De heer **Melkert**:

Dat is correct, en ik mag hopen dat we nog heel veel ontwikkelingen zullen doormaken waarbij onze universiteit ook van betekenis kan zijn. Het wordt technisch gezien steeds beter. Vliegtuigen worden beter. We zien dat moderne vliegtuigen gewoon veel sterker kunnen stijgen dan oudere vliegtuigen. Er wordt technisch meer mogelijk en op een gegeven moment zul je dat moeten accommoderen. In Engeland maakt men een vergelijkbaar proces door. De laatste herindeling van het luchtruim daar heeft 40 jaar geleden plaatsgevonden. Sinds die tijd is er natuurlijk heel wat gebeurd. Ik mag hopen dat dit in de toekomst gewoon door zal blijven groeien.

De **voorzitter**:

Hebben de leden op dit punt nog meer vragen? Anders gaan we door met de beantwoording van de andere vragen.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

En onze laatste herindeling? Wat we hebben, is er sinds de jaren vijftig. Is dat correct? Of hebben we tussentijds al stappen gezet en afgerond?

De heer **Melkert**:

Dat antwoord moet ik even schuldig blijven, maar misschien kunnen de mensen van de luchtverkeersleiding straks de vraag beantwoorden hoe oud onze huidige indeling is.

De **voorzitter**:

Dan laten we die vraag mooi voor het volgende blok liggen. Ik wil de heer Melkert verzoeken om de overige vragen die aan hem zijn gesteld, te beantwoorden.

De heer **Melkert**:

Ja, dank u wel. Volgens mij was ik gebleven bij meneer Dijkstra. Hij vroeg wanneer je de continue daalvlucht en de continue stijgvlucht zou kunnen invoeren. Dat gebeurt al gedeeltelijk. Met name in de niet-piekuren vinden de zogenaamde «continuous descent approaches» plaats om zo min mogelijk overlast te veroorzaken. Wat mij betreft zou in de toekomst de norm moeten worden dat dit ook in de piekuren gebeurt om zo min mogelijk overlast te veroorzaken. Het hangt er een beetje van af: kunnen

de vliegtuigen het aan, kan de luchtverkeersleiding dat aan, is er voldoende ruimte op Schiphol om dat te kunnen? Door een nauwkeuriger plaats- en tijdsbepaling – wanneer is welk vliegtuig waar? – wordt natuurlijk steeds meer mogelijk. Dan kun je dat veel beter sturen. Dan wordt het voorspelbaarder.

De voorzitter:

U heeft ook een vraag van de SP over de routes bij Schiphol.

De heer Melkert:

De vraag was of de routes rond Schiphol omhoog kunnen. Doelt u dan met name op het continu stijgen? Of bedoelt u iets anders?

De heer Laçin (SP):

Mij vraag was of bekeken kan worden of bij de routes van en naar Schiphol – u zei het inderdaad – direct hoger kan worden gevlogen dan nu gebeurt. Zo wordt in het luchtruim dat nu wordt gebruikt, meer ruimte gecreëerd. Kunnen de vluchten van Schiphol omhoog? Dat is de vraag.

De heer Melkert:

Ja, technisch gezien wel. Ik zei al dat moderne vliegtuigen sterker kunnen stijgen dan andere vliegtuigen. Een vliegtuig vliegt het liefst op grote hoogte, op kruishoogte, want daar is de lucht lekker ijl. Dan heb je dus lekker weinig weerstand en dan heb je de minste uitstoot. Een vliegtuig wil dus zo snel mogelijk omhoog. De vraag is alleen hoe je dat in het luchtruim inpast en hoe je dat kunt verweven met de andere luchtverkeersleidingsgebieden om ons heen. We zijn natuurlijk niet alleen. Wat betreft zijn we maar een piepklein landje. Vandaar nogmaals mijn pleidooi voor een Single European Sky, voor een Europese aanpak.

Dan de vraag van mevrouw Van Brenk. Zullen vluchten van Lelystad en Schiphol elkaar in de toekomst niet meer kruisen? Kan dat voorkomen worden? Ja, technisch gezien kan dat voorkomen worden. Daarbij kun je je bijvoorbeeld het volgende voorstellen. Op het moment dat we heel precies weten wanneer wat gebeurt – als we binnen een minuut weten wat er gebeurt – zou je iets kunnen bedenken. Je weet bijvoorbeeld dat een vliegtuig op Schiphol en een vliegtuig in Eindhoven tegelijkertijd willen vertrekken. Als je ze allebei weg laat gaan, gaat het mis, maar als je het vliegtuig op Schiphol 30 seconden laat wachten, dan zweeft het mooi netjes het luchtruim binnen. Daar kun je rekening mee houden. Als je dat beter kunt plannen – dus de xyz-coördinaten en een tijd erbij op enkele tientallen seconden nauwkeurig – dan kun je veel meer. Vliegtuigen zijn daar zo langzamerhand echt wel geschikt voor.

Volgens mij is de volgende vraag, van de heer Paternotte, voor mijn collega. Mevrouw Kröger stelde min of meer dezelfde vraag als mevrouw Van Brenk: is laag vliegen dan gewoon verleden tijd? Technisch gezien kan dat. Dat moet je gewoon plannen. Ik zeg het opnieuw: als de voorspelbaarheid omhooggaat, wordt het veel makkelijker om dat te doen. Dan kun je dat in de toekomst voorkomen.

De voorzitter:

Helder. Dank u wel.

De heer Curran:

The first question I remember was about the initiative we have undertaken at Rotterdam Airport, which is called Innovation Airport. The idea of a «living lab» is indeed something that involves and engages multistakeholders. Its primary goal is innovation and it is accommodating growth in a sustainable and safe way. It is primarily reducing the impact of flights. My colleague already mentioned that the predictions are in the range of 2% to 5% per year. It will probably be closer to 2% in Europe and closer to

5% towards the East. There are lots of ways in which we can come up with smart procedures, for example in the field of noise. The technology in the first instance is really bringing the levels of noise down significantly in comparison with the original equipment manufactures. We can also look at ways of minimizing the annoyance and the distribution of the noise, also in terms of when that happens during the day.

Another thing that we are doing with Rotterdam concerns the concept of an eco wall, which absorbs and takes away noise. Quite a few colleagues from throughout the university are involved in that particular thing from an interdisciplinary way. Especially some of the colleagues at architecture, **bouwkunde**, are engaged in multistakeholder analyses. We had an involvement, for example, with a better ports region project some years ago to improve the way in which more people can be satisfied with the solutions. We use our models, our simulations, first of all to look at predicting a likely impact. The «living lab» offers the opportunity to actually change things in the field and see whether the impact is positive.

De voorzitter:

I think we have two remaining questions. Mr Van Raan wants to ask a question now. Please, keep it short.

De heer Van Raan (PvdD):

I'll be quick. Who represents the future generations in the multistakeholder approach you mentioned? And who represents the living environment, the animals for example?

De heer Curran:

Hopefully, everybody is involved. For future generations? That is a tough one. The purpose of everything we are trying to do with sustainability, with the reduction of environmental impact, is to come up with better ways of supplying the demand that is there. The growth will be there, so it depends whether you want to have that at Schiphol, at Lelystad or at Rotterdam.

De voorzitter:

There are still some remaining questions from Mr Amhaouch, Mr Paternotte and Mr Laçin. Maybe you can answer those?

De heer Curran:

There was the question about the height, but I thought we had sort of covered that one.

De voorzitter:

Indeed, Mr Laçin's question was answered by Mr Melkert. The questions posed by Mr Amhaouch and Mr Paternotte are still unanswered. Mr Paternotte, could you please repeat your question as briefly as possible?

De heer Paternotte (D66):

I cannot keep it any shorter than I did, so I think I'll just have to repeat my question. My question is about the Schiphol Terminal Manoeuvring Area. We have heard that one of the solutions for accommodating future growth, for accommodating more air traffic at Schiphol Airport – I do not know whether I am using the right phrase – is raising the altitude of the Schiphol TMA. What would you think of such a move? How would this affect the air traffic to and from the regional airports in the Netherlands, which are, of course, interconnected?

De heer Curran:

Yes, that is correct: if the air space was heightened, it would accommodate more flights or whatever. We have already mentioned that the

aircraft themselves have a preference for things like that. For example by using CDM, continuous descent manoeuvres, you can reduce the impact of noise. Part of the reason why these things need to be done in a sort of stepped manner is to be able to look at the design of the new system's layers and how they are integrated together. A large part of the problem occurs because these parts of the zones are separate at the moment. They are therefore inefficient and ineffective. So it is both raising the height and integrating the layers.

De heer **Paternotte** (D66):

Which of the layers would you like to peel back first?

De heer **Curran**:

The lowest one. No. I think it is the integration of the zones. So that would be the first thing that I would look at to see how the air traffic flows can be better organized in a more efficient way. That includes the interaction with the military set-up as well.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan wil ik de heer Amhaouch verzoeken zijn vraag te herhalen.

De heer **Amhaouch** (CDA):

We redesigned our air space many years ago, maybe even 50 or 60 years ago. Have there been fundamental changes in the approach or have the instruments been fundamentally changed in such a way that they make it more effective to redesign the air space today? Has there been a really fundamental change over these years?

De heer **Curran**:

There are a lot of new procedures, like the CDM et cetera, but I also mention the tools to optimize the flight trajectory management as such and some of the new approaches being pursued from SESAR, for example for the trajectory management concerning not just the position of the aircraft but also the time. Furthermore, there are a lot of tools and systems being developed to allow these things to be implemented. You could call that highly fundamental. There is a lot of conservatism in the field, so it takes a long time for a lot of these technologies to be accepted and to be integrated into the system, which probably slows things down more than it should. But, of course, safety is the primary interest when you are introducing new technologies or new procedures. The most fundamental thing is to open up the air space and to look again at how the air space should be designed to reduce the impact in terms of annoyance, but we should also look at where those flights et cetera can go and revalue some of this very old legacy, for example the arrival and departure rates, which are the most annoying to a local community. Of course, there is also the traffic which is flowing through. I think that can be improved significantly. We do certain work at that to look at how much we can increase and better distribute those new flights.

De **voorzitter**:

Ik dank u beiden voor uw uitgebreide toelichting. Daarmee heeft u de Kamerleden vandaag zeker verder geholpen. We gaan nu enkele ogenblikken schorsen opdat de andere gasten kunnen binnenkomen. Hartelijk dank voor uw komst naar de Tweede Kamer.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Blok 2: Luchtverkeersleiders

Gesprek met:

- Commodore Dhr. Steur, Koninklijke Luchtmacht
- De heer Van Avermaete, LVNL
- De heer Lokman, MUAC
- De heer Bucuroiu, Eurocontrol

De voorzitter:

Welkom bij het tweede blok van de hoorzitting Herindeling van het luchtruim van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. We hebben in deze ronde vier gasten. Especially for our last guest: you will be able to have three minutes to say what you want to share with us. Then the questions will be asked in English to you as well. The members will have the opportunity to ask those questions. Thank you very much. Ik geef graag het woord aan de heer Steur van de Koninklijke Luchtmacht.

De heer Steur:

Dank u wel, voorzitter en leden van de commissie. Dank voor de uitnodiging en de mogelijkheid om kort het perspectief vanuit Defensie in het algemeen en het CLSK specifiek te mogen schetsen. Mijn betoog zal in hoofdlijnen neerkomen op het betoog dat ook gehouden is tijdens het rondetafelgesprek omtrent governance, dus u zult daar ongetwijfeld elementen uit herkennen.

Het belangrijkste voor ons is dat het dossier vele partijen kent, met verschillende belangen en vooral ook een gezamenlijk belang. En dat is een efficiënte en effectieve invulling van het Nederlandse luchtruim. Defensie als gebruiker, beheerder maar ook beveiliging van dit luchtruim hecht daarbij aan een aantal uitgangspunten. Die betreffen met name het gezamenlijk belang. Daar dient de focus te liggen. ik noem de gelijkwaardigheid in besluitvorming en governance middels een goede samenwerking tussen beide verantwoordelijke ministeries, participatie van alle stakeholders en uiteindelijk ook een stuk flexibiliteit.

Voor Defensie – en ik hoop eigenlijk voor ons allemaal – is het primaire belang natuurlijk de nationale veiligheid. Dat is ook de veiligheid in ons nationale luchtruim. Dat is een grondwettelijke taak, en die is verdeeld in drie hooftaken: het beschermen van het eigen grondgebied en dat van bondgenoten, het bevorderen van de internationale rechtsorde en stabiliteit en het verlenen van bijstand bij rampen en crises. Om die taken te kunnen uitvoeren, hebben we bij Defensie eigenlijk twee zaken nodig. De luchtmacht hecht daarbij aan inzetbaar materieel en vooral aan het kunnen beschikken over voldoende getrainde crews. Dat is niet alleen kwantitatief maar ook kwalitatief.

Daar ligt voor mij de kern. Dat heb ik vorige keer ook met u gedeeld. Als ik afscheid neem van onze mensen die op uitzending gaan, dan hoop ik dat ik ze ook in de toekomst recht in de ogen kan kijken, maar met name ook hun thuisfront, omdat wij er in ieder geval alles aan hebben gedaan om ze de juiste getraindheid te geven, zodat ze ook terug kunnen komen en daar veilig hun werk kunnen doen. Dat vereist beschikbaarheid van trainingsgebieden. Dat zijn gebieden waar kwalitatieve maar ook kwantitatieve eisen aan worden gesteld, en het liefst dichtbij onze eigen vliegtuigen, zodat we brandstof kunnen besparen en we de trainingswaarde per vlieguur kunnen maximeren. We hebben behoefte aan gebieden boven land, boven zee en we moeten supersoon kunnen vliegen, en zo zijn er nog tal van kwalitatieve eisen. Die zullen allemaal moeten passen in het grotere puzzeltje met wederzijds respect voor de requirements die bij de verschillende partijen liggen.

Maar dergelijke gebieden zijn inmiddels schaars in Nederland. Met de sterke vermindering van de aantallen vliegbases en vliegtuigen zijn de trainingsmogelijkheden in de afgelopen jaren best veel afgenomen. Veel

van de ruimte om boven ons eigen grondgebied te kunnen trainen, is verdwenen. Bovendien nam het aantal restricties in al die gebieden enorm toe. Maar daar is nu een kentering in waarneembaar. De tijden veranderen. Ik denk dat de veiligheidssituatie zoals die zich nu ontwikkelt, daar alle aanleiding toe geeft. Steeds meer wordt er een beroep gedaan op Defensie, en dus ook op de luchtmacht. En steeds meer richten die verzoeken zich op hoofdzaak 1: de bescherming van het eigen grondgebied en het bondgenootschappelijk grondgebied. Daardoor zullen ook de inspanningen van Defensie in de toekomst weer moeten groeien, niet alleen door de inzetbaarheid van de huidige systemen te verbeteren, maar ook door nieuwe en meer systemen. Dat zijn systemen die eisen stellen aan de trainingsomgeving en een toenemend beroep doen op geschikt en beschikbaar luchtruim.

Een en ander noopt tot heroverweging van de huidige indeling van het luchtruim. Binnen deze heroverweging verdient onze nationale veiligheid absoluut de volle aandacht. Wij hechten aan een basis van gelijkwaardigheid in besluitvorming en governance, zoals gezegd middels een goede samenwerking tussen betrokken ministeries om het gezamenlijk belang te kunnen dienen, in goede afstemming met alle stakeholders, met aandacht voor onze omgeving.

Voorzitter. Dank voor uw aandacht.

De voorzitter:

U ook hartelijk dank. Het woord is aan de heer Van Avermaete.

De heer Van Avermaete:

Dank u wel. Mijn naam is Jurgen van Avermaete. Ik ben in het managementteam van Luchtverkeersleiding Nederland als general manager procedures verantwoordelijk voor onder andere de luchtruimherziening en de inrichting van Lelystad. LVNL maakt luchtvaart mogelijk. Veiligheid is daarbij onze topprioriteit, want we zijn verantwoordelijk voor het veilig en efficiënt afhandelen van het civiele vliegverkeer in het druk bevlogen Nederlandse luchtruim. Daarnaast zijn we beheerder van het Nederlandse civiele luchtruim en zorgen we binnen de Nederlandse en Europese wet voor zo efficiënt mogelijke routes.

We willen de toekomstige ontwikkelingen van de luchtvaart ook in Nederland mogelijk maken. Daarbij is het belangrijk om de complexiteit van het werk van de verkeersleider te reduceren en om de negatieve impact van de luchtvaart op de omgeving te verminderen door te streven naar zo snel mogelijk klimmen en het faciliteren van zo veel mogelijk glijvluchten. Om dit allemaal te bereiken, is onder andere de luchtruimherziening nodig.

LVNL heeft veel vertrouwen in de samenwerking met Defensie, het CLSK en het MUAC onder regie van het Ministerie van IenW. Er zijn veel partijen bij betrokken en het is essentieel dat alle belangen op tafel komen. Er moet dan ook voldoende tijd en aandacht worden besteed aan het participatietraject, met duidelijke spelregels waarover een brede afspiegeling van de samenleving meepraat.

De luchtruimherziening is veel meer dan een technisch ontwerp, meer dan lijntjes op een kaart. Het is een belangenafweging van economie, duurzaamheid, leefbaarheid en geoefendheid van militairen. Als ik u een paar voorbeelden mag geven. Bij het mijden van woonkernen vliegt het verkeer als gevolg daarvan meer over rustige gebieden met dorpen of over stiltegebieden. Als u de uurcapaciteit en punctualiteit van de mainport Schiphol ziet, die belangrijk zijn voor onze home-carriers, dan kunnen die tegelijkertijd beïnvloed worden door de routes van en naar andere luchthavens. De route met de minste uitstoot hoeft niet altijd de route te zijn met het kleinste aantal gehinderden. Defensie heeft een veranderde oefenbehoefte voor de F-35, en afhankelijk van dat besluit en

de locatie van die gebieden, kan dat ook weer consequenties hebben voor het civiele verkeer.

Deze afwegingen zijn niet aan LVNL, maar vragen om politieke keuzes. Wat u van LVNL mag verwachten, is dat wij de opties en de consequenties open op tafel voorleggen. Op basis van de politieke keuzes ontwerpen we samen met het CLSK en het MUAC een toekomstbestendig luchtruim met veilige routes en procedures. Hoe meer randvoorwaarden er worden gesteld, hoe moeilijker en complexer het zal zijn.

Verbeteringen zijn eerder dan in 2023 al te merken, omdat we ontwerpen via tussenstappen in plaats van te mikken op één big bang. Het is daarbij essentieel dat politieke en operationele afspraken met de buurlanden gemaakt worden. De ontsluiting van Lelystad is een onderdeel van die herziening. De Minister heeft hoger vliegen op de aansluitroutes van en naar Lelystad al als uitgangspunt gesteld voordat verdere groei op Lelystad mogelijk is. Dat is ons glashelder en daar gaan we mee aan de slag. LVNL gaat samen met de partners op basis van de uitgangspunten die de Minister en de Staatssecretaris van Defensie kiezen voor het optimale resultaat voor luchtvaart, omgeving en economie.

Dank u wel.

De voorzitter:

U ook hartelijk dank. Dan is nu het woord aan de heer Lokman van het MUAC.

De heer Lokman:

Dank u wel, voorzitter. Dank u wel voor de uitnodiging. Mijn naam is Niels Lokman en ik ben hoofd strategie en performancemanagement in Maastricht UAC. Maastricht UAC is een onderdeel van Eurocontrol in Brussel, maar wij verzorgen de luchtverkeersleiding voor al het civiele verkeer boven een hoogte van acht kilometer. Sinds vorig jaar is ook de dienstverlening aan militair verkeer boven Duitsland en Nederland aan ons toevertrouwd. Wij zijn een requirement based organisatie, dus wij proberen zo goed mogelijk datgene wat de klant en staten van ons vragen, uit te voeren. Wij handelen boven de 5.000 vliegtuigen per dag af. Het luchtruim is druk en wordt drukker en de complexiteit van het verkeer neemt toe, maar onze operatie is puur en alleen gebaseerd op requirements. In die zin zijn die voor ons land voorwaardelijk voor datgene wat wij doen, wat wij ontwikkelen en op welke manier wij ons luchtruim afhandelen.

Er zijn grote afhankelijkheden in het luchtruim. Nederland is in die zin niet groot. Met een vliegtuig vlieg je er snel doorheen. Alles wat je hier doet, hier bedenkt en hier als uitgangspunt hanteert, moet beschouwd worden in een groter geheel van een best complex deel van Europa met een hoge congestie. Wij noemen dat saturatie die hier en daar in het luchtruim optreedt. Een belangenafweging tussen militair gebruik, civiel gebruik en klein gebruik is dus zeer noodzakelijk. De richtlijnen en de randvoorwaarden die de overheid schetst en ons geeft, zijn daarbij de uitgangspunten die wij hanteren.

Over die afhankelijkheden: er zijn punten in Europa – en die liggen best dichtbij Nederland – die heel druk zijn. Zuidoost-België is zo'n knooppunt waar heel veel verkeer samenkomt. Ook al lijkt dat ver weg, dat zijn precies de aspecten die moeten worden meegenomen in het programma dat de Nederlandse overheid nu ook heeft ingestoken. We zijn heel erg blij dat dit programma er komt. Het neemt alle belangen van partijen in ogenschouw, maar zorgt ook voor de verbinding met de landen om ons heen, om op die manier te zoeken naar opportuniteiten en win-winsituaties voor de partijen.

Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. Mister Bucuroiu.

De heer **Bucuroiu**:

I am from EUROCONTROL. I am representing the Directorate Network Management. I would like to start by saying: from our point of view the initiative that the Dutch authorities have taken is a very important one. It is a forward-looking, timely initiative that will bring the Dutch airspace into the next decade in a safe, environmentally friendly and capacity effective manner. It is a timely development. We have always looked at this particular initiative as a sort of pioneering initiative that can be used as a best practice in other parts of the network.

I am representing EUROCONTROL in its capacity as network manager. We have been designated by the European Commission as part of the Single European Sky initiatives to execute the network functions. Among those is the air traffic flow management function. That function ensures a safe and efficient distribution of the traffic flows across the entire European network. We have been entrusted with the European route network design function. That is the function of designing the entire European airspace. And we have other, more technical functions like dealing with the allocation of the transponder codes and radio frequency functions.

In the context of this project the most important functions are the route network design function and the air traffic flow management function. We normally run up to 300 major parallel airspace projects in the European network. This, of course, would be one of them. We are ready to support the Dutch authorities and to facilitate the international dimension of this project. It is essential, because one of our tasks is to make the airspace in its entirety interoperable and interconnectable for both civil and military users of the airspace. We need to provide the military and civil users with a network that is flyable and that interconnects properly in its entire dimension.

We will do everything necessary to support this initiative by inviting all the operational stakeholders involved, states and the ANSP's. This goes even beyond the neighbours of the Netherlands, because any change in the airspace might generate changes in traffic flow in other parts of the network. And everybody needs to support everybody in such changes. We always try to accomplish the best possible solution in airspace changes. You must be aware that there are other airspace changes in the network that influence the way traffic develops in the Dutch airspace. They also need to be taken into account. We will ensure the synchronization dimension in the airspace design, that will be very useful.

I would like to underline again the need to respond to both civil and military users. We have new emerging military requirements, we have new types of military missions and we have new types of military aircrafts that require a different consideration and a different type of integration of those requirements into the entire network.

To conclude, chairlady, I am very happy to be here. I would like to encourage all the authorities to move forward with this and to use this as a best practice. We from EUROCONTROL will support the Netherlands, one of our member states, in bringing this project to success.

Thank you very much.

De **voorzitter**:

Thank you very much. Mevrouw Kröger van GroenLinks, het woord is aan u.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik ben nog een beetje verbaasd over het eerste deel van deze sessie. Daar komen dan ook mijn vragen vandaan. Het beeld dat wij hadden was: 2023 is een soort hard moment wat betreft de herindeling

van het luchtruim; daarna is het heringedeeld en kunnen die vliegroutes omhoog. Ik hoorde in de eerste sessie dat het een veel meer fluïde proces is, dat het niet één hard moment is, en dat die laagvliegroutes eigenlijk een kwestie van planning en inpassing zijn. Mijn vraag is: wat is het obstakel om vanaf dag 1 hogere aansluitroutes te hebben vanaf Lelystad Airport en vanaf dag 1 continuous descent approaches te hebben? Wat is het obstakel en waarom zitten we vast aan iets waar we niet zo gelukkig van worden?

De voorzitter:

En uw vraag is specifiek gesteld aan?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Aan de heer Van Avermaete.

De voorzitter:

Aan de heer Van Avermaete van LVNL. Het woord is aan de heer Paternotte van D66.

De heer **Paternotte** (D66):

One question en een vraag, if you allow me, chairlady. Mr Bucuroiu, before your current director, Mr Brennan, entered office, he stated: the airspace over the Netherlands could be redesigned within two years, rather than the six years that we currently plan. I wonder what the Netherlands should do in order to shorten the amount of time we need for this operation.

Ten tweede wil ik een vraag aan commodore Steur stellen. De aanleiding van deze hoorzitting was de discussie over het luchtruim bij Lelystad Airport na herindeling. Nu ga ik u een vraag stellen die wellicht als een vraag van een leek overkomt. Ik heb weleens meegekeken met een controller en spreek ook weleens oud-luchtverkeersleiders. Die wijzen dan op het feit dat de Waddenzee voor het grootste deel militair luchtruim is en dat alleen al dat simpele feit het onmogelijk maakt dat vluchten vanaf Lelystad via het IJsselmeer, de Waddenzee en een stuk Noordzee naar hoger luchtruim stijgen. Ze zeggen dat, als dat wel mogelijk zou zijn, routes over het oude land niet of nauwelijks nodig zouden zijn. Wij hebben minder F-35's dan F-16's en die hebben andere vereisten. Wat betekent dat voor het benodigde oefengebied voor dat toestel? Zijn simpele oplossingen zoals ik die nu schets en gesprekken daarover denkbaar en staat u daarvoor open?

De voorzitter:

Ik merk dat ik misschien even had moeten zeggen hoeveel vragen u mocht stellen in deze ronde. Er worden er nu twee gesteld. Misschien wil mevrouw Kröger ook nog een tweede vraag toevoegen. Dan stellen we allemaal twee vragen in één ronde. Ik geef mevrouw Kröger nog even de gelegenheid om over een tweede na te denken. Dan ga ik eerst even naar mevrouw Van Brenk en kom ik straks terug bij mevrouw Kröger.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Ik wil iedereen bedanken voor de inbreng en wil graag een vraag stellen aan de heer Steur. Hij geeft veiligheid een bredere dimensie. Hij heeft het minstens twee keer in zijn betoog gehad over het belang van samenwerking. Ik dacht dat die al een heel end verbeterd was doordat de militairen bij LVNL ingetrokken waren. Maar zijn er nog andere behoeftes bij de luchtmacht of Defensie dat u zegt: dat is voor ons echt van groot belang? Dat hoor ik heel graag.

En ik zou aan EUROCONTROL willen vragen: what are the dos and don'ts we have to consider if we redesign our airspace?

De voorzitter:

Dank u wel. Mevrouw Kröger, GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De tweede vraag die ik had ging vrij specifiek over de TMA Holland Regional, die in de Luchtruimvisie 2012 werd geïntroduceerd. Dit is wederom een vraag aan de heer Van Avermaete. Wat wordt de boven- en ondergrens in die TMA Holland Regional? Wat is daarin het beeld qua boven- en ondergrens?

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Laçin, SP.

De heer **Laçin** (SP):

Dank, voorzitter. Mijn beide vragen zijn voor de heer Van Avermaete van LVNL. Ook ik zit te worstelen met de informatie die wij in het eerste blok hebben gekregen, de informatie die wij nu hebben gekregen en de informatie die wij eigenlijk al maanden krijgen. Dat rijmt niet allemaal met elkaar volgens mij, maar goed. Wij hoorden in het eerste blok dat hoger vliegen eigenlijk nu al mogelijk is. Ik hoorde de heer Van Avermaete zeggen: het is druk, het zit vol, een herziening is noodzakelijk. Ik wil de heer Van Avermaete vragen om daar even op te reflecteren. Kan het nu al? Hoe druk is het luchtruim? Het proces van herziening van het luchtruim is organisch. Die big bang willen we niet, maar die 10.000 vluchten zijn er straks al. Dat is wat mij betreft al de big bang. Hoe kunnen we dat anders inrichten? Dat is vraag één.

Dan vraag twee. Uit de MER komt naar voren dat de aansluitroutes bij Zwolle en Wezep nog lager komen te liggen na herindeling van het luchtruim. Die gaan van 1.500 naar 900 meter. Hoe kan dat? Dat is een vrij specifieke vraag.

De voorzitter:

Zeker. De heer Dijkstra, VVD.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dank u wel. Ik heb een vraag aan de heer Steur van de Koninklijke Luchtmacht. U zegt dat samenwerking en gelijkwaardigheid belangrijk zijn. U krijgt zo meteen nieuw materieel, wat we echt hard nodig hebben, maar dat stelt andere eisen aan het luchtruim. In hoeverre is er bereidheid van alle partijen, dus ook civiele partijen, om concessies te doen aan wat nodig is, waardoor iedereen optimaal bediend wordt?

Dan heb ik een vraag over het specifieke stuk over de Veluwe. Daar zijn al schietterreinen gereserveerd, zoals bij Wezep. Ik neem niet aan dat dat ook direct is voor laagvliegende helikopters en dergelijke. Als dat niet het geval is, dan is het waarschijnlijk voor kanonnen en dergelijke. Maar is men bereid om een en ander uit te ruilen, zodat de luchtmacht enerzijds volledig aan zijn trekken komt als het gaat om de oefenruimte die hij nodig heeft voor de F-35 en we anderzijds zaken kunnen optimaliseren? Ik heb de kaart van het luchtruim gezien. Die kun je eigenlijk niet goed afdrucken, want dat is een grote mix in hoogtes en dieptes en dergelijke. Ik heb een tweede vraag als het mag, voorzitter, aan de heer Van Avermaete van LVNL. Die heeft net heel duidelijk aangegeven dat de eis om meer dan 10.000 vluchten vanaf Lelystad Airport te doen, omhoog moet. Misschien kan hij dat bevestigen. Kan LVNL bevestigen dat die eis glashelder is als een voorwaarde om verdere groei, als die plaatsvindt, toe te staan? Is dat correct?

De voorzitter:

De heer Amhaouch, CDA.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik weet even niet of ik de vraag aan de heer van EUROCONTROL in het Engels of in het Nederlands moet stellen. In het Engels?

Mr Bucuroiu mentioned that the redesign of the airspace in the Netherlands is very important. It is also important for other countries, which are not the direct neighbours. What agreements are already there on a political level? What are the requirements from the German part and the Belgian part? Is there more room than before where the airplane enters our country that we can use to redesign our airspace? That is question one.

I continue in English, although my second question is directed to Mr Van Avermaete. What are important milestones in the process of redesigning the airspace? Can you give us a quick view on the most important milestones in the redesign of the airspace?

Mr Laçin mentioned Zwolle. That is also a question mark for us. The height at Zwolle Stadshagen is going to be less, but how much lower is a question mark.

De **voorzitter**:

Dank u wel, het woord is aan de heer Bruins.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Voorzitter. Ik heb twee vragen aan de heer Van Avermaete. De eerste vraag. In het Aldersakkoord van 2008 is afgesproken dat een uitbreiding van de operatie op Lelystad en Eindhoven een aanpassing van het luchtruim aldaar vereist, opdat het verkeer van en naar Schiphol geen hinder ondervindt. Nu heeft de heer Van Avermaete net gezegd: de randvoorwaarden van die laagvliegroutes die de Minister heeft meegegeven, willen we niet meer. Dus dat gaan we regelen. Maar in het Aldersakkoord staat «geen hinder ondervindt». Als we na de herindeling van de laagvliegroutes af zijn, betekent dat dan dat de vliegtuigen ongehinderd zullen doorstijgen? Of zegt de heer Van Avermaete alleen maar: na herindeling zullen ze hoger gaan laag vliegen? Of zegt hij alleen maar: er zal sprake gaan zijn van flexible use of airspace, dus we kunnen doorstijgen als de militairen geen granaten de lucht in schieten? Ik lees het Aldersakkoord zo dat de vliegtuigen na herindeling vanaf Lelystad ongehinderd kunnen doorstijgen. Dat is mijn eerste vraag.

De tweede vraag gaat over de situatie bij Wezep. Zoals ik het begrepen heb, is het onvermijdelijk dat Wezep wordt getroffen wanneer je vasthoudt aan de B+-route, maar als we de herindeling van het luchtruim straks achter de rug hebben, hebben we een heel nieuwe situatie. Wordt de B+-route dan in heroverweging genomen omdat de optimale vliegroutes in de nieuwe situatie misschien heel ergens anders liggen? Dat zijn mijn twee vragen voor de heer Van Avermaete.

De **voorzitter**:

Hartelijk dank. Dan geef ik als eerste het woord aan de heer Steur. Er zijn op dit moment geen specifieke vragen voor de heer Lokman. Als u een toevoeging wilt geven naar aanleiding van de vragen, dan bent u daartoe van harte uitgenodigd. De heer Steur.

De heer **Steur**:

Dank u wel, voorzitter. Ik had drie vragen. De eerste vraag was van de heer Paternotte. Die ging over de F-35 versus de F-16. Dat werd in de connotatie geplaatst dat er straks minder F-35's zijn dan F-16's. Dat is volgens de huidige planvorming inderdaad het geval. Als je kijkt naar de veiligheidssituatie in de wereld, kunnen wij de vraag stellen of dat kwalitatief de juiste invulling van die ambitie zou moeten zijn. Daarnaast gaan we met de F-35 meer uren per toestel vliegen. We zullen er dus ook

meer vliegbewegingen mee uitvoeren. Maar wij zullen natuurlijk op allerlei wijzen kijken of er simpele oplossingen mogelijk zijn. Uw laatste vraag was of wij daarvoor openstaan. Wij staan eigenlijk voor alles open, zolang wij onze ambities waar kunnen maken met gebieden boven land dan wel boven zee. Dat betekent dat wij vanaf onze velden aansluiting moeten vinden op de oefengebieden. Dat kunnen we hopelijk zo efficiënt en effectief mogelijk doen met respect voor het milieu, maar ook op een manier waarop wij zelf de maximale trainingsoutput kunnen genereren per vlieguur. Het is zonde om anderhalf uur te vliegen met een vliegtuig en van die anderhalf uur maar een halfuurtje te kunnen trainen. Het gaat ons dus met name om een soepele aansluiting op de gebieden waar bepaalde kwalitatieve eisen aan zitten. Als dat geaccommodeerd kan worden, dan staan wij daar altijd voor open.

De voorzitter:

Daar is nog een specifieke vervolgvraag op van de heer Paternotte.

De heer Paternotte (D66):

Dat is een heel helder antwoord. U geeft duidelijk aan dat er meer wordt geoefend en dat dat boven land en boven zee moet kunnen. Dat is ook buitengewoon logisch. Dat betekent bijvoorbeeld ook dat een route naar het oefengebied boven de Noordzee ook via een corridor kan lopen in plaats van over de huidige breedte van de Waddenzee. Ik zeg niet dat u hier moet zeggen: dat is een goed idee. Maar ik begrijp dat u ook voor dat soort discussies openstaat.

De heer Steur:

Dat klopt. Daar staan wij voor open.

De voorzitter:

Gaat u verder met de volgende vragen.

De heer Steur:

De volgende vraag is van mevrouw Van Brenk van 50PLUS. Die ging over samenwerking en het belang dat wij daar als luchtmacht aan hechten. Dat doen wij inderdaad. Ik denk dat wij daar al heel pakkende voorbeelden van hebben gezien in het verleden. Zojuist is al de samenwerking met LVNL genoemd, waarmee we geassocieerd zijn en op Schiphol opereren om het Nederlandse luchtruim te beveiligen vanuit de civiele en militaire context. Die samenwerking vindt plaats met MUAC. Wij hebben nauwe banden met het NLR, waar we intensief mee hebben samengewerkt op tal van onderwerpen, onder andere de belevingsvlucht F-35, om te zorgen dat ook daar alle stakeholders bij elkaar komen. Wij doen dat op lokaal niveau binnen de COVM met alle partijen, dorpsraden en belanghebbenden om een zo goed mogelijke communicatie te plegen over onze plannen en over wanneer wij precies wat gaan doen, en om daar ook draagvlak en inspraak te hebben. Ook de internationale context waar de heer Lokman al aan refereerde is belangrijk. Wij moeten verder durven kijken dan de nationale grenzen om de samenwerking te zoeken. Uiteindelijk gaat het om de weging van belangen: economische, maatschappelijke en ecologische belangen, maar vooral ook het veiligheidsbelang. Dat is onze verantwoordelijkheid, dus daar ligt onze focus op.

De laatste vraag van de heer Dijkstra van de VVD ging over samenwerking in het luchtruim. Zijn wij bereid om concessies te doen? Specifiek werd Wezep genoemd. In algemene zin staan wij open voor alle opties – dat raakt aan de eerdere vraag van de heer Paternotte – maar wij zullen heel goed de consequenties van keuzes vanuit Defensieperspectief moeten wegen. Ik zie het Nederlands luchtruim als één groot communicerend vat. Dat betekent dat, als je ergens iets weghaalt of erbij doet, er ergens

anders iets gebeurt. Daar hebben heel veel partijen een belang in. Daar hebben wij een belang in. Die belangen zullen wij behartigen. Dat is afhankelijk van de keuzes die uiteindelijk gezamenlijk zullen moeten worden gemaakt.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Er is een vervolgvraag van de heer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik vind het wel mooi, want we zoeken naar een optimalisatie. De bereidheid van iedereen om dat te doen vind ik geweldig. Dat is denk ik ook nodig, zodat er misschien zelfs meer mogelijkheden komen voor de luchtmacht maar misschien op een andere, betere plek. Maar uiteindelijk is het toch een politieke keuze. De heer Van Avermaete haalde dat aan, maar ik vraag het toch aan de heer Steur. Ik ben op zoek naar het volgende. Wij zijn de commissie lenW. Wij gaan over het civiele deel. Onze collega's van Defensie komen met name op voor uw belang: voldoende ruimte voor de F-35's, de helikopters en dergelijke. Ik wil graag dat we die ook op een of andere manier meekrijgen in het verhaal over de herziening van het luchtruim, zodat we, als we samenwerken op rationeel niveau, dat ook op politiek niveau kunnen doen.

De voorzitter:

En uw vraag is?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik denk dat meneer Steur het daar wel mee eens is. Ik zie hem knikken. Dat is voor militairen al heel wat. Dat is mooi.

De voorzitter:

Meneer Steur. Ik geef u graag het woord.

De heer Steur:

Ja, ik kan het daar natuurlijk alleen maar mee eens zijn, net als ikzelf ook uitspreek dat wij hechten aan een balans in de governance en een balans in de besluiten die genomen moeten worden in de toekomst, veelal ook politieke besluiten. Dus dat is een prima voorstel, waar ik niet over ga maar dat ik wel van harte ondersteun.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik graag het woord aan de heer Van Avermaete.

De heer Van Avermaete:

Dank u wel. Ik wil mij er bij mevrouw Kröger nog even van vergewissen dat zij met «vanaf dag 1» de opening van Lelystad bedoelt. Klopt dat?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik bedoel inderdaad het moment waarop dat gebruikt gaat worden als commercieel vakantievliegveld.

De heer Van Avermaete:

Dank u wel. Ja, het gaat om ongehinderd uitklimmen: continuous descent approach (CDA). Het ontwerp van Lelystad heeft twee ingangen aan de noordzijde van het gebied en twee ingangen aan de zuidkant van het gebied. Voor drie van die vier ingangen ligt er nu al een ontwerp dat overeenkomt met de afstanden die nodig zijn voor een continuous descent approach. Alleen de route die vanuit Brabant, Gelderland naar Lemelerveld toe gaat, heeft nog last van de indeling van het luchtruim. Op dat punt zijn precies drie verschillende verkeersleiders actief. Uw vraag was wat het zo veel mogelijk ongehinderd doorklimmen vanaf dag 1

tegenhoudt. Dat is het Schipholverkeer dat in hetzelfde gebied aan het dalen is. De interactie tussen de grote Schipholstromen en de uitgaande Lelystadstroom houden het dus vanaf dag 1 tegen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dat is uiteraard de reden waarom we bij hier elkaar zitten en hierover al bijna een jaar lang een debat met elkaar hebben. Maar mijn vraag was de volgende. Uit het eerste blok van deze sessie begrepen wij dat het een kwestie van planning is en dat het met betere planning wel degelijk anders zou kunnen. Of is dat niet het geval? Wat is er dan zo anders na 2023? Op welke manier wordt dit dan opgelost? Gaat het Schipholverkeer omhoog? Waar zit de oplossing dan?

De heer **Van Avermaete**:

Als ik goed geluisterd heb, werd er in het eerste blok gezegd dat het in theorie mogelijk is om heel goed uit te mikken wanneer een kist op Eindhoven losgelaten zou moeten worden. Dat is een heel theoretisch verhaal. Dat zou wellicht ooit op termijn kunnen. Dat kan nu niet. De Schipholstroom is een groot volume aan verkeer dat naar Schiphol toe gaat. Je kunt met timing niet je Lelystadverkeer daartussendoor sturen. Dat levert zo'n grote verhoging van de werklust voor de verkeersleider op dat dat zich vertaalt in een kleinere capaciteit voor Schiphol, dus dat is niet mogelijk.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog. Nee, toch nog niet, want mevrouw Kröger heeft nog een aanvullende vraag.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dus waar zit dan de oplossing in? Zit die in de capaciteit van LVNL of zit die in Schiphol omhoog?

De heer **Van Avermaete**:

Die zit in het ontvlechten van de Schiphol- en de Lelystadstroom. Dat kan dus ook lateraal.

Dan heeft u ook gevraagd naar de TMA Holland Regional. Dat is een concept uit de Luchtruimvisie. Wij hebben die Luchtruimvisie bij het opzetten van het programma met het ministerie opnieuw bekeken. Op hoofdlijnen staat die nog steeds. Daar zitten concepten in als de upside-down wedding cake en het begrip TMA Holland Regional. Dat is het gebied waarin het verkeer naar de regionale vliegvelden wordt afgehandeld. Dat zijn nog steeds valide bouwstenen voor de herindeling van dat luchtruim. Dus de Luchtruimvisie staat op die punten nog steeds. Met name de komst van drones was bij het opstellen van de Luchtruimvisie nog niet voorzien, dus op dat punt zal er iets moeten gebeuren. Misschien hadden we toen de luchtsporten nog niet helemaal goed in het oog. Maar de hoofdlijnen, inclusief de TMA Holland Regional, staan nog. Hoe die precies moet worden ingericht, is onderdeel van het werk dat moet worden gedaan in het programma.

De **voorzitter**:

Ook daar is een vervolgvraag over.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Is er duidelijkheid over of er een ondergrens en een bovengrens op komt? Wat wordt de ondergrens van de TMA Holland regional?

De heer **Van Avermaete**:

Het is te vroeg om dat nu te zeggen, omdat het onderdeel is van het ontwerp dat gemaakt moet worden.

De voorzitter:

U vervolgt de beantwoording van de andere vragen. De heer Laçin heeft er een aantal gesteld.

De heer Van Avermaete:

Als ik het goed heb, vroeg de heer Laçin waarom de luchtruimherziening nu nodig is. Dat heeft te maken met de huidige omvang van het veekeer op Schiphol, in combinatie met bijvoorbeeld de groei die op Eindhoven heeft plaatsgevonden in de afgelopen jaren. Een van de woorden die de heer Melkert vanochtend noemde, «voorspelbaarheid», is daarbij heel belangrijk. Op het moment dat er niks aan de hand is en het weer goed is, kun je de operatie op Schiphol goed voorspellen, maar op het moment dat er in het luchtruim iets aan de hand is, zoals slecht weer of oefeningen, wordt het een heel stuk lastiger. De luchtruimherindeling is in die zin voor ons ook heel belangrijk dat de complexiteit van de indeling van het luchtruim omlaag gaat. Daar begint het. Wij willen het luchtruim voorspelbaarder en betrouwbaarder kunnen bedienen voor het verkeer dat er nu al is. Het gaat om de omvang van Schiphol in combinatie met een groei van Eindhoven. Daar komt het verkeer van Lelystad nog bij.

De heer Laçin (SP):

Dat begrijp ik. Met het herindelen proberen we het voorspelbaarder te maken, maar u benoemt zelf ook dat heel veel luchthavens willen gaan groeien. Daar zal ik geen politieke uitspraak over doen, maar die wil is er. Valt dan deze poging om het allemaal voorspelbaarder en minder complex te maken niet in het niet door de groei die straks gaat plaatsvinden? Moeten wij dan niet weer een stap verder en weer een stap verder met die luchtruimherindeling?

De heer Van Avermaete:

De luchtruimherindeling moet al die doelen mogelijk gaan maken. Het moet eenvoudiger worden. We moeten wat ons betref voorbereid zijn op groei, maar de noodzaak zit al in de huidige volumes die zijn afgesproken.

De voorzitter:

Er is ook een vervolgvraag op dit punt van mevrouw Van Brenk.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

De complexiteit moet afnemen, zei u. Zou die afnemen als wij een Single European Sky hebben?

De heer Van Avermaete:

De herindeling die wij gaan doen, maakt onderdeel uit van het aansluiten op die Single European Sky. Er zijn Europese verordeningen ten aanzien van de technieken die gebruikt worden en ten aanzien van de interoperabiliteit, zodat wij in de verschillende lidstaten op dezelfde manier gaan werken. Dat helpt allemaal mee aan het vereenvoudigen van dat systeem. Onder andere door de Europese technieken die gaan komen wordt het straks mogelijk om de snelheid van vliegtuigen al te beïnvloeden, terwijl zij nog niet in dat kleine stukje luchtruim zitten waar meneer Lokman het over heeft. Dus ja, die herindeling is onderdeel van het aansluiten op de Single European Sky en dat gaat het inderdaad eenvoudiger maken.

De voorzitter:

De heer Laçin heeft ook nog een specifieke vraag.

De heer Van Avermaete:

Die gaat over Stadshagen. In de tweede fase na de consultatie zijn wij erin geslaagd om het verkeer van 3.000 voet te verhogen naar 5.000 voet. Bij de MER heeft het ministerie voor de situatie na de herindeling een

aanname moeten doen van hoe het verkeer dan gaat vliegen. Omdat niet bekend is hoe men gaat vliegen, zijn ze van de worst case uitgegaan dat men teruggaat naar die 3.000 voet. In die zin is het een rekenkundige aanpassing in de MER, omdat er geen antwoord is op de vraag hoe de herindeling het aanvliegen heeft veranderd. Ze zijn teruggevallen op wat daar destijds aan de Alderstafel is afgesproken.

De voorzitter:

Daar zijn natuurlijk vervolgvragen over. De eerste is van de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Er wordt een aanname gedaan omdat we niet weten hoe we na de herindeling gaan vliegen. Dat maakt het voor mij echt enorm bizar. Wij doen aannames en doen een herindeling, maar we weten niet hoe het eruit komt te zien. Zowel Zwolle Stadshagen als Wezep komen er dan slecht uit. Dat moeten we dan maar voor lief nemen?

De heer Van Avermaete:

U vergeet een stapje, denk ik. In het ontwerp van de B+ is aan de Alderstafel gezegd dat bij gelijktijdig binnenkomend en vertrekkend verkeer vanaf Lelystad het verkeer langs Zwolle Stadshagen zou moeten zakken naar 3.000 voet. Dat is een uitspraak op basis van 45.000 bewegingen op Lelystad. Vervolgens zijn wij de consultatie ingegaan en daarbij zijn veel opmerkingen gemaakt. Wij hebben opnieuw naar die situatie gekeken en een en ander uitgeprobeerd in onze simulator, samen met de luchtmacht. Toen hebben we gezegd: tot 10.000 bewegingen kunnen we garanderen dat we in ieder geval op 5.000 voet kunnen blijven. Uiteraard is het niet mijn bedoeling om een verbeterde situatie ooit weer terug te draaien, maar ik kan alleen een uitspraak doen over de situatie tot 10.000 bewegingen. Dus het is geen nieuwe aanname, maar de aanname zoals die destijds tot 45.000 gedaan is aan de Alderstafel. Beantwoord ik daarmee de vraag iets beter?

De voorzitter:

Memeer Bruins heeft nog een vraag, vervolgens de heer Paternotte en daarna mevrouw Kröger.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Ik dank de heer Van Avermaete voor zijn uitspraak dat het niet de bedoeling is dat vliegtuigen weer teruggaan naar 3.000 voet boven de 10.000 vliegbewegingen. Zou het voor de luchtverkeersleiders een lastige randvoorwaarde zijn als zou worden meegegeven dat na herindeling er niet mag worden teruggezakt naar dat worstcasescenario, maar dat het verkeer op zijn minst op deze hoogte blijft?

De heer Van Avermaete:

Elke randvoorwaarde die u meegeeft zet iets vast in het ontwerp. In die zin is het lastig om een extra randvoorwaarde mee te nemen. Als je het luchtruim gaat herindelen, zul je op zijn minst de aansluiting opnieuw moeten bekijken. Als ik meteen uw vraag over de B+ erbij mag betrekken: de B+ is nu het vaste uitgangspunt geweest waarop wij het ontwerp hebben gemaakt. Op het moment dat je het luchtruim gaat herindelen en de aan- en uitvliegroutes in dat gebied veranderen, zul je op zijn minst de aansluiting op B+ opnieuw moeten bekijken, want anders kom je op een uitgangspunt waar vervolgens geen vervolgroute meer ligt. Er komt dus een moment in het programma luchtruimherziening waarop we ook over de aansluiting op de B+ wat zullen moeten gaan zeggen. Op dat moment weten we uiteraard wat de situatie bij Zwolle is.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Betekent dit dat B+ niet per se de keuze is voor na herindeling, maar dat er betere ideeën kunnen komen voor de nieuwe situatie?

De heer **Van Avermaete**:

Ik vind het lastig om voor te stellen dat wij het hele Nederlandse luchtruim opnieuw indelen en dan exact op deze aansluitpunten voor Lelystad uitkomen. Dat betekent per definitie dat je op zijn minst iets moet gaan doen aan de B+-interface.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik had eigenlijk dezelfde vraag als de laatste vraag van de heer Bruins: is het niet logisch om B+ zelf ook ter discussie te stellen als je naar een herindeling kijkt? Ik hintte net op een route naar hoger luchtruim die meer over zee loopt, waar natuurlijk met Schipholverkeer en Dutch Mil absoluut ingewikkelde vraagstukken liggen. Maar in hoeverre wordt nu bij de herindeling fundamenteel gekeken of de B+-route zelf niet ook ter discussie moet staan en welke alternatieven daarvoor bestaan?

De heer **Van Avermaete**:

Ik denk dat het niet aan mij is. Het programma luchtruimherziening begint met een participatietraject waarin de spelregels worden afgesproken. Ik denk dat dat het moment is om de exacte scope van wat wij gaan doen te bekijken. Maar de Alderstafel heeft de verschillende varianten voor de ontsluiting van Lelystad natuurlijk naast elkaar gezet. Op het moment dat je het luchtruim verder weg opent, denk ik dat er een moment is om te kijken of dat nu kansen biedt om de blokkades die destijds geleid hebben tot de keuze voor B+ opnieuw te overwegen. Dat gaat daar gebeuren. De IJsselmeerroute kwam daarnet ter sprake. Een van de randvoorwaarden in het ontwerp is dat je niet over de Oostvaardersplassen naar het IJsselmeer toe kunt. Dit betekent bijna automatisch dat je voor Almere naar het zuiden moet draaien en het hele stuk terug over de Flevopolder moet, omdat rechtsaf over de Oostvaardersplassen naar het IJsselmeer geen optie is. Als dat soort randvoorwaarden bij de herindeling van het luchtruim komt te vervallen, komen er wellicht ook nieuwe mogelijkheden. Maar op dit moment liggen die randvoorwaarden voor ons duidelijk vast.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik begrijp dat onze zorgen over de MER, die zijn gebaseerd op aannames van hoe de routes eruitzien na de herindeling van het luchtruim, gegrond zijn. Hoe verhoudt zich dat tot het feit dat de Minister zegt: het is een garantie, een randvoorwaarde, voor de herindeling van het luchtruim dat die laagvliegroutes verleden tijd zijn? Is die harde garantie dat de laagvliegroutes verleden tijd zijn na herindeling van het luchtruim realistisch, zowel wat betreft de routes als wat betreft de manier waarop er in de praktijk wordt gevlogen? Naarmate Schiphol, Rotterdam en Eindhoven drukker zijn, wordt er in de praktijk veel afgeweken.

De heer **Van Avermaete**:

De Minister is helder in haar opdracht. Wij hebben aan haar ministerie ook laten weten dat wij mogelijkheden zien. Dat is het korte antwoord: ja, wij denken dat dit haalbaar is. Ik zeg er wel bij dat de manier waarop dat wordt ingevuld onderdeel is van een breder gesprek. Als u ervoor zou kiezen om wat verder weg van de luchthaven zo hoog mogelijk te zitten, betekent dit dat u dichterbij de luchthaven met meer vermogen zult moeten laten vliegen. Verder weg hoogte winnen betekent dichterbij het veld meer hinder. Ik denk dat daarover het gesprek moet plaatsvinden. Wat is het criterium? Is hoogte sec het criterium? Of hebben wij het over het aantal gehinderden? Maar ik heb net aangegeven dat, op het moment

dat de Schipholroute en de Lelystadroute ontvlochten kunnen worden, die routes omhoog kunnen.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dit is wel moeilijk hoor. U heeft natuurlijk een specialisme, en daarom zit u hier en zitten wij hier om te proberen goede vragen te stellen. Het gaat ons allen om het optimaliseren van het luchtruim. Allerlei randvoorwaarden meegeven kan dus ook beperkingen geven. U gaf net aan dat wij niet, als wij opstijgen, in zuidwestelijke richting rechtsaf de Oostvaardersplassen over kunnen, omdat er dus een randvoorwaarde ligt. Begrijp me niet verkeerd: het gaat me niet om andere randvoorwaarden, want die zijn misschien best logisch, maar die van de Oostvaardersplassen wil ik best wel ter discussie stellen. Waarom zou dat in de toekomst niet kunnen bij een herindeling van het luchtruim? Zo zijn er misschien meer. Ik wil niet alles opengooien, zeker niet. Maar ik vind wel dat wij, als wij moeten optimaliseren, alle scenario's en alle mogelijkheden moeten bekijken. Welke randvoorwaarden vinden we dan inderdaad van belang en welke misschien wat minder?

De heer **Van Avermaete**:

Daar zat geen vraag in, geloof ik, maar ik kan wel bevestigen dat u goede vragen stelt. Ik denk dat het een onderdeel is van het programma om juist die discussie te voeren. Wat u van mijn organisatie mag verwachten is dat wij u de opties en de consequenties voorleggen.

De **voorzitter**:

U hebt nog een andere vraag openstaan van de heer Dijkstra van de VVD en volgens mij ook nog een van de heer Bruins en de heer Amhaouch.

De heer **Van Avermaete**:

Ik meen dat ik de vraag van meneer Bruins al beantwoord had.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Mijn eerste vraag heeft u voor 80% beantwoord. Wat ik nog even zeker wil weten is het volgende. We spreken altijd af dat we van die laagvliegroutes af zullen zijn, maar dan hebben we het er niet per se over dat wij ernaar streven dat ze iets hoger gaan vliegen, maar nog steeds over low level vliegen. We hebben het er ook niet over dat we vaker door het militaire luchtruim heen vliegen. Bent u dan primair aan het kijken of we continuous descent approach and ascent toepassen met de randvoorwaarden van motorvermogen en alles wat u daarover hebt gezegd?

De heer **Van Avermaete**:

Ja. Op dit moment hebben we de CDA-afstand op drie van de vier ingangen gerealiseerd. Het streven is om naar een continuus climb-situatie gaan. Dat wil zeggen dat de Lelystadtoestellen niet level hoeven te vliegen, omdat ze afgetopt worden door Schipholverkeer dat daarboven zit. Dat is een streven dat overal geldt en dat natuurlijk ook zijn beperkingen kent, maar dat is het doel: continuus climb mogelijk maken op die gebieden bij de Veluwe.

Meneer Amhaouch vroeg volgens mij naar de milestones. Ik kan daar inhoudelijk en qua proces een antwoord op geven. Inhoudelijk denk ik dat de volgorde is – maar dat gebeurt tegelijkertijd – dat we eerst naar de oefengebieden kijken die de luchtmacht nodig heeft, omdat die veel ruimte vragen. Daarna teken je de Schipholstromen in, omdat daar volume aan verkeer overheen gaat. Tot slot pas je daar de regionale stromen bij. Daar zit dus een volgorde der dingen in, maar je maakt dat ontwerp natuurlijk wel in één keer.

Meer procesmatig bekeken denk ik dat het einde van de participatiefase duidelijke spelregels moet aangeven, dus welke randvoorwaarden er

gelden en welke scope we meenemen in het ontwerp. Ik denk dat we daarna met de buurlanden aan de slag gaan om tot varianten te komen, zodat we ook hun behoeftes kunnen meenemen. Wij hebben het namelijk niet alleen over Lelystad en de Nederlandse velden, maar natuurlijk moeten ook bijvoorbeeld Brussel en Düsseldorf geaccommodeerd worden. Zoals u meneer Bucuroiu hoorde vertellen, gaat het zelfs om de burens van onze burens. Daar hebben we de netwerkmanager voor om de effecten daarvan door te rekenen. Als dat heeft geleid tot verschillende varianten, is er het moment dat we een keuze moeten maken welke variant het gaat worden. Op dat moment definiëren we ook de tussenstappen die je alvast kunt zetten. Ik denk dat dat de milestones zijn die we op dit moment kunnen voorzien.

De voorzitter:

Meneer Dijkstra, is uw vraag voldoende beantwoord?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ja, ik denk het wel.

De voorzitter:

Prima, dank u wel. Dan denk ik dat u inderdaad alle vragen van de Kamerleden heeft beantwoord. We gaan door naar de heer Lokman.

De heer **Lokman:**

Aan mij is geen specifieke vraag gesteld, maar ik wil toch de vraag beantwoorden van de heer Amhaouch over de requirements van onze buurlanden. Die zijn vrij goed bekend. Sinds 2008 zijn we met zes landen betrokken bij het project Functional Airspace Block Europe Central. Er is een voortdurende dialoog op ministerieel niveau met de uitvoerende organisaties over deze specifieke onderwerpen. Daar gaat het over requirements, daar gaat het over gezamenlijke initiatieven en daar gaat het over gezamenlijke oplossingen. In dat project zijn verschillende dimensies. Er is een technische dimensie, er is een human factor-dimensie en er is een operationele dimensie. In die zin zijn de requirements voortdurend onderwerp van gesprek. Zijn die stabiel? Zijn die vast? Neen, die zijn uiteraard dynamisch. Het F-35-besluit van de Nederlandse defensie leidt tot een aangepaste behoefte. Een dergelijk besluit in België leidt tot een aangepaste behoefte. Dat geldt zeker ook aan civiele zijde: de introductie van nieuwe technologie, de introductie en groei van local carriers en het soort bestemmingen waarop gevlogen wordt. In een groter geheel zijn ook de verkeersstromen boven West-Europa onderhevig aan sterke wijzigingen, misschien ook als gevolg van geopolitieke ontwikkelingen, waardoor je een grote verschuiving van verkeer ziet als je het op een scherm bekijkt. Dus ja, die requirements zijn duidelijk. In de context van dit programma heeft het Nederlandse Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ook het initiatief genomen om opnieuw met de collega's van de buurlanden te spreken om opnieuw te bevestigen dat we deze gezamenlijke aanpak gaan uitvoeren. Dat kan volgens mij alleen maar helpen bij het vinden en ook het invoeren van de oplossing.

De voorzitter:

Daarover is er een vervolgvraag van de heer Amhaouch.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ja, voorzitter. Dat de landen samenwerken op operationeel niveau, strategisch niveau en functioneel niveau kan ik begrijpen. Mijn vraag is of er ook politiek commitment is op bestuurlijk niveau, op ministerieel niveau, aan de opgave van het herindelen van het Nederlandse luchtruim, maar ook de wensen van Duitsland en België. Zitten we daar op hetzelfde

level, zodat dit ook gaat gebeuren? Je kunt operationeel inderdaad van alles vinden, maar gaan we eruit komen?

De heer **Lokman**:

Politiek commitment is in 2010 vastgelegd in iets wat het FABEC-verdrag heet, het Functional Airspace Block Europe Central-verdrag. Dat commitment is omgezet in een verdrag. Als het gaat over specifieke behoeften en specifieke wijzigingen – dit is een grote en significante specifieke behoefte en ook een specifieke wijziging – zul je je opnieuw met elkaar moeten verstaan: de betrokken landen, de uitvoerende organisaties maar ook de ministeries onderling om zoiets a te starten, b in de tijd te plaatsen en c uit te voeren.

De **voorzitter**:

Oké, dank u wel. Als laatste de vragen voor de heer Bucuroiu.

De heer **Bucuroiu**:

Thank you very much. First, I would like to say that airspace design is technically and operationally a very easy task. What makes it complex are not the technical and operational parts, but all the other requirements. Those make it complex. That is why I said earlier that I am extremely optimistic about the approach taken in the Netherlands. Everything I have heard around the table until now is a collection of requirements. This is very important. As for the collection of requirements: the involvement of the ministry of Transport, of LVNL, of the ministry of Defense and of the parliament would bring a good amount of requirements on the table. I think that this is very important. Sometimes they might sound contradictory. They might be of an environmental nature, a financial nature, a defense nature or whatever, but those are the requirements that need to be addressed urgently.

Now, talking about the planning of the project and the deadlines for implementation. What is important to understand in a project like that, is that we are now in the phase of collecting requirements. We will then need a phase in which an operational concept will be built around those requirements. Next, the very detailed design phase will start in which it will be tried to address all those particular requirements. In our role in the European Route Network Design Function we have defined technical specifications for airspace design that describe clearly all the steps that need to be taken in an airspace design project of a large scale. We also have a checklist of actions that we follow religiously in the implementation of such projects, because we are talking first and foremost about safety here. So we need to make sure that each and every step is concluded properly, so that we can move to the next step.

When all requirements are collected and the concept of operation is sufficiently mature – the concept of operations always evolves; it can never be perfect from the very beginning – we are talking about 30 to 36 months until the implementation of a major airspace change. So we need to be very careful not to try and burn some steps in such an important project. Never mind, I think a project like that cannot be implemented as a big bang. It is not possible to do it as a big bang. There could be quick wins, being identified between all the partners that are involved in this development, that in an earlier stage could deliver some improvement and some benefits. I think in this planning this step-by-step approach also needs to be looked into. I cannot give you details now. When we will start the detailed work next year, we can start looking at things like that together with all the partners. The deadlines that I am hearing now sound realistic to me, but everybody needs to do their tasks at the required time. Also quick wins can be identified. The dos and the don'ts. The dos are described in the technical specifications for airspace design and they are very detailed in technical terms. They are very well known to the air traffic

management community. The don'ts: do not hide requirements, please. Put all the requirements on the table from the very beginning. It doesn't matter what they are – they might be difficult, they might be less difficult, some might like them, some might not like them – put them on the table. There is always a good solution for everything. If you hide requirements or if they come too late, that puts the project in danger and that might delay the project. So they need to be assessed from the very beginning, because if a requirement comes at a very late stage, it might put in question some decisions that have been taken in the meantime.

Do not leave coordination to start too late. Whether coordination takes place at local level or at international level, start coordinating at a very early stage. This is why I mentioned that in our role as network manager, we will do our best to facilitate international coordination, to make sure that everybody is aware of what is going on at a very early stage, and not only in the Netherlands. Others will put their requirements on the table as well. Those are for me the two essential don'ts.

Do not believe that you are privileged – I am now addressing the international dimension now – because you have neighbours. No, you are not. Everybody is in exactly the same situation and the number of projects that we are running with a very, very far reaching impact... I give you an example. We are now in the implementation phase of a new airport in Istanbul. That is a huge airport and it is only 50 km from the border between Turkey and Bulgaria. Bulgaria will have to take over all the tasks of Istanbul TMA, because they have to handle all the arrivals to and departures from the new Istanbul Airport. Because of the connectivity of the new airport, routes have to change up to Iran and Iraq and up to Bulgaria, Serbia, Romania, Hungary, Austria and Poland. So this is the dimension of such a project and everybody needs to understand that, because if Istanbul Airport will generate more traffic, that will be of benefit to everybody. Because everybody will gain traffic, everybody will gain resources from this additional traffic and this is how everybody needs to see this project.

I am now moving on to international coordination. There will be requirements from all parties. Those requirements need to be understood. If they are of a political nature, they need to be addressed at a political level, if so required. But do not set the cart before the horse. Let's first look at what these requirements are. Let's first look at the impact these requirements will have. You are very, very close to each other. You will impact arrivals to and departures from London TMA for instance. You will impact arrivals to and departures from other airports in Northern Europe.

Any change in the flows of departures from and arrivals in Amsterdam for instance or in the Netherlands in general will have an impact on German, Austrian and Czech airspace. We started to look into that a little bit to understand the scale of the problem. We have arranged flows for this summer, in cooperation with Maastricht LVNL and the German service provider DFS. The impact goes as far as Poland, Austria, Czech Republic, Switzerland, Italy etcetera. We had to involve all of them, so that there is agreement from their side as well that the flows will be handled in this way.

I do not want to sound pessimistic. We have to start a project like that with optimism and with all the requirements on the table. Because that was the case, we were successful for instance in the initiative I was just mentioning with DFS, LVNL, Belgocontrol for this summer. Everybody was honest. Everybody put their requirements on the table, nothing was hidden and everybody had the solidarity to cooperate. If the Netherlands change their airspace and later on e.g. the UK, Germany, Belgium will have to change theirs too, do you think that the Netherlands will not be required to help? Yes, you will certainly be required to help! So everybody will get their turn.

In my opinion, it would be unrealistic to think that there will be no solidarity between states to help each other, because there is always a need for parties to help each other. So let's initiate this international coordination very early. I am really pleased to see how this discussion is taking place, because now the list of requirements starts to be built and this is quite positive for such a project.
Thank you, chairlady.

De voorzitter:

Thank you! Ik denk dat we daarmee bijna aan het eind van dit rondetafelgesprek zijn. De zaal is nog wel even beschikbaar. Ik zit te kijken of er op dit moment nog iemand een heel dringende vervolgvraag wil stellen. Anders gaan wij... Als iedereen nog het woord wil, gaan we dat niet redden, want we zijn al vijf minuten over de tijd heen. Dan word ik nu een heel strenge voorzitter en ga ik afronden. De lijntjes zijn kort en iedereen kan zijn vragen nog stellen. U kunt dat hierna doen. Deze zaal is nog tien minuten beschikbaar.

De heer Paternotte (D66):

Ik zie dat drie mensen nog een vraag willen stellen en ik zie dat we nog tien minuten hebben, want we hadden een kwartier uitloop. Dus ik vroeg me af of die drie vragen nog kunnen. Dat is eigenlijk de smeebede.

De voorzitter:

Ik hoor uw smeebede, maar ik zie dat niet alle commissieleden daar hetzelfde over denken, helaas. Ik zie mensen nee schudden. Specifiek de heer Amhaouch moet verder, zo te zien. De rest van de leden blijft allemaal? Dan ga ik nog drie vragen toestaan, maar echt heel erg kort, want er moet ook nog een mogelijkheid zijn om te antwoorden. De heer Paternotte.

De heer Paternotte (D66):

Heel kort. De heer Lokman schetste hoe druk het is bij het knooppunt in Zuidoost-België wat ook onder uw area valt. Vliegverkeer vanaf Lelystad op een aantal routes zal ook in dat gebied terechtkomen. Kunt u iets zeggen over de mogelijkheid om die extra verkeersstromen daar in te voegen?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Voor de laatste spreker. When you mention that all requirements should be on the table from the beginning, what does that mean for the complexity and can all requirements be met? If not, what do you do if there are contradicting requirements?

De heer Bruins (ChristenUnie):

De heer Van Avermaete zei dat het verkeer van regionale vliegvelden voorlopig bij TMA Holland Regional blijft. Dat is logisch omdat het in de Luchtruimvisie 2012 staat. Zou het hem helpen, zou het hem meer flexibiliteit geven in de luchtruimherziening als we dat requirement uit de Luchtruimvisie 2012 zouden loslaten?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Wat ik hieraan overhoud is dat het heel belangrijk is dat de randvoorwaarden van de herindeling van het luchtruim geschetst worden en dat klinkt als een politiek vraagstuk. Die TMA Holland Regional bedekt bijna heel Nederland. Als het voorkomen van laagvliegroutes een randvoorwaarde is van de herindeling van het luchtruim, wordt het dan niet cruciaal om ervoor te zorgen dat in die TMA Holland Regional vastgelegd is dat die dus niet laag mag zijn? Dat vraag ik aan de heer Van Avermaete.

De voorzitter:

Er zijn twee vragen voor de heer Van Avermaete, een voor de heer Lokman en een voor de heer Bucuroiu.

De heer Van Avermaete:

Ik denk dat de TMA Holland Regional... Ik voel in ieder geval de vrijheid om u voorstellen te doen die niet strak vasthouden aan hoe het wellicht bedacht is in de Luchtruimvisie. Als wij in het bedenken van ontwerpen verbeteringen zien, dan zullen we die zeker op tafel leggen in het programma. Dus u mag dat uitspreken, maar ik voel ook wel de vrijheid om een goede optie gewoon toch op tafel te leggen. Wat bedoelt u nou precies met uw vraag? Dat de ondergrens van die TMA Holland Regional omhoog moet of zo?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Wat ik bedoel is dit: als het een harde randvoorwaarde is van de herindeling van het luchtruim dat we afgaan van die laagvliegroutes, waar moet dat dan vastgelegd worden? Moet dat dan, aangezien het vliegverkeer onder TMA Holland Regional valt, daar niet ook in terechtkomen?

De heer Van Avermaete:

Het uitgangspunt voor velden als Lelystad is om te streven naar continuous climb and continuous descent. Ik denk dat daar voldoende vastligt dat je niet onnodig laag gaat vliegen. Ik denk dat dat het antwoord is op uw vraag. Wat dat met het TMA Holland regional te maken heeft? Kijk, een vliegtuig moet een keer stijgen en landen. En er moet dus ook een stuk luchtruim aan vastzitten om tot de grond te komen. In die zin begrijp ik de vraag dus niet helemaal. Maar uw opdracht om niet onnodig laag te vliegen, ligt vast in het streven «continuous climb, continuous descent».

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, ik zie dat dit toch nog weer vragen oproept.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

ik ben heel verbaasd over het woordje «onnodig». Het is toch een randvoorwaarde dat de laagvliegroutes van vliegveld Lelystad er na de herindeling van het luchtruim niet meer zullen zijn? Dan gaat het toch niet over «onnodig»?

De heer Van Avermaete:

In mijn beleving ervaart u het aftoppen van het Lelystadverkeer zoals dat nu voorzien is doordat er Schipholverkeer boven zit, in ieder geval als onwenselijk. Dat is waarom ik het woord «onnodig» gebruik. Het streven is «continuous climb, continuous descent».

De voorzitter:

Goed, hartelijk dank. De heer Lokman.

De heer Lokman:

Er wordt gezegd: niet alles focussen op Zuidoost-België. Maar dat is inderdaad een gebied waarin dagelijks 3.000 vliegtuigen door een trechter van ongeveer 30 km breed vliegen. De mogelijkheden die er nog zijn om daarvoor oplossingen te verzinnen, is het herverdelen van het verkeer over tijd maar zeker ook het aanpassen van die trechter. Het aanpassen van die trechter vereist iets waar de heer Bucuroiu het over had: een oplossing in een wat grotere context in dat gebied van Noordwest-Europa. Zijn er nog mogelijkheden om verder te optimaliseren? Ja, in de marges, maar een meer fundamentele oplossing is daar nodig om fundamenteel ook meer verkeer daar doorheen te laten vliegen.

De heer **Bucuroiu**:

Requirements can never converge. It's impossible that requirements converge. But there is always an optimum solution. So when the development starts and several iterations will be made, a solution will be found ... This is why I'm saying: there is a requirement for 30 to 36 months to develop something like that. You need to go through several iterations to see how close you can get to meet all the requirements and at which point a decision might be taken to see if you can accept 5% of a concession or not. This is something that is part of the work. But all together, we need to understand all those requirements from the very beginning. I gave you an example. This example is Istanbul Airport, tomorrow back in the office. This morning, I got the responses from all the partners. Now I need to make the concession. I need to make the optimum solution out of that. But we offered margins. And I said: how far can you go on this, how far you can go on that. Tomorrow evening, I have to provide a full list of airspace changes that are hopefully going to meet all the requirements. And I can tell you: some of them have a history of 600 years. But it is possible. So that is why I am saying: put the requirements on the table. And I am pleased to see that this discussion is so timely.

De **voorzitter**:

Dan dank ik al onze gasten van vanmiddag heel hartelijk. Ik dank ook de leden voor het stellen van de vragen. Dan sluit ik hiermee de rondetafel van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat over de herindeling van het luchtruim. Ik wens u allen nog een gezegende dag.

Sluiting 15.57 uur.