

Vergaderjaar 2016–2017

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 394

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 september 2017

Op 26 juni 2017 heb ik uw Kamer per brief¹ geïnformeerd over de voortgang met betrekking tot de aansluitroutes op het hogere luchtruim voor de luchthaven Lelystad. Uw Kamer heeft mij naar aanleiding van deze brief in een schriftelijk overleg een groot aantal vragen gesteld, waarvan ik de beantwoording als bijlage (zie Kamerstuk 31 936, nr. 395) van deze brief aan u stuur. Met deze brief en bijlage geef ik, mede namens de Minister van Defensie, tevens invulling aan mijn toezegging in het Algemeen Overleg van 23 februari jl. om uw Kamer halfjaarlijks over de voortgang van de realisatie van Lelystad Airport te berichten.

Alle inspanningen zijn er op gericht om Lelystad Airport per 1 april 2019 open te laten gaan voor groot commercieel verkeer. Vasthouden aan dit doel en tijdpad is van wezenlijk belang om de positie en ontwikkeling van Schiphol als internationaal knooppunt van verbindingen te blijven borgen. De in het verleden hierover gemaakte afspraken zijn uw Kamer bekend: Schiphol moet zich kunnen concentreren op het hub- en mainportgebonden verkeer, ondersteund door Eindhoven en Lelystad die zich richten op het opvangen van niet-mainportgebonden verkeer van Schiphol.

Uit het grote aantal acties waaraan in dat verband door mijn ministerie met alle betrokken partijen (luchthaven, gemeente, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), het Commando Luchtmacht (CLSK)) wordt gewerkt, wil ik er hier drie uitlichten: het selectiviteitsbeleid, de aansluitroutes op het hogere luchtruim en de herinrichting van het luchtruim.

Selectiviteit

Het selectiviteitsbeleid moet er voor zorgen dat Schiphol zich kan toeleggen op het verkeer dat haar functie als hub en mainport het meest ondersteunt, en bestaat uit drie onderdelen:

¹ Kamerstuk 31 936, nr. 390

1. Verruiming van de regionale luchthavencapaciteit (op Eindhoven en Lelystad) en verbetering van de landzijdige bereikbaarheid van beide luchthavens.
2. Stimuleringsbeleid door Schiphol.
3. Ontwikkeling van een overheidsmaatregel om verkeer te verdelen tussen Schiphol en Lelystad Airport.

Nu de capaciteitschaarste op Schiphol toeneemt is het zaak om, in lijn met de afspraken uit het «Convenant behoud en versterking mainport functie en netwerkwaliteit luchthaven Schiphol» tussen het Rijk en Schiphol, de beschikbare capaciteit op Lelystad Airport te benutten om het niet-mainportgebonden verkeer optimaal te accommoderen teneinde de capaciteit op Schiphol zo goed mogelijk te benutten. Hierbij is van belang dat vrijvallende capaciteit op Schiphol beschikbaar komt voor mainportgebonden verkeer. Hiermee wordt tevens invulling gegeven aan de aangenomen motie Geurts/De Rouwe over de functie van Lelystad Airport als «overloopluchthaven» van Schiphol voor niet-mainportgebonden verkeer² en de aangenomen motie Leenders die verzoekt om meer concrete resultaten te boeken door middel van selectiviteitsbeleid³.

Omdat, mede op verzoek van uw Kamer, het inzetten van een verkeersverdelingsregel meer op de voorgrond is komen te staan als middel om niet-mainportgebonden verkeer te verplaatsen van Schiphol naar Lelystad, heb ik daartoe de voorbije periode de nodige voorbereidende werkzaamheden verricht. Omdat het inzetten van een verkeersverdelingsregel een ingrijpende maatregel is die ook kritisch beoordeeld zal worden door de Europese Commissie, is zorgvuldigheid geboden. Ik heb economische en juridisch onderzoek laten verrichten en een eerste aanzet voor een verkeersverdelingsregel reeds begin van het jaar gepresenteerd aan marktpartijen. Momenteel werk ik aan de verdere uitwerking en voer ik informeel overleg met de Europese Commissie. Ook vindt overleg plaats met Schiphol en Lelystad Airport over de eventuele inzet van een verkeersverdelingsregel in relatie tot de marktbenadering. Mijn planning is erop gericht om binnen twee maanden een concreet voorstel ter consultatie voor te leggen aan marktpartijen en voor het einde van het jaar te notificeren bij de Europese Commissie. Ik span me er maximaal voor in om medio 2018 goedkeuring te krijgen van de Europese Commissie, zodat dan een definitief besluit kan worden genomen over het daadwerkelijk inzetten van de verkeersverdelingsregel, afhankelijk van de resultaten van de marktbenadering van Lelystad Airport.

Voorwaarde voor een effectieve marktbenadering dan wel de inzet van een verkeersverdelingsregel is dat voor de betrokken luchtvaartmaatschappijen op Lelystad Airport tijdig een economisch voldoende gelijkwaardig alternatief ten opzichte van Schiphol kan worden geboden. Belangrijk daarbij is de periode waarin, binnen de in het Luchthavenbesluit vastgestelde openingsuren van 6 tot 23 uur, op Lelystad Airport luchtverkeersdienstverlening geboden wordt. Bij de voorbereiding van de realisatie van luchtverkeersdienstverlening op Lelystad Airport is steeds uitgegaan van de behoefte aan maatwerk, waarbij het niveau van dienstverlening meegroeit met de toename van het aantal vliegbewegingen. Tegelijkertijd is het van belang, dat vanaf de datum van openstelling Lelystad Airport een commercieel voldoende aantrekkelijk en werkbaar aanbod kan doen aan luchtvaartmaatschappijen die, binnen de doelstellingen van het mainportbeleid, willen gaan vliegen op Lelystad Airport. Daarom zijn in de voorbije maanden de luchthaven en LVNL/CLSK met elkaar in gesprek geweest om de gewenste dienstregeling

² Kamerstuk 31 936, nr. 183

³ Kamerstuk 31 936, nr. 385

van de luchthaven af te stemmen op de beschikbare capaciteit in het luchtruim en het mogelijke niveau van luchtverkeersdienstverlening. Dat gesprek wordt de komende maanden voortgezet. Voor wat betreft de tijden waarop luchtverkeersdienstverlening zal worden geboden, wordt voor 2019 vooralsnog uitgegaan van een beschikbaar tijdvenster van acht aaneengesloten uren per dag. Buiten deze uren blijft de luchthaven open voor verkeer dat geen actieve luchtverkeersleiding vraagt. Ten behoeve van luchtvaartmaatschappijen die al in 2019 één of meer van hun toestellen op Lelystad Airport willen stationeren, wordt door LVNL/CLSK en de luchthaven gezocht naar maatwerkoplossingen. Dit is voldoende om ruimte te geven aan de verwachte marktpraak. In de tussentijd worden binnen LVNL voor de torendienstverlening extra verkeersleiders ter plaatse opgeleid, opdat naar verwachting in 2020 gedurende de volledige openstellingsuren (6 – 23 uur) luchtverkeersdienstverlening voor groothandelsverkeer kan worden geboden. CLSK is met de luchthaven in gesprek om te bezien wat er nodig is om dit ook voor de naderingsverkeersleiding zeker te stellen. Hiermee ontstaat vanaf april 2019 een werkbaar operationeel concept voor de luchthaven, dat daarna verder verruimd wordt.

Aansluitroutes van luchthaven Lelystad naar het hogere luchtruim

Ik heb uiteraard alle begrip voor de zorgen die in de regio leven over de gevolgen van de ontwerpaansluitroutes op de leefomgeving. Datzelfde geldt voor de zorgen die de recreatieve luchtvaartsector heeft over de effecten op hun activiteiten.

In mijn brief van 26 juni jl. heb ik aangegeven dat het proces van het routeontwerp nog niet is afgerond, en dat de zomermaanden benut zouden worden om nog enkele open vragen beantwoord te krijgen. Dat heeft geleid tot een aantal nieuwe inzichten, die kunnen helpen om de zorgen te verminderen. Zo hebben LVNL en CLSK mij bevestigd, dat in de praktijk vaak hoger gevlogen kan en zal worden dan in het routeontwerp is vastgelegd. Procedures en werkwijzen zijn zo ingericht dat ze onder elke omstandigheid veilig gevlogen moeten kunnen worden. Routes worden daarom bewust conservatief ontworpen, waarbij de aangegeven vlieghoogte de minimale vlieghoogte is waarop moet kunnen worden teruggevallen, ook in geval van bijvoorbeeld verstoringen. In de praktijk laten de operationele omstandigheden het vaak toe sneller te stijgen in opdracht van de luchtverkeersleider en dus hoger te vliegen. Dit leidt tot efficiënter vliegen en minder geluidhinder op de grond.

Ook hebben LVNL en CLSK mij een alternatief gepresenteerd voor de vertekroute naar het zuiden, waarbij niet langer meer over het noordelijk deel van de Veluwe en de daar gelegen stiltegebieden wordt gevlogen. Daarnaast heeft een «second opinion» door Helios bevestigd dat een verhoging van de oostkant van de TMA Lelystad mogelijk is, waardoor ruimte ontstaat voor behoud van een groot deel van de zweefvliegactiviteiten rond Lemelerveld en perspectief voor het zweefvliegen in het algemeen. Zowel de nieuwe Veluwe-route als het verhogen van de oostkant van de TMA (Terminal Control Area) worden op dit moment al verwerkt in het route- en luchtruimontwerp.

In mijn brief van 26 juni jl. heb ik aangegeven dat, met hetgeen door LVNL en CLSK is gepresenteerd als ontwerp voor de aansluitingen van de lokale vertrek- en naderingsroutes op het hogere luchtruim, realisatie van Lelystad Airport op schema ligt. Om ook op schema te blijven liggen is het van belang dat in november 2017 duidelijk is welke set van aansluitroutes verder uitgewerkt en vastgelegd gaat worden in operationele procedures en werkwijzen. Een later besluit hierover zal onvermijdelijk leiden tot verder uitstel van de datum van openstelling. Gedurende het uitwerken

van het detailontwerp blijven overigens beperkte aanpassingen van het gekozen routeontwerp mogelijk. In de afgelopen maanden heb ik verschillende acties ondernomen om invulling te geven aan vragen die naar aanleiding van de ontwerpaansluitroutes gerezen zijn en suggesties die aangedragen zijn om alternatieve varianten te bekijken. Zo heb ik tweemaal bestuurlijk overleg gevoerd met de provincies Flevoland, Gelderland en Overijssel. Helios heeft een second opinion op het resultaat van het ontwerpproces uitgevoerd en er hebben meerdere expertsessies tussen mijn ministerie, LVNL/CLSK en vertegenwoordigers van de recreatieve luchtvaart plaatsgevonden. Daarnaast hebben LVNL/CLSK een nadere optimaliseringsslag in het route- en luchtruimontwerp gemaakt. Hieronder informeer ik u over de uitkomsten van deze acties.

Bestuurlijke overleggen

Op 26 juni heb ik u aangegeven dat het proces van het routeontwerp nog niet is afgerond en dat de zomermaanden benut zouden worden om nog enkele open vragen beantwoord te krijgen. Dit gold in het bijzonder voor de gevolgen die de nu voorgestelde routes hebben op het valschermspringen bij Teuge en het zweefvliegen bij Lemelerveld. Op 10 juli jl. heb ik de bestuurders van Flevoland, Gelderland en Overijssel uitgenodigd voor een overleg. Hierin heb ik het proces toegelicht dat geleid heeft tot de ontwerpaansluitroutes. Afsproken werd om met LVNL/CLSK en vertegenwoordigers uit de recreatieve luchtvaart en van Teuge, respectievelijk Lemelerveld, mogelijke alternatieven die minder gevolgen hebben voor het valschermspringen, respectievelijk het zweefvliegen, te verkennen. Daarnaast heb ik toegezegd het bureau Helios te vragen een «second opinion» uit te voeren op het nu voorliggende resultaat van het ontwerpproces en daarbij ook expliciet te kijken naar de door de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL) aan mij aangeboden alternatieve voorstellen. Ik heb Helios gevraagd daarbij onderscheid te maken tussen voorstellen die mogelijk inpasbaar zijn binnen het tijdpad voor tijdige realisatie van Lelystad Airport (dat wil zeggen uiterlijk november 2017) en voorstellen die mogelijk van waarde zijn bij de toekomstige herinrichting van het Nederlandse luchtruim. De opdrachtomschrijving aan Helios heb ik u als bijlage bij de beantwoording van de schriftelijke vragen van de leden Omtzigt en Van Helvert⁴ gestuurd.

Ik wil daarbij benadrukken dat voor mij in deze gesprekken en verkenningen de eerder aan de Alderstafel afgesproken, en door het kabinet overgenomen, uitgangspunten niet ter discussie staan. Deze uitgangspunten zijn via een zorgvuldig proces tot stand gekomen, diverse malen met uw Kamer gedeeld en ook recent nog door alle leden van de Alderstafel opnieuw onderschreven. Op basis van deze uitgangspunten is in 2014 gekomen tot de routeset B+ voor de lokale vertrek- en naderingsroutes, als de set van routes die binnen de uitgangspunten tot het minste aantal geluidsgehinderden leidt. Ik heb uw Kamer eerder gemeld dat ik uiteraard opensta voor optimalisaties van de voorgestelde routes, als die mogelijk zijn binnen de uitgangspunten. Voorop staat daarbij voor mij dat Lelystad routes, naast behoud van de Militaire Missie Effectiviteit, niet ten koste mogen gaan van het Schipholverkeer, er niet beknibbeld wordt op de vliegveiligheid en de openingsdatum van 1 april 2019 niet in gevaar komt.

Ik kan dan ook het op 25 augustus jl. door Teuge Airport gepresenteerde routevoorstel (genoemd «B++») niet als een alternatief accepteren. Hoewel het alternatief gepresenteerd wordt als een optimalisatie van de

⁴ Aanhangsel Handelingen II 2016/17, nr. 2415

B+ is de afwijking daarvan dusdanig dat het feitelijk een geheel nieuw routevoorstel betreft. Analyse van dit voorstel wijst uit dat, anders dan bij de B+ en de andere in 2014 aan de Alderstafel besproken route-opties, een deel van de TMA Schiphol (het kernluchtruim om Schiphol heen) wordt gebruikt om eerder op de voor het «oude land» benodigde vlieghoogte te komen. Met LVNL vind ik dit een niet acceptabele inbreuk op het uitgangspunt dat het luchtruim voor Schiphol gevrijwaard moet blijven. Daarnaast is duidelijk dat het gepresenteerde voorstel een aanzienlijke verschuiving van geluids en veroorzaakt, met consequenties voor zowel de in het Luchthavenbesluit vastgelegde beperkingengebieden, als ook met consequenties voor gemeenten en bewoners op de Veluwe die tot nu toe niet beïnvloed werden. Dit vraagt in beide gevallen om een zeer zorgvuldige besluitvorming, met mogelijk een nieuw te doorlopen MER-procedure. Ook zou feitelijk het bestuurlijk proces aan de Alderstafel opnieuw doorlopen moeten worden, omdat de «B++» een wijziging van de spelregels inhoudt. Hiermee zou ingebruikname van Lelystad Airport aanzienlijk vertragen.

Op 6 september jl. heb ik opnieuw bestuurlijk overleg gehad met de provincies Flevoland, Gelderland en Overijssel. In dit overleg is door alle partijen nog eens benadrukt dat de huidige planning van de luchthavenontwikkeling op Lelystad Airport niet verstoord mag worden en dat de eerder overeengekomen uitgangspunten niet ter discussie staan.

Informatie- en consultatieproces

Met de bestuurders uit Flevoland, Gelderland en Overijssel heb ik ook gesproken over het komende informatie- en consultatieproces. Om te voldoen aan de behoefte aan informatie in de regio over wat de voorgestelde aansluitroutes voor een ieder concreet betekenen, organiseer ik in de regio in de tweede helft van september een achttal informatiebijeenkomsten, twee voor lokale bestuurders, raads- en statenleden, en zes voor bewoners. Tijdens de informatiebijeenkomsten zal een zo compleet en concreet mogelijk beeld geschetst worden van wat mensen kunnen verwachten, inclusief geluidsimulaties op verschillende vlieghoogten en zo veel mogelijk proberen in te spelen op individuele vragen.

Aansluitend heeft gedurende de maand oktober een ieder de gelegenheid zijn/haar zienswijze in te brengen in een brede internetconsultatie op het voorliggende ontwerp van de aansluitroutes. Parallel worden er ook consultatiebijeenkomsten met luchtruimgebruikers gehouden. Over de resultaten van beide consultatietrajecten, en wat hiermee gedaan wordt, zal ik u in de loop van de maand november opnieuw informeren.

Helios

Met de provincies heb ik het belang gedeeld van een zorgvuldig vervolproces, waarin zo veel als redelijkerwijs mogelijk is optimalisaties in het routeontwerp gevonden worden. Daarom ook heb ik Helios om een «second opinion» gevraagd op het voorliggende resultaat van het ontwerpproces. Het betreffende rapport, alsmede de reactie van LVNL (in afstemming met CLSK) hierop, stuur ik als bijlage mee⁵. Helios oordeelt dat de door LVNL en CLSK voorgestelde route-set het mogelijk maakt om op 1 april 2019 Lelystad Airport te openen voor groot commercieel verkeer. Ook oordeelt Helios positief over de wijze waarop het ontwerp tot stand is gekomen en het selectieproces van aanvankelijk 25 routes naar één set van aansluitroutes is doorlopen. De nu door LVNL en CLSK gepresenteerde set wordt door Helios

⁵ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

beschouwd als «de meest passende» binnen de vastgestelde uitgangspunten om te borgen dat Lelystad Airport in 2019 opengaat en met de minste impact op het Schiphol verkeer en de Militaire Missie Effectiviteit. Helios geeft een viertal opties in overweging om met name de effecten van de voorgestelde aansluitroutes op de General Aviation, in het bijzonder Teuge Airport en het zweefvliegen op Lemelerveld, te beperken. In bijgaande aanbiedingsbrief geeft LVNL, in afstemming met CLSK, een reactie op de door Helios gedane suggesties.

Met het verhogen van de oostkant van de TMA Lelystad van 3.000 naar 4.500 voet ontstaat ruimte voor behoud van een groot deel van de zweefvliegactiviteiten rond Lemelerveld. Dat vind ik positief nieuws. Deze suggestie wordt op dit moment al verwerkt in het ontwerp. De optie om het wachtgebied ARTIP (dat wil zeggen het wachtgebied voor Schiphol dat boven Flevoland gelegen is) te verhogen naar ca. 8.000 voet wordt door LVNL/CLSK gezien als een mogelijke oplossingsrichting voor de langere termijn, dat wil zeggen in het kader van de komende luchtruimherziening, om de naderingsroutes naar Lelystad te kunnen verhogen. Een dergelijke maatregel is echter te complex om dit al op korte termijn te kunnen doen. De beide andere opties worden om veiligheidsredenen door LVNL, respectievelijk CLSK afgewezen. Ook voor mij staat voorop dat routes en procedures te allen tijde veilig gevlogen en geleid moeten kunnen worden. Daarop wil ik niet beknibbelen. Ik volg dan ook het oordeel van beide luchtverkeersleidingsorganisaties.

Veluwe

Een ander lastig punt in het ontwerp, zoals dat door LVNL en CLSK in juni aan mij is gepresenteerd, betrof het overvliegen (op 6.000 voet) van het noordelijk deel van de Veluwe. Hierover is begrijpelijkerwijs de nodige onrust ontstaan. In de afgelopen zomerperiode hebben LVNL en CLSK een alternatief ontwikkeld voor deze route (zie bijlage voor kaartbeeld⁶). Hierin wordt niet langer meer gevlogen over het noordelijk deel van de Veluwe. In plaats daarvan wordt al het verkeer in zuidelijke richting gebundeld op één route, en splitst deze pas voorbij Apeldoorn in een zuidoostelijke en zuidwestelijke richting. Bij deze splitsing zitten vliegtuigen inmiddels op tenminste 9.000 voet (2,7 kilometer) hoogte. Ik beschouw deze alternatieve route als een aanzienlijke verbetering voor de Veluwe en ben dan ook van plan deze route op te laten nemen in het pakket dat de komende twee maanden ter consultatie en informatievoorziening voorligt.

Teuge

Voor het valschermspringen op Teuge moet ik helaas tot de conclusie komen, dat, ondanks de uitgebreide zoektocht hiernaar, geen voldoende werkbare en vooral ook toekomstvaste oplossing is gevonden. Ook het Helios rapport heeft hierin geen verandering kunnen brengen. Evenmin kan de komende luchtruimherziening perspectief voor het valschermspringen op Teuge garanderen. Alle andere activiteiten op Teuge kunnen overigens met deze ontwerpaansluitroutes onverminderd doorgang vinden.

Ik realiseer mij terdege dat deze conclusie ingrijpende gevolgen heeft voor de op Teuge actieve valschermspringers en de doorwerking daarvan voor de positie van Teuge Airport. Mijn verantwoordelijkheid voor de gevolgen hiervan zal ik ook nemen. Ik ben daarom van plan op zeer korte termijn met alle betrokken partijen in gesprek te gaan om allereerst voor het valschermspringen te komen tot verplaatsing naar een alternatieve locatie, waarop wel een robuust toekomstperspectief geboden kan

⁶ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

worden dat tegemoet komt aan de wens om structureel van grotere hoogte te kunnen springen dan thans op Teuge mogelijk is. Een vergelijkbaar gesprek zal ik starten met de voor de toekomst van Teuge Airport relevante partijen, waaronder de betrokken provincies, om afspraken te maken op welke wijze de economische basis voor Teuge Airport na een vertrek van het valschersmspringen versterkt kan worden. Daarbij kijk ik ook naar een mogelijk versnelde verplaatsing van recreatief verkeer van Lelystad Airport naar Teuge Airport.

Luchtruimherziening

Zoals ik uw Kamer al enkele malen heb gemeld heeft de huidige luchtruimstructuur ook gevolgen voor het mogelijke groeitempo op Lelystad Airport. Binnen de huidige structuur is er geen ruimte om op Lelystad meer dan 10.000 bewegingen per jaar in te passen, zonder dat dit ingrijpende gevolgen heeft voor het Schiphol verkeer. Reeds op dit moment staat de capaciteit in bijvoorbeeld luchtruimsector 3 (zuiden) onder druk, doordat naast Schiphol ook Eindhoven en Brussel sterk groeien. Het Lelystad verkeer komt daar vanaf 2019 nog bij. Om de mainportfunctie van Schiphol te kunnen borgen verken ik samen met LVNL en CLSK de mogelijkheden om al voor de kortere termijn de beperkt beschikbare capaciteit in sector 3 nog optimaler te benutten. Daarnaast onderzoek ik met prioriteit of er haalbare en effectieve mogelijkheden zijn om de schaarse luchtruimcapaciteit op basis van voorrangregels te kunnen organiseren. Ik wil benadrukken dat we hiermee wel pionierswerk verrichten.

Komende jaren moet de grootste herinrichting van het Nederlandse luchtruim sinds tientallen jaren er voor zorgen dat civiele vliegroutes zo veel mogelijk conflictvrij en efficiënt benut kunnen worden en dat gebruik en de bereikbaarheid van militaire oefen- en trainingsgebieden ook in de toekomst is verzekerd. De herinrichting biedt ruimte voor de verdere ontwikkeling van Schiphol, Eindhoven en de doorgroei van Lelystad naar 45.000 vliegbewegingen en voor voldoende aaneengesloten militair oefengebied. Zo kunnen we ook in de toekomst het luchtverkeer in en boven Nederland veilig en efficiënt blijven faciliteren met minimale vertraging en impact op de omgeving. Herinrichting van het luchtruim zal voor de toekomst ruimte moeten bieden om de aansluitroutes voor Lelystad Airport optimaler (bijv. hoger) in te passen.

Met deze ingewikkelde civiel-militaire opgave heb ik inmiddels, samen met het Ministerie van Defensie en de betrokken luchtverkeersleidingsorganisaties een start gemaakt en zijn eerste stappen gezet. Een grote stap is de realisatie van de colocatie van civiel-militaire verkeersleiding in Nederland per december 2017, waarbij samen op één systeem gewerkt gaat worden. In het hogere luchtruim is de civiele én militaire luchtverkeersdienstverlening sinds de eerste helft van 2017 samengebracht bij MUAC.

Voor de herinrichting van het luchtruim worden nu eerste oplossingsrichtingen verkend. Daarbij is ook de aansluiting op, en samenwerking met, de ons omringende landen van wezenlijk belang. Met de buurlanden zal ik hierover ook op politiek niveau afspraken maken. Dit weerhoudt ons echter niet om in de tussentijd al stappen te zetten. Sinds enkele maanden, en mede ter voorbereiding van de op politiek niveau te maken afspraken, voert mijn ministerie, in nauwe afstemming met Defensie en de luchtverkeersleidingsorganisaties, op ambtelijk niveau gesprekken met de buurlanden. Doel is om met de buurlanden overeenstemming te verkrijgen over de contouren en het tijdpad van de herindelings van het luchtruim, rekening houdend met civiele en militaire vereisten. Hiermee

wordt de basis gelegd voor de afspraken op politiek niveau met mijn ambtsgenoten in de ons omringende landen. Met Defensie en de luchtverkeersleidingsorganisaties worden momenteel de oplossingsrichtingen en prioriteiten vastgesteld binnen het programma luchtruimherziening en wordt een gezamenlijke programmastructuur ingericht voor de komende jaren. Vanaf begin 2018 wordt met concrete projecten gestart. Ik vind het belangrijk dat deze herziening tot stand komt in samenspraak met de belangrijkste stakeholders en dat er (vroegtijdig) ruimte is voor inbreng van voorstellen. Mijn ministerie zal daarom dit najaar het initiatief nemen om een concreet proces in te richten, dat hiervoor ruimte biedt en bijdraagt aan voldoende draagvlak onder stakeholders (zoals luchtruimgebruikers en provincies).

Ik begrijp de oproep van diverse partijen om sneller met een herziening van het luchtruim te komen. Ik deel deze behoefte, maar ik wil ook realistisch blijven. Herinrichting van het luchtruim is een ingrijpend proces met een groot aantal afhankelijkheden en waarbij een groot aantal stappen zorgvuldig doorlopen moeten worden. Nieuw ontworpen gebieden, routes en procedures moeten immers ook uitgebreid getest en op veiligheid getoetst worden. Ook dienen systemen aangepast en verkeersleiders getraind te worden om een veilige transitie te borgen. Het is dan ook niet realistisch dat een heringericht luchtruim eerder dan 2023 beschikbaar zou kunnen zijn.

Tot slot

Om de positie en ontwikkeling van Schiphol als internationaal knooppunt van verbindingen te blijven borgen, zijn alle inspanningen er op gericht om Lelystad Airport per 1 april 2019 open te laten gaan voor de opvang van niet-mainportgebonden verkeer van Schiphol. Daar hecht ik grote waarde aan.

De opgaven met betrekking tot Lelystad Airport, mede in relatie tot de ontwikkeling van Schiphol en de herindeling van het luchtruim, vragen om een proactieve opstelling van de rijksoverheid, in het bijzonder van mijn ministerie. De komende periode is extra regievoering en regulier bestuurlijk overleg met alle betrokken partijen nodig.

Om die reden heb ik vóór de zomer zelf aan ABD Topconsult gevraagd een advies op te stellen om invulling te geven aan deze omvangrijke opgave die ook een andere invulling van de organisatie vraagt. Het advies treft u bij deze brief aan⁷. Langs de lijnen van dit advies ben ik inmiddels de werkorganisatie aan het versterken. Gezien de niet geringe opgaven op het gebied van luchtvaart in Nederland is het borgen van samenhang tussen de programma's voor Schiphol, Lelystad en de luchtruimherziening van cruciaal belang. Ook wordt een apart regulier bestuurlijk overleg voor Lelystad Airport ingericht. Bij het opstellen van het ABD advies is duidelijk geworden dat ook de betrokken partijen deze versterkte en actieve opstelling van het ministerie wenselijk en noodzakelijk vinden.

Ik vind het richting openstelling van Lelystad Airport belangrijk dat er vertrouwen bestaat bij alle partijen dat de realisatie hiervan zorgvuldig tot stand komt. Daarom heb ik de stappen gezet zoals beschreven in deze brief.

Ik constateer dat er onder bestuurders grote overeenstemming bestaat over de noodzaak van spoedige realisatie van Lelystad Airport. Ik constateer ook dat de uitgangspunten, zoals die in 2014 aan de Alderstafel zijn afgesproken en door het kabinet zijn overgenomen, op brede steun kunnen blijven rekenen. Dat geeft mij vertrouwen in het vervolgproces.

⁷ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Vanzelfsprekend heb ik begrip voor de zorgen en vragen die er in leven in de regio, alsmede voor de zorgen die de recreatieve luchtvaart heeft over de gevolgen die de routes van en naar Lelystad voor haar hebben. Ik wil de komende weken benutten om door middel van informatie- en consultatiebijeenkomsten in de behoefte om informatie te voorzien, om daarmee zo veel mogelijk van de zorgen en vragen weg te nemen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijkma