

Vergaderjaar 2012–2013

**31 936**

**Luchtvaartbeleid**

**Nr. 121**

**VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 19 december 2012

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben enkele fracties de behoefte om enkele vragen en opmerkingen voor te leggen aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de brief van 10 september 2012 inzake de Luchtruimvisie (Kamerstuk 31 936, nr. 114). De staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 18 december 2012.

Vragen en antwoorden, voorzien van een inleiding, zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Paulus Jansen

Adjunct-griffier van de commissie,  
De Bruin

## Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

<b>Inhoudsopgave</b>	<b>2</b>
Inleiding	2
Algemeen	3
Luchtruimhoofdstructuur en beleidsagenda Luchtruim	3
General Aviation	4
Militair luchtverkeer	5
Luchthaven Lelystad	5

### *Inleiding*

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling en instemming kennisgenomen van de Luchtruimvisie. Deze leden zijn van mening dat het voor de ontwikkeling van Schiphol en de luchthavens van nationale betekenis van belang is dat luchtverkeerstromen efficiënt en veilig kunnen worden afgehandeld. De Luchtruimvisie lijkt dan ook een welkome moderniseringsslag te maken. De leden van de VVD-fractie zien aanleiding tot het stellen van een enkele vraag.

De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de Luchtruimvisie. Deze leden benaderen de Luchtruimvisie vanuit een positieve grondhouding, en hechten, net als de regering, aan een goede luchtzijdige bereikbaarheid. De leden van de PvdA-fractie hebben nog enkele vragen.

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van de Luchtruimvisie en hebben thans geen behoefte aan het stellen van vragen.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de Luchtruimvisie en hebben thans geen behoefte aan het stellen van vragen.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van de voorliggende Luchtruimvisie. Het is goed dat er meer duidelijkheid komt voor gebruikers van het luchtruim over waar het kabinet naartoe wil met het luchtruim en dat dit vormgegeven wordt in samenspraak met gebruikers. Toch wensen deze leden enkele vragen te stellen.

De leden van de D66-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van de Luchtruimvisie en hebben hierover enkele vragen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben kennisgenomen van de Luchtruimvisie en hebben thans geen behoefte aan het stellen van vragen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de Luchtruimvisie en hebben thans geen behoefte aan het stellen van vragen.

De leden van de SGP-fractie hebben kennisgenomen van de Luchtruimvisie en hebben thans geen behoefte aan het stellen van vragen.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hebben kennisgenomen van de Luchtruimvisie en hebben thans geen behoefte aan het stellen van vragen.

De leden van de 50PLUS-fractie hebben kennisgenomen van de Luchtruimvisie en hebben thans geen behoefte aan het stellen van vragen.

## *Algemeen*

De leden van de PvdA-fractie vragen welke landen, afgezien van Nederland, nog meer een dergelijke Luchtruimvisie gebruiken. Klopt het dat, naarmate het vliegverkeer intensiever wordt, er meer behoefte is aan een Luchtruimvisie?

De leden van de PvdA-fractie zien dat in de Luchtruimvisie veel ontwikkelingen worden genoemd die al een lang proces volgen, en die bijvoorbeeld vanuit Europa zijn geïnitieerd. Kan de staatssecretaris een opsomming geven van de voorstellen die echt nieuw zijn? Voor welke voorstellen moet de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu het groene of het rode licht geven?

De leden van de PvdA-fractie vragen wat het resultaat was van de twee consultaties, zoals genoemd in de paragraaf Consultatieproces (Luchtruimvisie, pagina 17). Konden alle belanghebbenden zich even goed vinden in de voorgestelde verdeling van het schaarse luchtruim?

De leden van de CDA-fractie merken op dat de Luchtruimvisie een beleidsnota is en niet dezelfde status heeft als een structuurvisie. De Luchtruimvisie zal de basis vormen voor inrichting, beheer en gebruik van het luchtruim. Op basis daarvan zal wetgeving worden gemaakt. Kan de staatssecretaris aangeven wat de status van de visie dan precies is? En op welke manier verschilt dit van een structuurvisie?

De leden van CDA-fractie willen graag weten binnen welke termijn de nieuwe luchtruimstructuur is geïmplementeerd. Welke stappen binnen deze implementatie worden door welke partijen uitgewerkt en uitgevoerd?

De leden van de D66-fractie vernemen graag van de staatssecretaris op welke manieren de verschillende commissies en overleggroepen bij het ontwikkelproces van de Luchtruimvisie zijn betrokken. Op welke manier (al dan niet binnen verschillende commissies) zijn de in Nederland actieve luchtvaartmaatschappijen hierbij betrokken?

De leden van de D66-fractie vragen wat de consequenties zijn van het feit dat de Luchtruimvisie geen juridisch kader heeft maar juist een strategische beleidsnota is.

### *Luchtruimhoofdstructuur en beleidsagenda Luchtruim*

De leden van de VVD-fractie constateren dat de staatssecretaris ervoor kiest om het mainportgebonden verkeer te scheiden van niet-mainportgebonden verkeer en om tien luchtruimdelen terug te brengen tot drie. Deze leden zijn van mening dat dit het luchtruimbeheer vereenvoudigt, maar dat dit ook achterstelling van regionale luchthavens en lokale luchthavens ten opzichte van mainport Schiphol tot gevolg kan hebben waar het bijvoorbeeld voorrang en vlieghoogte betreft. Kan de staatssecretaris hier een nadere toelichting op geven?

De leden van de PvdA-fractie vragen of de staatssecretaris nader in kan gaan op hoe de civiele en militaire luchtverkeersleiding geïntegreerd zullen worden. Betekent dit dat er gezamenlijke teams van luchtverkeersleiders zullen ontstaan? Betekent dit op termijn een fusie van de drie luchtverkeersleidingen?

De leden van de PvdA-fractie constateren dat de staatssecretaris de luchtverkeersdienstverleners de opdracht geeft een overkoepelende en gezamenlijke Roadmap op te stellen, waarin reeds lopende en nieuwe

activiteiten (onderzoeken, studies, ontwerpen, implementatie en investeringen) in één planning in samenhang worden uiteengezet en waarin inzichtelijk wordt gemaakt welke stappen wanneer gepland gaan worden, ten behoeve van de implementatie van de Luchtruimvisie. Wanneer wordt deze Roadmap verwacht?

De leden van de PvdA-fractie vragen of een modernere manier van vliegen samenhangt met de beschikbare technologie, waarbij vliegtuigen de afstand tot elkaar beter kunnen inschatten. Wanneer zal deze technologie in voldoende mate zijn uitontwikkeld om de Luchtruimvisie te kunnen realiseren? Zal deze technologie ook verplicht worden gesteld?

De leden van de CDA-fractie lezen in de Luchtruimvisie dat in de Terminal Manoeuvring Area's (TMA) het mainport gebonden verkeer van het niet-mainport gebonden verkeer wordt gescheiden. Kan de staatssecretaris uitleggen wat de gevolgen daarvan zijn? Voorts is het de bedoeling om de luchthavens Eindhoven en Lelystad in aansluiting op het Aldersakkoord als «overloopluchthavens» in te zetten. Deze leden vragen of de voorgestelde scheiding binnen die afspraken past.

De leden van de D66-fractie worden graag op de hoogte gebracht van de voortgang van Functional Airspace Block Europe Central (FABEC) in de ons omringende landen. FABEC is immers een cruciale pilaar in de Luchtruimvisie. Kan de staatssecretaris aangeven of de inrichting van andere «airspace blocks» op schema ligt? Is het wenselijk dat er een algemene blauwdruk komt voor het Europese luchtruim?

De leden van de D66-fractie zijn van mening dat voor verdere integratie van het Europese luchtruim en het volledig benutten van een Europees luchtruim ook technologische vernieuwingen nodig zijn met bijbehorende forse investeringen. De leden van de D66-fractie horen graag wat de stand van zaken is van het project SES Air Traffic Management Research (SESAR). Wat zijn eventuele knelpunten en hoe zijn stakeholders hierbij betrokken?

De leden van de D66-fractie vragen hoe de planning van vervolgdOCUMENTEN zoals de Roadmap is ingericht. Ook horen deze leden graag hoe de Kamer wordt betrokken bij de nadere uitwerking van de Luchtruimvisie en de Roadmap in het bijzonder.

#### *General Aviation*

De leden van de PvdA-fractie vragen of uit de Luchtruimvisie kan worden opgemaakt dat de uitplaatsing van General Aviation (GA) sterk afhankelijk is van de ontwikkeling van de luchthavens Eindhoven en Lelystad. Als de ontwikkeling van luchthaven Lelystad niet door zou gaan, welk effect heeft dat dan op de uitplaatsing van General Aviation?

De leden van de PvdA-fractie vragen in hoeverre de Luchtruimvisie in overeenstemming is met de Strategische Visie General Aviation van januari 2011. Betekent dit dat de sociale en recreatieve General Aviation gaat verdwijnen van de TMA Schiphol? Hoe zit het met de commerciële en lesvliegtuigen?

De leden van de CDA-fractie lezen dat de staatssecretaris op luchthavens van nationale betekenis beperkte ruimte wil bieden voor General Aviation. De GA-sector heeft zijn strategische visie ingebracht ten behoeve van de Luchtruimvisie. Op welke manier is de GA-sector betrokken geweest bij het opstellen van de Luchtruimvisie? Wat zijn de gevolgen voor GA van de Luchtruimvisie? Kan de staatssecretaris aangeven waar de GA-activiteiten

naartoe kunnen wanneer deze niet meer op luchthavens van nationale betekenis terecht kunnen?

#### *Militair luchtverkeer*

De leden van de PvdA-fractie vragen of het klopt dat de luchthaven Volkel een groot knelpunt is voor de nieuwe Luchtruimhoofdstructuur en de implementatie van een vierde Initial Approach Fix (IAF). Wanneer zal dit zijn opgelost?

De leden van de D66-fractie constateren uit de Luchtruimvisie dat militair luchtverkeer wordt verplaatst om ruimte te maken voor civiel verkeer. Deze leden willen graag meer informatie over het tijdsplan, de huidige stand van zaken en de samenwerking met Duitsland, die voor het welslagen hiervan cruciaal is.

De leden van de D66-fractie constateren dat er allerlei inschattingen worden gedaan wat betreft de groei van het luchtverkeer en de richting waarin onze luchtmacht zich ontwikkeld. Deze leden ontvangen graag een overzicht van de ontwikkelingen bij defensie waar reeds rekening mee is gehouden en inzicht in de duurzaamheid van de voorspellingen.

#### *Luchthaven Lelystad*

De leden van de VVD-fractie constateren dat in het verleden door de Tweede Kamer moties zijn aangenomen (o.a. motie Huizing/Haverkamp over een luchtverkeersleiding voor Lelystad, Kamerstuk 31 936, nr. 50 en de motie Koopmans/De Caluwé over investeringen in vliegveld Lelystad, Kamerstuk 31 936, nr. 97) die de regering verzoeken om voortvarend aan de slag te gaan met het instellen van een luchtverkeersleiding in Lelystad en het verlengen van de landingsbaan van vliegveld Lelystad. De staatssecretaris heeft daaropvolgend een actieplan tot stand gebracht. Kan de staatssecretaris een concreet tijdsplan geven waarop beide aanpassingen worden verwezenlijkt?

De leden van de CDA-fractie willen graag weten hoe de luchthaven Lelystad ingepast kan worden in de TMA Schiphol. Gaat de luchtzijdige ontsluiting van Lelystad tot problemen leiden? Zo ja, welke problemen? Hoe zijn die eventuele problemen op te lossen? Op welke manier wordt de interferentie met militair gecontroleerd luchtruim geregeld?

Voorts willen de leden van de CDA-fractie weten of in de Luchtruimvisie voor luchthaven Lelystad rekening gehouden is met de beloofde vlieghoogte boven het «oude land». Kan de staatssecretaris dat bevestigen?

De leden van de D66-fractie constateren dat de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad een belangrijke rol speelt in het selectiviteitsbeleid en daarmee in het luchtvaartbeleid van Nederland. Vooral de voorstellen hoe het luchtruim opnieuw ingericht kan worden, zijn van cruciaal belang. De leden van de D66-fractie vragen hoe het zit met de eisen die vooraf zijn gesteld bij het ontwerp van de luchtruimindeling. Klopt het dat er een harde eis lag dat boven het «oude land» er gevlogen zou worden op minimaal 6 000 voet hoogte? Deze leden constateren dat dit niet overal lijkt te lukken. Kan de staatssecretaris uitleggen waarom dit niet is gelukt en hoe deze afspraak vooraf dan moet worden bezien?

De leden van de D66-fractie constateren dat bij de huidige ontwerpen van het luchtruim uit wordt gegaan van de voorgestelde baanverlenging tot 2 100 meter, zoals deze wordt gehanteerd in het voorlopige plan. Voor

bijvoorbeeld intercontinentale vrijetijdsvluchten lijkt een langere baan noodzakelijk. De leden van de D66-fractie vragen wat het effect van een dergelijk besluit zou zijn op de luchtruimindeling. Moet er dan nogmaals een herindeling plaatsvinden om intercontinentale vrijetijdsvluchten mogelijk te maken, of is dit model voldoende duurzaam?

## **Reactie van de staatssecretaris**

### *Inleiding*

Op 29 november 2012 ontving ik het verslag van het schriftelijk overleg van de vaste commissie van Infrastructuur en Milieu dat naar aanleiding van de technische briefing over de Luchtruimvisie op 15 november 2012 is opgesteld. Mede namens de minister van Defensie, treft u de antwoorden op de vragen die in het verslag zijn gesteld.

### **Luchtruimvisie**

De leden van de PvdA-fractie vragen welke landen, afgezien van Nederland, nog meer een dergelijke Luchtruimvisie gebruiken. Nederland is met haar Luchtruimvisie redelijk uniek binnen Europa. Alleen Groot-Britannië heeft ook een nationale Luchtruimvisie opgesteld, de zogenaamde Future Airspace Strategy. Nederland en Groot-Britannië hebben ervaringen gedeeld en opzet van de visie op elkaar afgestemd.

Voorts vragen de leden van de PvdA-fractie of het klopt dat naarmate het vliegverkeer intensiever wordt, er meer behoefte is aan een Luchtruimvisie. De toenemende vraag en veranderende eisen en wensen van de verschillende luchtruimgebruikers als General Aviation, commerciële luchtvaart en Defensie en de daardoor ontstane knelpunten maken een Luchtruimvisie noodzakelijk. De Luchtruimvisie geeft de verschillende luchtruimgebruikers duidelijkheid over de toekomstige ontwikkelingen met betrekking tot inrichting, gebruik en beheer van het luchtruim. Uit de consultatie over het Startnota Luchtruimvisie (Kamerstuk 31 936, nr. 75) is gebleken dat de verschillende belanghebbenden de noodzaak om te komen tot een Luchtruimvisie ook delen.

De leden van de PvdA-fractie zien dat in de Luchtruimvisie veel ontwikkelingen worden genoemd die al een lang proces volgen, en die bijvoorbeeld vanuit Europa zijn geïnitieerd. De leden van de PvdA-fractie vragen voor welke voorstellen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu het groene of het rode licht moet geven. Ik wil benadrukken dat de Luchtruimvisie de strategische beleidsnota is waarin de nieuwe Nederlandse luchtruimhoofdstructuur wordt beschreven en daarmee zorgt voor een integrale aanpak van luchtruimprojecten. De Luchtruimvisie bevat ook de Beleidsagenda Luchtruim. Deze benoemt de beleidskeuzes en acties om de ambitie die in de Luchtruimvisie wordt beschreven, te realiseren. De Beleidsagenda Luchtruim heeft zowel betrekking op de acties die de luchtverkeersdienstverleners moeten ondernemen, als die de verantwoordelijkheid zijn van het Rijk. Op dit moment wordt door de luchtverkeersdienstverleners een Roadmap opgesteld (zie toelichting op Roadmap later in dit verslag), die naar verwachting halverwege 2013 gereed is. Ik zal u deze toesturen zodra deze gereed is en daarbij tevens aangeven wat uw betrokkenheid is bij het verdere traject.

Aanvullend vragen de leden van de PvdA-fractie om een opsomming van de voorstellen uit de Luchtruimvisie die echt nieuw zijn. Per onderdeel van het luchtruim wordt in de Beleidsagenda Luchtruim aangegeven waar momenteel aan wordt gewerkt en wat de aanvullende acties zijn uit de Luchtruimvisie. De aanvullende acties volgen vooral uit de hoofdkeuzes

uit de Luchtruimvisie en zijn acties tot het opzetten van nieuwe projecten of aanvullingen op bestaande projecten zoals:

- Scheiding mainportgebonden verkeer van overig civiel verkeer, zodat de luchtverkeersdienstverlening beter kan voldoen aan de eisen van verschillende luchtruimgebruikers;
- Vereenvoudiging van het lagere luchtruim door de huidige vier civiele en zes militaire luchtruimdelen terug te brengen tot drie civiel-militaire geïntegreerde TMA's (Terminal Manoeuvring Area): de TMA Schiphol, de TMA Holland Regional en de TMA Luik-Maastricht; en
- Vorming van een civiel en militaire luchtverkeersdienstverlening in delen van het Nederlandse luchtruim, zoals ook beschreven in de motie Huizing/Haverkamp (Kamerstuk 31 936, nr. 53).

### *Roadmap*

De leden van CDA-fractie, D66-fractie en PvdA-fractie stellen vragen over de implementatie van de Luchtruimvisie ten aanzien van planning van de Roadmap, taken van de betrokken partijen en rol van de Kamer. Op 10 september 2012 is de Luchtruimvisie aan de Kamer gestuurd. Daarmee kan een begin worden gemaakt met de uitvoering ervan. De eerste stap in de uitvoering van de Luchtruimvisie is de opdracht die het Rijk aan de luchtverkeersorganisaties heeft gegeven om gezamenlijk een Roadmap op te stellen.

De Roadmap zet lopende luchtruimwijzigingen en de aanvullende acties die de Beleidsagenda Luchtruim beschrijft in één planning gericht op de periode tot 2020–2025 en aangevuld met beslismomenten, risico's en beheersmaatregelen. Met een Roadmap hebben alle partijen een duidelijke strategie en uitvoeringsagenda op het gebied van Air Traffic Management (ATM) en luchtruimvraagstukken. Het Rijk is betrokken bij het opstellen van de Roadmap om de juiste interpretatie van de Luchtruimvisie te borgen en te bepalen wat de effecten zijn op wet- en regelgeving. De Roadmap zal halverwege 2013 gereed zijn. Ik zal u hierover informeren en de Roadmap desgewenst met u bespreken.

### *Consultatie Luchtruimvisie*

In de Luchtruimvisie is aangegeven dat het Rijk de nieuwe visie in nauwe samenspraak met belanghebbenden heeft ontwikkeld. Bij de totstandkoming van de Luchtruimvisie is voorzien in twee formele consultatiemomenten. Het eerste moment betrof de consultatie over de Startnota die in mei 2011 is afgerond. De Startnota heeft mijn voorganger ook naar de Kamer verstuurd (Kamerstuk 31 936 nr. 75). Het tweede moment betrof de consultatie over het Consultatiedocument Luchtruimvisie die in mei van dit jaar is afgerond.

Naast contact op consultatiemomenten, is er gedurende het gehele proces contact gezocht met belanghebbenden om feiten te toetsen, nadere informatie te verkrijgen of toelichting te vragen. Deze werkwijze heeft het Rijk in staat gesteld om alle inzichten en belangen van verschillende partijen mee te wegen in de Luchtruimvisie.

Prioriteitstelling ten aanzien van de verschillende luchtruimgebruikers is vastgesteld in de Luchtvaartnota en dit kabinetsbeleid is ongewijzigd overgenomen in de Luchtruimvisie. Hetzelfde geldt ten aanzien van de in de Luchtvaartnota gemaakte bredere afweging tussen hinderbeperking en economische ontwikkeling. Ook de uitwerking van deze keuzes in afspraken aan de Alderstafels, Commissies Regionaal Overleg (CRO) of in andere afspraken met de omgeving en luchtvaartpartijen zijn als uitgangspunt meegenomen in de Luchtruimvisie.

Bij het opstellen en de consultatie van de Luchtruimvisie zijn alle relevante stakeholders betrokken. Zo zijn ook, de vragen van de PvdA-fractie indachtig, de behoeften van de GA zoals verwoord in hun Strategische visie daar waar mogelijk meegenomen. Dit betreft onder andere het voornemen om gezamenlijk met de buurlanden de Transition Altitude te verhogen naar 18.000 voet, het uitgangspunt om de vorm en afmeting van de control zones (CTR's) aan te passen (upside-down wedding cake) en het vrijmaken van delen van het luchtruim voor de GA indien deze niet gebruikt worden (flexibel gebruik van het luchtruim/optimale civiel-militaire samenwerking).

De leden van de PvdA-fractie vragen wat het resultaat was van de twee consultaties, zoals genoemd in de paragraaf Consultatieproces (Luchtruimvisie, pagina 17). Daarbij vraagt de PvdA-fractie of alle belanghebbenden zich even goed konden vinden in de voorgestelde verdeling van het schaarse luchtruim. Ik kan u zeggen dat uit de reacties die zijn ontvangen op de Startnota, naar voren dat – ondanks de verschillende belangen en invalshoeken – de noodzaak om te komen tot een visie op het Nederlands luchtruim breed gedeeld wordt. Ook op het Consultatiedocument Luchtruimvisie zijn verschillende reacties ontvangen, variërend van opmerkingen van redactionele aard tot inhoudelijke vragen en zorgpunten en alternatieve oplossingen voor knelpunten. Partijen reageren vanuit de verschillende belangen en invalshoeken op keuzes en prioriteitstellingen in de Luchtruimvisie.

De reacties op de Startnota en het Consultatiedocument Luchtruimvisie zijn meegenomen in het opstellen van de definitieve Luchtruimvisie. Belanghebbenden zijn per brief geïnformeerd over de hoofdpunten uit de reacties van de consultatie en de wijze waarop hiermee is omgegaan bij het opstellen van de definitieve Luchtruimvisie.

#### *Status Luchtruimvisie*

De leden van de CDA-fractie merken op dat de Luchtruimvisie een beleidsnota is en niet dezelfde status heeft als een structuurvisie. De Luchtruimvisie zal de basis vormen voor inrichting, beheer en gebruik van het luchtruim. Op basis daarvan zal wetgeving worden gemaakt. Graag verneemt de CDA-fractie wat de status van de visie dan precies is en hoe die verschilt van een structuurvisie. Aanvullend vragen de leden van de D66-fractie wat de consequenties zijn van het feit dat de Luchtruimvisie geen juridisch kader heeft maar juist een strategische beleidsnota is.

Ik kan de leden van de CDA-fractie in die opmerking volgen. De luchtruimvisie is een strategisch beleidsdocument, geeft sturing aan de luchtverkeersdienstverleners voor de nadere uitwerking van de voorstellen met betrekking tot de luchtruiminrichting en geeft duidelijkheid aan belanghebbenden welke kaders het Rijk hierbij van belang vindt. De luchtruimvisie is zelfbindend en heeft geen directe juridische consequenties voor derden, zoals een Rijksstructuurvisie conform de Wet ruimtelijke ordening. Voorstellen voor de inrichting van het luchtruim moeten daarom juridisch worden vastgesteld conform de daarvoor geldende procedures zoals opgenomen in de Wet luchtvaart.

#### **Luchtruimhoofdstructuur**

##### *Scheiding mainportgebonden en niet-mainportgebonden verkeer*

De leden van de CDA-fractie lezen in de Luchtruimvisie dat in de Terminal Manoeuvring Area's (TMA) het mainportgebonden verkeer van het niet-mainport gebonden verkeer wordt gescheiden. De leden van de



VVD-fractie constateren aanvullend dat de staatssecretaris kiest om tien luchtruimdelen terug te brengen tot drie. Beide fracties vragen naar de gevolgen hiervan.

Ik hecht eraan duidelijk te maken dat mainportgebonden en niet-mainportgebonden verkeer in hun karakter (omvang, complexiteit, mix van verkeer) verschillend zijn. Om het operationeel concept optimaal af te stemmen op de verschillende karakters, worden mainportgebonden en niet-mainportgebonden verkeer in de afhandeling gescheiden. Bij schaarste in luchtruimcapaciteit en knelpunten in het luchtruim, wordt ten aanzien van civiele verkeersstromen, de Schiphol-operatie als eerste ingepast. Dit sluit aan bij de huidige werkwijze van Europese luchtverkeersdienstverleningsorganisaties om intensieve en drukke verkeersstromen eerst in het luchtruimontwerp in te passen en vervolgens de minder intensieve verkeersstromen. Intensieve verkeersstromen bepalen voor een groot gedeelte de complexiteit en benodigde capaciteit in het betreffende deel van het luchtruim. Deze situatie heeft met name betrekking op de Schiphol TMA.

In de TMA Schiphol wordt naast mainport-gebonden verkeer op dit moment door de luchtverkeersleiders ook niet mainport-gebonden verkeer afgehandeld van de luchthavens Rotterdam en Lelystad. Hierbij krijgt het Schiphol verkeer voorrang en vliegt het niet mainport-gebonden verkeer van en naar Rotterdam en Lelystad op lagere vlieghoogte om interferentie te voorkomen. Het afhandelen van beide soorten verkeer in de TMA Schiphol is een van de knelpunten die op dit moment al zorgt voor toenemende complexiteit en daarmee een negatief effect heeft op de capaciteit voor de Schiphol TMA. Deze werkwijze is niet robuust voor een verdere doorgroei van het verkeer conform de afspraken aan de Alderstafels.

Voor de civiele en militaire regionale luchthavens die niet nabij Schiphol gelegen zijn, heeft de keuze voor het realiseren van één civiel-militaire luchtverkeersdienstverlening met name positieve gevolgen. De huidige scheiding en fragmentatie van civiele en militair gecontroleerde TMA's wordt opgeheven, waardoor de bereikbaarheid en afhandeling van het luchtverkeer wordt geoptimaliseerd. Daarnaast zal het gebruik van vaste vertrek- en naderingsroutes van en naar Schiphol meer ruimte geven voor ander verkeer. Afspraken van de Alderstafels over Eindhoven en Lelystad worden met de nieuwe luchtruimhoofdstructuur gefaciliteerd.

#### *Civiel-militaire samenwerking*

De leden van de PvdA-fractie vragen of de staatssecretaris nader in kan gaan op hoe de civiele en militaire luchtverkeersleiding geïntegreerd zullen worden. Daar ben ik vanzelfsprekend toe bereid. Civiel-militaire samenwerking op het terrein van Air Traffic Management (ATM) is een van de belangrijke middelen om de prestaties van het luchtruim te verbeteren (capaciteit kosteneffectiviteit, veiligheid, milieu en militaire missie effectiviteit). In november 2011 (Kamerstuk 31 936, nr. 90) is de Kamer geïnformeerd over het voornemen van een stapsgewijze verplaatsing van militaire algemene verkeersleidingstaken naar de locatie van LVNL op Schiphol. LVNL en Defensie beogen dit in 2014 te hebben gerealiseerd. De timing van de verschillende stappen staat onder druk vanwege de complexiteit van de verandering, het huidige economisch klimaat en de reorganisaties bij Defensie. Desalniettemin wordt de verplaatsing voorbereid. De eerste stappen op operationeel gebied worden verwacht in de eerste helft van 2013.

Daarnaast heeft het kabinet in de Luchtruimvisie een gezamenlijke civiel en militaire dienstverlening in delen van het luchtruim aangekondigd, waarmee het onderscheid tussen civiel en militair gecontroleerd luchtruim vervalt. In het luchtruim buiten het naderingsgebied Schiphol zal door de verscheidenheid in behoeften van de luchtruimgebruikers maatwerk nodig zijn. Deze verscheidenheid vraagt, buiten het naderingsgebied van Schiphol, om één gezamenlijk flexibel operationeel concept waarmee het civiel en militair verkeer optimaal op elkaar wordt afgestemd.

Aanvullend vragen de leden van de PvdA-fractie of op termijn een fusie van de drie luchtverkeersleidingen zal plaatsvinden. Daar kan ik het volgende over zeggen. Aan de drie luchtverkeersdienstverlenende organisaties is in het kader van de uitvoering van de Luchtruimvisie gevraagd nader uit te werken hoe hieraan vorm kan worden gegeven en aanvullende afspraken te maken. Naast het gezamenlijke operationele concept komt ook aan de orde op welke wijze de bijbehorende dienstverlening wordt geleverd, bijvoorbeeld door civiele en militaire luchtverkeersleiders te co-loceren. Uitgangspunt is dat, vanuit oogpunt van de gebruiker bezien, de dienstverlening in een hand ligt. Integratie van de luchtverkeersdienstverlenende organisaties (of een fusie zoals u dat noemt) is hiervoor niet noodzakelijk en derhalve niet aan de orde.

### *SESAR*

De leden van de D66-fractie vernemen graag hoe stakeholders bij SESAR zijn betrokken. Het Single European Sky ATM Research (SESAR) programma van de Europese Commissie zorgt voor de technische concepten en procedures die nodig zijn om een Single European Sky (SES) te realiseren. De luchtverkeersleidingssystemen (ATM) worden gemoderniseerd om de komende decennia veilige, milieuvriendelijkere en efficiënte luchtvaart te kunnen blijven garanderen. Alle belanghebbenden zijn in dit programma betrokken: overheid (IenM en Defensie), industrie, groot kennisinstituut als het NLR, luchthavens, verkeersleiders en luchtruimgebruikers. Met SESAR kan onderzoek en ontwikkeling worden gebundeld en gestandaardiseerd om vervolgens geharmoniseerd te worden geïmplementeerd. Nederland is actief betrokken bij dit groot-schalige project.

De leden van de PvdA-fractie vragen of een modernere manier van vliegen samenhangt met de beschikbare technologie, waarbij vliegtuigen de afstand tot elkaar beter kunnen inschatten. De leden van de D66-fractie zijn daarbij van mening dat voor verdere integratie van het Europese luchtruim en het volledig benutten van een Europees luchtruim ook technologische vernieuwingen nodig zijn. De implementatie en toepassing van nieuwe technologie vanuit SESAR speelt een belangrijke rol voor de mate waarin de inrichting en het gebruik van het luchtruim zich kan ontwikkelen en uiteindelijk beter benut kan worden. Het toekomstige ATM systeem gaat uit van vaste snelwegen in het lagere Nederlandse luchtruim, waarbij vliegtuigen nauwkeuriger op plaats en tijd kunnen navigeren in het luchtruim. Dat moet resulteren in een optimale verkeersstroom, waarbij minder ingrijpen van verkeersleiders noodzakelijk is en vliegtuigen onderling afstand bewaren. Hoewel het concept volledig is uitgedacht, is de benodigde technologie nog niet beschikbaar. In het kader van SESAR vindt hier nader onderzoek naar plaats.

De leden van de D66-fractie horen graag wat de stand van zaken is van het SESAR-programma en noemen daarbij de forse investeringen van het SESAR programma. De leden van de PvdA-fractie vragen aanvullend of de technieken ook verplicht worden gesteld. Momenteel worden de nieuwe technologische concepten en procedures ontwikkeld middels een

publiek-private samenwerking, de financiering hiervoor is rond. Voor het implementeren van de eerste ontwikkelde concepten en procedures tot medio 2020, worden de civiele kosten geschat tussen de € 8 en 14 miljard (bron: Het Europese ATM Masterplan, editie 2, oktober 2012). Over de manier van financiering van de implementatie zijn momenteel discussies gaande tussen de Europese Commissie, lidstaten en Eurocontrol. Dit geldt eveneens voor het al dan niet verplicht stellen van deze technologie.

### *FABEC*

De leden van de D66-fractie worden graag op de hoogte gebracht van de voortgang van Functional Airspace Block Europe Central (FABEC) in de ons omringende landen. FABEC is immers een cruciale pijler in de Luchtruimvisie. In mijn beantwoording van de Kamervragen van lid Hachchi (kenmerk kamer 2012Z18879) wordt gesproken over het afrondende stadium van de ratificatie van het FABEC Verdrag (Kamerstuk 33 191, nr. 1). Vijf van de zes landen hebben de ratificatie voltooid en alleen België dient dit nog te doen. Gezien de verlate ratificatie van België is het Verdrag niet voor 4 december 2012 in werking getreden. Deze datum is opgenomen in de Europese regelgeving als termijn waarop alle maatregelen genomen moeten zijn om te garanderen dat de functionele luchtruimblokken worden geïmplementeerd. De verlate ratificatie heeft naar verwachting geen negatieve effect op de implementatie van FABEC en de te bereiken verbeteringen.

Uit de beoordeling van de Europese FAB-coördinator van 4 december 2012 blijkt dat de stand van zaken van de andere acht functionele luchtruimblokken (FABs) divers is. Het verst gevorderd zijn de FABs Groot-Brittannië-Ierland en Denemarken-Zweden. De eerste bestaat sinds 2008 en heeft al een aantal operationele verbeteringen doorgevoerd in het luchtruim. De tweede bestaat sinds 2010 en heeft als belangrijkste resultaat dat er een gezamenlijke organisatie is opgericht waarin de drie luchtverkeersleidingcentra van Denemarken en Zweden zijn ondergebracht. Daarnaast is een volledige integratie van het Deense en Zweedse luchtruim gerealiseerd per 1 juli 2012.

Beide eerdergenoemde FABs omvatten beduidend minder landen dan FABEC en daarnaast ligt FABEC in de kern van Europa waar de complexiteit van het luchtruim veel groter is. Op het FABEC grondgebied liggen vier grote hub-luchthavens en 55% van het Europese vliegverkeer maakt gebruik van het FABEC luchtruim. De overige FABs hebben, uitgezonderd het FAB Spanje/Portugal, allemaal een Staatsverdrag getekend. Deze verdragen zijn allen nog niet van kracht. De gerealiseerde operationele verbeteringen binnen deze FABs zijn ook nog beperkt.

Voorts vragen de leden van de D66-fractie of het wenselijk is dat er een algemene blauwdruk komt voor het Europese luchtruim. Voor het bereiken van een Single European Sky (SES) acht ik een Europese blauwdruk niet noodzakelijk, maar gaat het vooral om de spoedige implementatie van de bestaande Europese regelgeving. Dit vereist een grotere focus op de FABs, het uitvoeren van het prestatieschema, de invoering van SESAR-technologie en het uitvoeren van de Europese Netwerkmanagementfunctie door Eurocontrol. Ter aanvulling hierop zal de Europese Commissie in de loop van 2013 met voorstellen komen om de SES-regelgeving te stroomlijnen (het zogenaamde SES 2+). Een nadere toelichting op het belang en de inzet van Nederland in SES staat opgenomen in bovengenoemde brief.

## General Aviation

De leden van de D66-fractie vernemen daarbij graag op welke manieren de verschillende commissies, overleggroepen en de in Nederland actieve luchtvaartmaatschappijen bij het ontwikkelproces van de Luchtruimvisie zijn betrokken. In het verlengde daarvan vragen de leden van de CDA-fractie op welke manier de General Aviation (GA)-sector betrokken is geweest bij het opstellen van de Luchtruimvisie. Voor beide consultaties zijn de betreffende documenten voor reactie naar een brede groep belanghebbenden gestuurd, waaronder de Omgevingsraad Schiphol, de verschillende Alderstafels, het Platform General Aviation, luchthavenexploitanten, bestuurders in de omgeving van luchthavens en (vertegenwoordigers van) luchtvaartmaatschappijen, namelijk de Board of Airline Representatives in the Netherlands (BARIN), Air Cargo Nederland en KLM. Tevens zijn bij de consultatie over de concept-Luchtruimvisie bijeenkomsten georganiseerd voor verschillende belanghebbenden om het consultatiedocument Luchtruimvisie nader te toe lichten.

Wanneer blijkt dat deze drie groepen luchtruimgebruikers niet op een veilige manier op Lelystad en/of Eindhoven kunnen worden geaccommodeerd, zet het kabinet zich in om voor de functiegroepen binnen de GA – samen met de primair verantwoordelijke partijen (GA, exploitanten van luchthavens en provincies als bevoegd gezag) – oplossingen te vinden. Daartoe start het Rijk begin 2013 een proces waarbij, binnen het kader dat de Luchtruimvisie biedt, zal worden onderzocht waar de GA het best geaccommodeerd kan worden.

De leden van de PvdA-fractie vragen in hoeverre de Luchtruimvisie in overeenstemming is met de Strategische Visie General Aviation van januari 2011 en of sociale en recreatieve General Aviation dan verdwijnt uit de TMA Schiphol.

In de Luchtvaartnota is opgenomen dat gericht en selectief ruimte wordt geboden aan de GA. Vluchten met een maatschappelijk belang en GA die bijdraagt aan de netwerkqualiteit hebben prioriteit. Dat is ook uitgangspunt van de Luchtruimvisie. De Luchtruimvisie biedt een duidelijk kader waar de GA zich in het luchtruim toekomstbestendig kan ontwikkelen:

- Vanwege capaciteit en veiligheid zal het huidige beleid GA wren uit het naderingsgebied Schiphol op termijn worden aangescherpt.
- Kansen voor GA liggen in het flexibel gebruik van het luchtruim daarbuiten, waarbij ontwikkelingen op de regionale luchthavens van nationale betekenis ook van invloed zijn op de gebruiksmogelijkheden voor de GA.

De leden van de CDA-fractie lezen dat de staatssecretaris op luchthavens van nationale betekenis beperkte ruimte wil bieden aan de General Aviation (GA) en vragen naar de gevolgen daarvan voor de GA. Aanvullend vragen de leden van de PvdA-fractie of de GA afhankelijk is van de ontwikkelingen op de luchthavens Eindhoven en Lelystad. Het is zo dat de voorziene ontwikkeling van luchthaven Eindhoven en met name luchthaven Lelystad gevolgen heeft voor de GA welke reeds gebruik maakt van deze luchthavens. Uitgangspunt van de Luchtruimvisie is primair het adequaat en veilig accommoderen van het civiel groot luchtverkeer en het militaire verkeer. Daarnaast dient de GA te worden geaccommodeerd.

Hierbij geldt dat de omvang en het tempo van de ontwikkelingen op Eindhoven en Lelystad bepalend is voor de timing van een eventuele uitfasering/verplaatsing van een deel van de GA activiteiten. De exploitant van de betreffende luchthaven is hierbij eerst verantwoordelijke.

Aanvullend vragen de leden van de PvdA-fractie hoe het zit met de commerciële en lesvliegtuigen. Lesvliegtuigen bevinden zich nu incidenteel in de TMA Schiphol. Dit betreffen lesvluchten van Rotterdam en Lelystad Airport die op beide luchthavens lesprocedures oefenen en daarbij door de TMA Schiphol vliegen. Als gevolg van de scheiding tussen het mainportgebonden en overig verkeer zullen deze lesvliegtuigen niet meer door de TMA Schiphol vliegen om niet onnodig de capaciteit van de Schiphol luchtverkeersleiding te belasten. Deze vluchten worden in de toekomst afgehandeld net als het andere luchtverkeer van deze luchthavens via de TMA Holland Regional. Voor het commerciële GA verkeer in de Schiphol TMA wordt bezien of het commerciële verkeer van en naar de Oostbaan gescheiden kan worden van de hoofdstromen.

### **Militair luchtverkeer**

#### *Luchthaven Volkel*

De leden van de PvdA-fractie vragen of het klopt dat de luchthaven Volkel een groot knelpunt is voor de nieuwe Luchtruimhoofdstructuur en de implementatie van een vierde Initial Approach Fix (IAF). De bereikbaarheid van de vliegbasis Volkel is voor Defensie van essentieel belang. Interferentie tussen een 4<sup>e</sup> IAF en Volkel vormt geen knelpunt. De ligging en hoogte van een 4<sup>e</sup> IAF, gecombineerd met de bijbehorende routestructuur dient zodanig te zijn dat de bereikbaarheid van Volkel niet in het gedrang komt.

#### *CBA Land/Central West*

De leden van de D66-fractie constateren uit de Luchtruimvisie dat militair luchtverkeer wordt verplaatst om ruimte te maken voor civiel verkeer. Deze leden willen graag meer informatie over het tijdsplan, de huidige stand van zaken en de samenwerking met Duitsland. Ik vind het belangrijk aan te geven dat in het kader van het Functioneel Airspace Block Europe Central (FABEC) al wordt gewerkt aan een aantal grote luchtruimherindelingsprojecten. Een van die lopende projecten is het project CBA Land/Central West. In dit project werken Nederlandse en Duitse, militaire en civiele luchtverkeersleidingsorganisaties en overheden in FABEC-verband samen. De implementatie van dit project zal plaatsvinden in twee stappen gezien de omvang, de complexiteit van de luchtruimwijziging en de impact hiervan op betrokken luchtverkeersleidingsorganisaties. De eerste stap is de implementatie van het grensoverschrijdende militaire oefengebied CBA Land. Deze stap staat gepland voor het vierde kwartaal van 2015. De tweede stap is de afbouw van het bestaande militaire oefengebieden boven het zuidoosten van Nederland en de herinrichting van het luchtruim. Deze stap staat voor het vierde kwartaal van 2016. De samenwerking met Duitsland is goed.

#### *Ontwikkelingen Defensie*

De leden van de D66-fractie constateren dat er allerlei inschattingen worden gedaan wat betreft de groei van het luchtverkeer en de richting waarin onze luchtmacht zich ontwikkelt. Deze leden ontvangen graag een overzicht van de ontwikkelingen bij Defensie waar reeds rekening mee is gehouden en inzicht in de duurzaamheid van de voorspellingen. De luchtruimbehoefte voor Defensie is in beeld gebracht voor de periode tot 2020 waarin de effecten van de Beleidsbrief Defensie uit 2011 (Kamerstuk 32 733, nr. 1) zijn meegenomen. Hierbij is rekening gehouden met de gefaseerde introductie van een vervanger van de huidige F-16. Een andere belangrijke ontwikkeling is de toename van het gebruik van onbemande luchtvaartsystemen (UAS).

## **Luchthaven Lelystad**

### *Luchtruiminpassing*

De leden van de CDA-fractie willen graag weten hoe de luchthaven Lelystad ingepast kan worden in de TMA Schiphol. In de Luchtruimvisie en de kabinetsreactie op het Aldersadvies Lelystad heb ik aangegeven dat de ligging van Lelystad Airport ten opzichte van de mainport Schiphol om nauwe afstemming vraagt over de inrichting van de luchtverkeersdienstverlening en het luchtruim. Door de realisatie van een upside-down wedding cake voor de TMA Schiphol kan luchtruim voor de afhandeling van verkeer van en naar Lelystad Airport in de TMA Holland Regional worden vrijgespeeld. In de kabinetsreactie op het Aldersadvies heb ik reeds aangegeven dat het mogelijk is de luchtzijdige inpassing van de luchthaven Lelystad te borgen door naast het aanpassen van de dimensies van de TMA Schiphol ook te kiezen voor de realisatie van één civiel-militaire luchtverkeersdienstverlening.

### *Actieplan luchtverkeersleiding*

De leden van de VVD-fractie constateren dat in het verleden door de Tweede Kamer moties zijn aangenomen die de regering verzoeken om voortvarend aan de slag te gaan met het instellen van een luchtverkeersleiding in Lelystad en het verlengen van de landingsbaan van vliegveld Lelystad. De staatssecretaris heeft daaropvolgend een actieplan tot stand gebracht. De leden van de VVD-fractie vragen de staatssecretaris een concreet tijdspad geven waarop beide aanpassingen worden verwezenlijkt. Ik kan u melden dat uit het actieplan Luchtverkeersleiding blijkt dat de exploitant aan zet is om te komen met een kostendekkende Business Case voor luchtverkeersleiding. Dit uitgangspunt geldt nu het Aldersadvies Lelystad en het kabinetsbesluit er zijn, nog steeds. Ik ga er dus van uit dat de exploitant in zijn voornemen voor de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad, zowel luchtverkeersleiding als de lengte van de baan meeneemt. Pas op dat moment kan ik hier, als bevoegd gezag, nadere stappen zetten.

### *Vlieghoogte «oude land»*

Voorts willen de leden van de CDA-fractie en de D66-fractie weten of in de Luchtruimvisie voor luchthaven Lelystad rekening gehouden is met de beloofde vlieghoogte boven het «oude land». In het kader van de Alderstafel Lelystad is een voorstudie uitgevoerd voor een operationeel concept voor de luchthaven Lelystad. De inzichten uit deze voorstudie zijn opgenomen in de Luchtruimvisie en de kabinetsreactie op het Aldersadvies Lelystad. In dat advies ben ik ook ingegaan op de wens van de regionale partijen aan de Alderstafel Lelystad om op 6 000 voet over het «oude land» te vliegen. De heer Alders heeft geconstateerd dat de wens van regionale partijen nader onderzocht moest worden en dat deze wens moeilijk realiseerbaar lijkt voor naderend verkeer vanuit het zuiden. Op basis van de inzichten uit de voorstudie blijkt het mogelijk om vrijwel al het vertrekkende en naderende verkeer van en naar Lelystad op 6 000 voet het oude land te laten passeren, behalve het naderende verkeer vanuit het zuidoosten ter hoogte van Kampen. Dit is niet realiseerbaar vanwege het benodigde profiel om de eindnadering veilig uit te kunnen voeren.

### *Baanverlenging*

De leden van de D66-fractie constateren dat bij de huidige ontwerpen van het luchtruim uit wordt gegaan van de voorgestelde baanverlenging tot 2 100 meter, zoals deze wordt gehanteerd in het voorlopige plan. Voor bijvoorbeeld intercontinentale vrijetijdsvluchten lijkt een langere baan

noodzakelijk. De leden van de D66-fractie vragen wat het effect van een dergelijk besluit zou zijn op de luchtruimindeling. Hierbij wil ik benadrukken dat de Luchtruimvisie geen luchtruimontwerp is, maar een kader. In de verdere uitwerking worden door de luchtverkeersdienstverleners luchtruimontwerpen opgesteld. Voor de luchtzijdige inpassing van Lelystad Airport is uitgegaan van een in het Aldersadvies Lelystad voorgestelde baanverlenging van 2 100 meter. In de kabinetsreactie op dat advies heb ik aangegeven dat, indien er vanuit de marktpartijen behoefte bestaat aan een langere baanlengte van 2 400 meter, dit voor het Kabinet bespreekbaar is. Dit past volledig binnen de voorgestelde luchtzijdige inpassing van de luchthaven Lelystad. Bij de uitwerking van het ontwerp voor het luchtruim zal dit door de luchtverkeersdienstverleners worden meegenomen. Zowel de luchtruimvisie als de luchtzijdige inpassing van de luchthaven Lelystad is robuust voor een verdere doorgroei van de luchthaven naar 45.000 vliegtuigbewegingen zoals in de kabinetsreactie op het Aldersadvies Lelystad is aangegeven.

Ik verwacht uw vragen naar tevredenheid te hebben beantwoord.