

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk

IENW/BSK-2021/58259

Uw kenmerk

2021Z03171

Datum 8 maart 2021
Betreft Beantwoording Kamervragen van het lid Bruins (CU)
over de relatie tussen het programma
Luchtruimherziening en de routes voor luchthaven
Lelystad

Geachte voorzitter,

Bijgaand treft u de beantwoording aan van de schriftelijke vragen (kenmerk 2021Z03171) van lid Bruins (CU) over de relatie tussen het programma Luchtruimherziening en de routes voor luchthaven Lelystad, die werden ingezonden op 15 februari 2021.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

Beantwoording van de vragen (kenmerk 2021Z03171) van lid Bruins (CU) over de relatie tussen het project Luchtruimherziening en de routes voor luchthaven Lelystad.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Vraag 1

Herinnert u zich dat u in antwoord op schriftelijke vragen d.d. 30 oktober 2019 hebt toegezegd: "In het traject van de luchtruimherziening zijn bestaande routes geen uitgangspunt; dat geldt derhalve ook voor de routes van en naar Lelystad Airport"?

Ons kenmerk

IENW/BSK-2021/58259

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Herinnert u zich dat u in het debat van 18 december 2018 hebt toegezegd: "Bij de luchtruimherziening kunnen alle varianten weer bekeken worden, zoals ik al zei. Op voorhand zijn de B+-routes daarbij niet een uitgangspunt vooraf"?

Antwoord 2

Ja.

Vraag 3

Herinnert u zich dat u in het debat van 18 december 2018 hebt toegezegd: "Bij de luchtruimherziening gaan we uiteraard verschillende varianten bekijken. Dan zal ook bekeken worden of het uitvliegen via IJsselmeerroutes in een andere situatie wel mogelijk zou zijn"?

Antwoord 3

Ja.

Vraag 4

Klopt het dat de adjunct-directeur van het project Luchtruimherziening tegenover de Provinciale Staten in Gelderland op 3 februari jl. heeft gemeld dat het B+-concept voor Lelystad Airport als uitgangspunt dan wel als startpunt wordt genomen?

Antwoord 4

In het gesprek met Provinciale Staten van Gelderland over het programma Luchtruimherziening is de inhoud van de ontwerp-voorkeursbeslissing toegelicht. Daarin staat het volgende:

"Voor de ontwikkeling van Lelystad Airport tot 45.000 vliegtuigbewegingen binnen een herzien luchtruim geldt dat de routes anders kunnen komen te liggen. In de luchtruimherziening zijn de lokale vertrek- en naderingsroutes (B+) en de aansluitroutes namelijk geen uitgangspunt voor het ontwerp. Als wijzigingen aan de orde zijn, moet er wel sprake zijn van netto verbeterde omgevingseffecten."

Ik wijs in de context van uw vraag op de tekst "anders kunnen komen te liggen". Bij het ontwerp zal gekeken worden naar alternatieve wijzen van afhandeling van het verkeer van en naar Lelystad Airport. Mocht echter blijken dat deze alternatieven geen verbetering opleveren, dan bestaat de mogelijkheid dat de routeset ongewijzigd blijft. Die nuance is in de genoemde bespreking gemaakt en dus in lijn met de eerdere uitspraken zoals ik die op vraag 1, 2 en 3 heb (her)bevestigd.

Dit alles is onderwerp van het werk in de Planuitwerkingsfase. De ontwerpen zullen de komende jaren worden ontwikkeld en op effecten beoordeeld. Pas daarna zal definitieve besluitvorming over aanpassingen aan routes plaatsvinden. Gedurende dit werk zullen belanghebbenden zowel informeel als formeel worden betrokken.

Vraag 5

Bent u het ermee eens dat, met de luchtruimherziening, het aanpassen van het militaire luchtruim en het eerder toegezegde loslaten van de noninterferentie-eis, alle opties voor routes weer openliggen en dat de B+-routes niet als uitgangspunt dienen te worden genomen, zoals door u toegezegd in 2018 en 2019?

Antwoord 5

In de voorkeursbeslissing voor de luchtruimherziening wordt voor al het handelsverkeer dat van en naar Nederlandse luchthavens vliegt een hoofdstructuur en operationeel concept vastgesteld. Zoals in de beantwoording van vraag 4 gesteld liggen inderdaad alle opties voor routes weer open.

Vraag 6

Bent u bereid om, nu het luchtruim geheel herzien wordt, ook uitvliegen over het IJsselmeer serieus als optie mee te nemen, zoals toegezegd in 2018?

Antwoord 6

Bij het herzien van de vertrek- en naderingsroutes van Lelystad Airport en de aansluitroutes wordt in de volle breedte gekeken naar de mogelijkheden. Ook routes over het IJsselmeer komen daarbij aan de orde. Eerder is aangetekend dat het IJsselmeer wel, net als de Oostvaardersplassen, Natura2000 gebied betreft. Dit kan van invloed zijn op de mogelijkheden of de effectbeoordeling.

Vraag 7

Bent u het ermee eens dat, nu het luchtruim wordt herzien, de milieueffectrapportage (MER) voor Lelystad Airport meer en nieuwe alternatieven redelijkerwijs in beschouwing dient te nemen? Bent u bereid meer en nieuwe alternatieven te laten onderzoeken, zoals bedoeld in artikel 7.23 Wet milieubeheer?

Vraag 8

Indien u daar niet toe bereid bent, in welke fase is het luchtruim zodanig herzien en op welk moment bent u van plan om meer en nieuwe alternatieven wél in beschouwing te nemen, zoals u wettelijk verplicht bent te doen?

Antwoord vraag 7 en 8

Voor de wijziging van het luchthavenbesluit Lelystad Airport is een MER actualisatie uitgevoerd en is de huidige indeling van het luchtruim het uitgangspunt. Hierin zijn ook de aansluitroutes voor Lelystad Airport opgenomen. De resultaten van het programma Luchtruimherziening vóór 2025 zijn tussentijdse verbeteringen in de huidige luchtruimindeling. De prioriteit ligt daarbij op het wegnemen van belemmeringen om zoveel mogelijk ongehinderd te klimmen op de aansluitroutes van Lelystad Airport (spoor 1 van het programma). Dit betekent dat verbeteringen plaatsvinden op de huidige aansluitroutes.

In de Planuitwerkingsfase van de luchtruimherziening vindt nadere uitwerking van de keuzes in de hoofdstructuur plaats waarmee de doorgroei naar maximaal 45.000 vliegbewegingen op Lelystad Airport luchtruimtechnisch mogelijk wordt gemaakt. Wanneer daarbij blijkt dat er verbeteringen mogelijk zijn voor de routeset B+ en/of de aansluitroutes, dan zal in het kader van de te nemen beslissingen binnen de herziening een passende effectbeoordeling plaatsvinden waarop de besluitvorming over de luchtruimherziening kan plaatsvinden. Wanneer wijzigingen van invloed zijn op de vastgestelde grenswaarden in het luchthavenbesluit Lelystad Airport zullen de voorgeschreven procedures zoals de m.e.r.-beoordelingsplicht worden gevolgd. Als deze beoordeling leidt tot de start van een m.e.r.-procedure zal als onderdeel van deze procedure beschreven worden welke alternatieven hiervoor redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden meegenomen om milieugevolgen te beperken.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

IENW/BSK-2021/58259

Vraag 9

Bent u bereid om in het project luchtruimherziening ook mee te nemen hoe het optimale luchtruim voor Schiphol eruitziet in het geval dat Lelystad Airport niet open zou gaan?

Antwoord 9

De opdracht zoals het kabinet die heeft meegegeven in de Ontwerp-Voorkeursbeslissing is helder. Doorgroei van Lelystad Airport mogelijk maken naar 45.000 vliegtuigbewegingen is daar één van de onlosmakelijk met elkaar verbonden elementen van. Er is op dit moment dus geen reden om de opdracht aan te passen.

Vraag 10

Wilt u deze vragen een voor een beantwoorden?

Antwoord 10

Gelet op de vraagstelling is alleen het antwoord op vragen 7 en 8 gecombineerd.