

Vergaderjaar 2021–2022

**31 936**

**Luchtvaartbeleid**

**Nr. 895**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 december 2021

In de voortgangsbrief van het programma Luchtruimherziening van 22 juni jl.<sup>1</sup> heb ik u geïnformeerd over de resultaten van spoor 1 van dit programma (zie bijlage 1). Spoor 1 van het programma vindt plaats binnen de huidige luchtruimstructuur en is gericht op het zoveel mogelijk wegnemen van belemmeringen om ongehinderd door te klimmen op de huidige aansluitroutes van Lelystad Airport.

In de Startbeslissing van de Luchtruimherziening is voor spoor 1 ook de ontwerpopgave opgenomen om voor het deel van het luchtruim waarin de zuidelijke uit- en aanvliegerichting liggen (de zogeheten Sector 3) aanpassingen te ontwikkelen die het mogelijk maken om de daling later in te zetten zodat ook op de huidige aansluitroute uit het zuiden een continu dalend profiel wordt gerealiseerd. In de overige sectoren was dit al mogelijk.

In voornoemde brief is aangegeven dat het dankzij de resultaten van spoor 1 mogelijk is om richting alle vijf luchtruimsectoren ongehinderd door te klimmen en dat het realiseren van een hogere nadering op de aanvliegeroutes uit het zuiden deels is gelukt. Door voor de aanvliegeroutes een onderdeel van het militaire luchtruim beschikbaar te stellen is het niet langer nodig om standaard tussen Gorinchem en Apeldoorn horizontaal op 9.000 en 10.000 voet (circa 2.700 en 3.000 meter) te vliegen. Het naderend verkeer vanuit het zuiden naar Lemelerveld zal op dit routedeel dalen van een hogere vlieghoogte naar de vlieghoogte van 6.000 voet. Voor de volledigheid is in bijlage 1 van deze brief de tabel met de gerealiseerde verbeteringen van de vertrekroutes en de overzichtskaart van de routes in de betreffende luchtruimsectoren opgenomen. Verder richting de luchthaven Lelystad (vanaf Lemelerveld) is het helaas niet mogelijk gebleken voor het naderend verkeer om hoger te vliegen, zonder consequenties voor de capaciteit in het luchtruim of de vliegveiligheid. Dit deel van de route (ca. 30 km) zal dus op de oorspronkelijke hoogte van

<sup>1</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 860

6.000 voet (circa 1.800 meter) gevlogen worden. Bij een situatie met 10.000 vliegtuigbewegingen zullen ongeveer 8 van in totaal 15 naderende vliegtuigen per dag gebruik maken van deze naderingsroutes<sup>2</sup>. Er is geen effect op de in 2018 reeds doorgevoerde verbetering rondom Zwolle-Stadshagen, om bij gelijktijdig naderend en vertrekkend verkeer het naderende verkeer op minimaal 5000 voet af te handelen. Uw Kamer heeft door middel van de motie van het lid Bontenbal<sup>3</sup> gevraagd om te onderzoeken of het laatste stuk, de ca. 30 km, van deze naderingsroute toch op een veilige en tijdige wijze kan verdwijnen.

#### *Invulling motie Bontenbal*

Als invulling van de motie Bontenbal heb ik de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) verzocht om nogmaals te bekijken of er mogelijkheden zijn om het zoveel mogelijk continu dalen ook op de 30 km vanaf Lemelerveld voor sector 3 verkeer op een veilige en tijdige wijze te realiseren. LVNL heeft hiertoe de drie ontwikkelde scenario's die in spoor 1 voor dit routedeel zijn onderzocht nogmaals bekeken, waarbij de uitgangspunten van het ontwerp en de conclusies uit de eerdere beoordeling van de betreffende scenario's kritisch zijn beschouwd door luchtruim- en operationeel experts van LVNL.

LVNL komt tot de conclusie dat er geen nieuwe inzichten zijn of veranderingen hebben plaatsgevonden, daarom blijven de eerdere conclusies onverkort gelden. Deze conclusies worden in het vervolg van deze brief nader toegelicht.

#### **Vraagstuk**

Op het betreffende routedeel komt verkeer naar Schiphol uit het oosten samen met verkeer naar Lelystad vanuit het zuiden. Hierbij wordt Schiphol-verkeer door de civiele verkeersleiding afgehandeld en Lelystad-verkeer door de militaire verkeersleiding. Om dit veilig mogelijk te maken wordt op dit routedeel Lelystad-verkeer onder controle van de militaire verkeersleiding gehouden en het Schiphol-verkeer onder civiele controle. Dat betekent dat de Lelystad-vlucht binnen het militaire luchtruim op 6.000 voet wordt afgehandeld.

LVNL heeft drie scenario's onderzocht om dit vraagstuk op te lossen en de nadering hoger af te handelen. In bijlage 2 treft u de brief van LVNL aan<sup>4</sup>. Kort gezegd kijken scenario 1 en 2 naar een andere wijze van afhandeling van het verkeer op het betreffende routedeel. In scenario 1 wordt al het verkeer door een civiele luchtverkeersleider afgehandeld en in scenario 2 wordt het verkeer door een militaire luchtverkeersleider afgehandeld die daarvoor de beschikking zou krijgen over een stuk luchtruim dat nu wordt gebruikt door Schiphol-verkeer.

LVNL concludeert op basis van het onderzoek dat scenario 1 complexiteit verhogend werkt met een mogelijk veiligheidsissue voor de civiele luchtverkeersleider. Dit komt omdat een afwijkende verkeerstroom met een beperkt aantal Lelystad-vliegtuigen uit het zuiden ingepast moet worden in een grote Schiphol-verkeerstroom uit het oosten. LVNL geeft aan dat een afwijkende verkeerstroom mogelijk leidt tot een veiligheidsrisico. Dit wordt mede veroorzaakt doordat de verkeerstroom uit het zuiden gebruik maakt van militair luchtruim en dus onder controle van de militaire verkeersleiding staat. LVNL geeft daarbij aan dat de Schiphol capaciteit structureel verlaagd zou moeten worden.

<sup>2</sup> Kamerstuk 31 935, nr. 871

<sup>3</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 866

<sup>4</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

Uit het onderzoek van LVNL blijkt dat scenario 2, nog meer dan in scenario 1, negatieve consequenties heeft voor de Schipholcapaciteit. Dit omdat er niet één verkeersstroom, maar een heel deel van het luchtruim van LVNL naar Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK) gedelegeerd moet worden. Dit heeft daarnaast voor het Lelystadverkeer tot gevolg dat er wel een geleidelijke daling mogelijk is, maar dat de mogelijkheid voor startend verkeer om ongehinderd door te klimmen juist veelvuldig zal moeten worden beperkt.

Scenario 3 houdt een volledig herontwerp van de aansluitroute vanuit sector 3 in. De route wordt daarbij over het westen van Nederland gelegd in plaats van het oosten. In dit scenario wordt dalend verkeer verplaatst van de provincie Overijssel en Gelderland naar de provincie Friesland en de Noordoostpolder en komt er meer verkeer in het hart van het Schiphol luchtruim. LVNL constateert dat dit scenario niet op korte termijn gerealiseerd kan worden. Dit scenario gaat namelijk niet uit van de huidige luchtruimstructuur en aansluitroutes, waardoor een nieuw proces voor de routestructuur, de MER en het Luchthavenbesluit doorlopen zal moeten worden.

### *Vervolg*

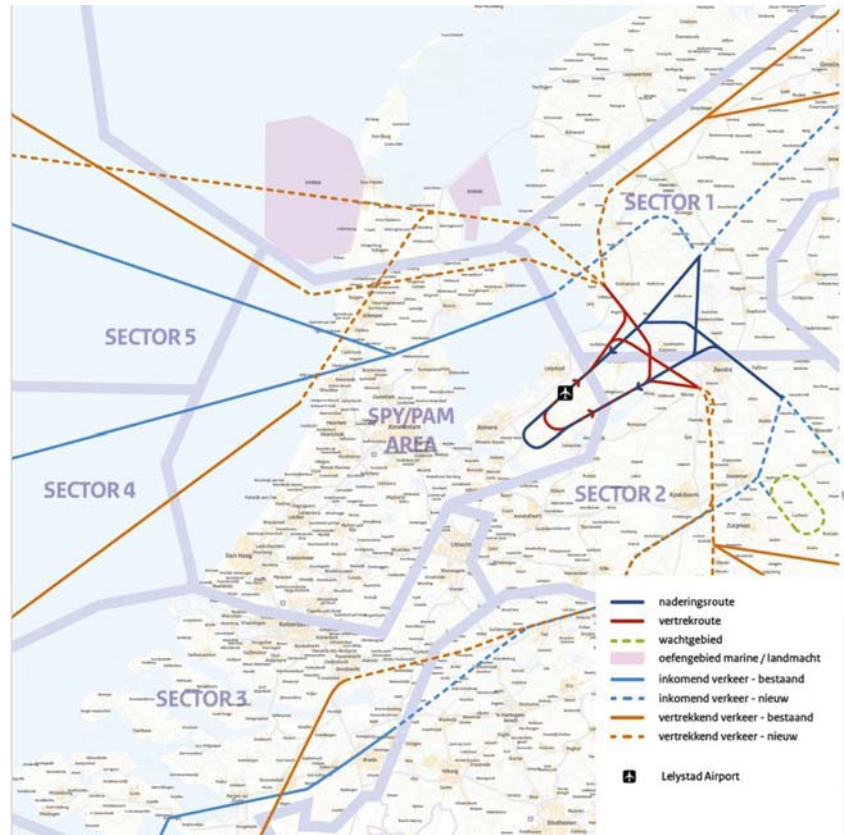
De onderzochte scenario's hebben niet geleid tot een andere conclusie dan zoals eerder gemeld in de voortgangsbrief. Dat betekent dat het ophogen van de zuidelijke aanvliegroute vanaf Lemelerveld richting Lelystad op een tijdige en veilige wijze op dit moment niet mogelijk is zonder een structurele inperking op de capaciteit van Schiphol. Op dit deel van de route (ca. 30 km) zal de oorspronkelijke hoogte van ca. 6.000 voet gevlogen blijven worden. Ik realiseer me dat dit tot vragen kan leiden en teleurstelling voor met name omwonenden. Het is immers niet gelukt om volledig invulling te geven aan het uitgangspunt in de Startbeslissing om ook op dat routedeel een continu dalend profiel te realiseren. Vooruitlopend op het versturen van deze brief, is er contact geweest tussen mijn ministerie en de provincie Overijssel, de gemeenten Zwolle, Dalfsen, en Raalte. Daarbij is afgesproken dat het ministerie samen met LVNL een toelichting verzorgt aan de provinciale staten Overijssel en de gemeenteraden uit de regio. Tevens biedt het programma ondersteuning bij het beantwoorden van vragen uit de omgeving.

In de volgende fase van het programma Luchtruimherziening wordt de hoofdstructuur van het luchtruim nader uitgewerkt. De huidige routes zijn daarbij geen uitgangspunt. LVNL en CLSK blijven zich derhalve binnen dit kader inspannen om ook voor het laatste deel van de aanvliegroute een passende oplossing te realiseren. Dit kan enkele jaren in beslag nemen: de realisatie van de hoofdstructuur is gepland voor de periode 2024–2027. In deze periode zal ook het nieuwe verkeersleidingssysteem iCAS worden geïmplementeerd en zal 1ATM, de integratie van de luchtverkeersleiding van CLSK in LVNL, worden gerealiseerd. Deze projecten maken onderdeel uit de projectenportfolio van LVNL waarover ik u bij brief van 15 oktober jl.<sup>5</sup> inzake de effecten van COVID-19 voor LVNL heb geïnformeerd. Beide projecten zijn belangrijke randvoorwaarden voor de structurele oplossing in het kader van Lelystad.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
B. Visser

---

<sup>5</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 887



**Tabel 1 Gerealiseerde verbeteringen in de sectoren voor de vertrekroutes.**

Sector	Verbetering
Noordoost (sector 1)	Op deze route, die vanaf Espel met een bocht om Lemmer loopt, zijn geen belemmeringen om ongehinderd door te klimmen, omdat het Lelystad-verkeer meeklimt met het Schiphol-verkeer.
Oost (sector 2)	Om een ongehinderde klim te faciliteren is een stuk luchtruim dat primair voor Schiphol-verkeer was ingericht, geschikt gemaakt voor gecombineerd gebruik door Lelystad- en Schiphol-verkeer. Hierdoor wordt buiten het B+-gebied na Wezep ongehinderd doorgeklommen tot de bestaande hoge internationale overdrachts-hoogte op de Duitse grens. Het horizontale routedeel op 6.000 voet (circa 1.800 meter) aan de oostelijke kant van de Veluwe vervalt hiermee als standaardprocedure.
Zuid (sector 3)	Verkeer naar het zuiden maakt tot voorbij Apeldoorn gebruik van dezelfde route als naar het oosten. Dit verkeer klimt dus ook in het luchtruim dat geschikt gemaakt is voor gecombineerd gebruik door Lelystad- en Schiphol-verkeer. Verder richting het zuiden is een stuk luchtruim dat primair is ingericht voor militair gebruik (TMA-D en TRA12) tevens standaard beschikbaar gemaakt voor Lelystad-verkeer. De horizontale routedelen op 9.000 en 10.000 voet (circa 2.700 en 3.000 meter) vanaf Apeldoorn tot Gorinchem vervallen hiermee als standaardprocedure.

Sector	Verbetering
Zuidwest (sector 4): afhankelijk van de actuele verkeerssituatie zijn hier 2 vertrekroutes	<p>Het Schiphol-luchtruim mag gebruikt worden waardoor de militaire en civiele luchtverkeersleiding coördineren om het vliegtuig op deze voorkeursroute ongehinderd te laten klimmen. Dit betekent dat al vóór het binnenvliegen van het militair gecontroleerd luchtruim boven de Kop van Noord-Holland geklommen wordt. Het horizontale routedeel op 6.000 voet (circa 1.800 meter) boven het IJsselmeer wordt niet langer standaard gevlogen.</p> <p>Indien een vliegtuig via de niet-voorkeursroute richting de zuidwestelijke sector 4 langs Andijk vliegt zijn hoogte-eisen aan het vliegplan (14.000 voet, circa 4.200 meter) gesteld om een eerdere klim mogelijk te maken. Het horizontale routedeel op 6.000 voet (circa 1.800 meter) boven het IJsselmeer wordt niet langer standaard gevlogen.</p>
Noordwest (sector 5)	<p>Het Schiphol-luchtruim mag gebruikt worden, waardoor de militaire en civiele luchtverkeersleiding coördineren om het vliegtuig ongehinderd te laten klimmen. Dit betekent dat al vóór het binnenvliegen van het militair gecontroleerd luchtruim boven de Kop van Noord-Holland geklommen wordt. Het horizontale routedeel op 6.000 voet (circa 1.800 meter) boven het IJsselmeer wordt niet langer standaard gevlogen.</p>