

LIJST VAN VRAGEN

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over haar brief van 14 juni 2019 inzake Verbeteringen aansluitroutes Lelystad Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 640).

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

- Nr. Vraag
- 1 Waarom is het loslaten van de uitgangspunten dat er geen interferentie mag plaatsvinden en het militaire luchtruim vrij blijft van civiele vliegtuigen nu wel mogelijk, terwijl dat eerder juist uitdrukkelijk een voorwaarde was?
 - 2 Hoeveel verstoring, vertraging en capaciteitsafname op Schiphol zijn aanvaardbaar om Lelystad Airport te kunnen openen?
 - 3 Als de verstoring, vertraging en capaciteitsafname aanvaardbaar zijn vanwege het in den beginne geringe aantal vluchten op Lelystad Airport, hoe gaat dat dan als het aantal vliegbewegingen toeneemt?
 - 4 Vanaf hoeveel vliegbewegingen op Lelystad Airport is de interferentie niet meer te tolereren? Wat gebeurt er dan? Alsnog weer laagvliegen?
 - 5 Hoe verhoudt de capaciteitsafname op Schiphol door de interferentie zich tot uw wens om Schiphol met 40.000 vliegbewegingen te laten groeien?
 - 6 Waarom lijdt het doel van de scheiding van het luchtruim van Schiphol, Lelystad Airport en Rotterdam The Hague Airport (RTHA), om de complexiteit van de afhandeling in het luchtruim te verminderen en zo de veiligheid te waarborgen er niet onder, als we nu met een groeiend aantal vliegtuigen opeens wel kriskras door elkaar gaan vliegen? Wat kunnen we nu beter dan vroeger om dit mogelijk te maken?
 - 7 Waarom wordt het luchtruim van Schiphol en Lelystad Airport nu wel gemengd en dat van Schiphol en RTHA niet?
 - 8 Hoe verhoudt het complexer maken van het luchtruim met meer vliegtuigen en meer vliegvelden met elkaar kruisende routes, zich tot de wens van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) om de afhandeling van het luchtverkeer te versimpelen?
 - 9 Wat gaat er met de herindeling van het luchtruim veranderen, opdat er dan meer vliegtuigen veilig en zonder laagvliegroutes door hetzelfde luchtruim kunnen?
 - 10 Als verkeer van en naar Lelystad Airport voortaan laagvliegroutes mag vermijden door gebruik te maken van tijdelijk ongebruikt militair luchtruim, waar vliegen die vliegtuigen dan als er wel een oefening van de Koninklijke Luchtmacht is? Krijgen we op oefendagen van de Luchtmacht alsnog laagvliegroutes? Of gaat Lelystad Airport dan tijdelijk dicht?
 - 11 Wat is het effect van deze nieuwe routevarianten op de geluids-overlast en het aantal gehinderden? Hoeveel minder herrie en hoeveel minder gehinderden zal dit opleveren ten opzichte van het vorige scenario?
 - 12 Als piloten een marge van tweemaal een zeemijl hebben voor hun route, waar kunnen bewoners dan in de praktijk op rekenen, als de route langs hun dorp gaat, om hinder te beperken, maar de marge breder is dan het dorp?
 - 13 Als alle afspraken over routes en hoogte (terecht) onder voorbehoud van de veiligheid zijn, hoe vaak verwacht u dan dat er vanwege die veiligheid wordt afgeweken van deze afspraken? Zal dit toenemen, als er meer wordt gevlogen op Lelystad Airport dan wel Schiphol?
 - 14 Wat zijn de mogelijke consequenties van het monitoringsprogramma, als blijkt dat de verwachtingen rond hinder, punctualiteit of veiligheid niet worden waargemaakt? Welke middelen om deze doelstellingen alsnog te halen, hebt u dan nog? Wordt, als de doelstellingen onverenigbaar blijken, Lelystad Airport alsnog weer gesloten of worden dan de beloftes aan de omgeving of de veiligheid herzien?

- 15 Kunt u bevestigen dat vliegtuigen die opstijgen vanaf Lelystad Airport ongehinderd kunnen klimmen? Zo ja, kunt u dan exact aangeven wat het stijgprofiel is? Kunt u bevestigen dat dit de maximale klim is die vliegtuigen kunnen halen? Zo nee, hoe zit het dan?
- 16 Kunt u inzichtelijk maken hoe vaak doorstijgen zou zijn voorkomen in de oude situatie en kunt u de oude met de nieuwe situatie met elkaar vergelijken? Kunt u daarbij inzichtelijk maken wat het verschil is in gemiddelde geluidsbelasting (L_{den}) op de vertrekkende route? Blijft de L_{Amax} hetzelfde? Kunt u de oude en de nieuwe situatie vergelijken met deze twee waarden? Is er sprake van een verbetering?
- 17 Kunt u garanderen dat de stiltegebieden op de Noord-Veluwe niet worden aangetast?
- 18 Kunt u garanderen dat het Natura 2000-gebied de Veluwe en de IJssel/Rijntakken niet worden aangetast?
- 19 Kunt u verklaren waarom u niet bereid is om (op verzoek van Stichting Red de Veluwe, d.d. 25 april en 30 april) cijfermateriaal te verstrekken over het aantal gehinderden per woonkern op de Noord-Veluwe bij het voorgenomen doorstijgen?
- 20 Waarom wordt het cijfermateriaal over de overlast (na doorstijgen na Wezep) in Epe, Emst, Vaassen en Apeldoorn achterwege gelaten? Kunt u garanderen dat deze cijfers alsnog worden verstrekt?
- 21 Heeft het recente uitstel van de opening van Lelystad Airport gevolgen voor het tijdpad van het voorgenomen ongehinderd doorklimmen? Zijn er (IT-)projecten, te nemen besluiten of andere zaken die mogelijk vertraging kunnen opleveren voor het voorgenomen ongehinderd doorklimmen waardoor de winter van 2021 niet gehaald wordt? Zo ja, welke?
- 22 Als de winter van 2021/2022 niet gehaald wordt, schuift de voorgenomen verbetering dan een jaar op? Zo nee, hoe zit het dan?
- 23 Wat is de totale verwachte geluidshinderbeperving in 2021 en 2022 met de voorgestelde verbeteringen van de vliegroutes van Lelystad Airport?
- 24 Welke belemmeringen worden er voor de aanvliegroutes van Lelystad Airport precies weggenomen door het aanpassen van de non-interferentie en het (deels) openstellen van Dutch Mil in 2021 en 2022?
- 25 Wordt er bij de luchtruimherziening en de verbetering van vliegroutes van Lelystad Airport ook ingezet op continuous descent operations (CDO)? Kunt u toelichten op welke manier dit gebeurt? Zo nee, waarom niet?
- 26 Op welke momenten zal het luchtruim gesloten worden voor militair gebruik?
- 27 Zijn er tijdstippen en data te verwachten waarop bepaalde delen van het militaire luchtruim niet bruikbaar zullen zijn voor burgerluchtvaart die zal plaatsvinden vanaf Lelystad Airport?
- 28 Op welke wijze wordt het Nederlandse luchtruim herzien opdat het luchtruim maximaal efficiënt wordt benut?
- 29 Wordt met de verbeteringen ook een kleiner luchtruim bewerkstelligd voor luchtverkeersleiders van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), die verantwoordelijk zijn voor vliegverkeer van Schiphol?
- 30 Op welke wijze voorzien de verbeteringen erin dat de capaciteit van LVNL-luchtverkeersleiders wordt vergroot?
- 31 Wat is het te verwachten negatieve effect van de verbeteringen op de capaciteit en punctualiteit van het luchtverkeer van en naar Schiphol?

- 32 Is het niet efficiënter om te wachten met de integratie van militaire en burgerluchtverkeersleiders, totdat het totale luchtruim herzien wordt?
- 33 Hoeveel vluchten zijn er te verwachten op een drukke vakantiedag (in juli en augustus) op de zuidelijke vertrekroute van Lelystad Airport bij 10.000 vluchten per jaar?
- 34 Welke locaties zullen – tegen de achtergrond dat nieuwe vliegroutes volgens Eurocontrol volgens principes van CDO en continuous climb operations (CCO) moeten worden ingepland, waardoor er bandbreedte wordt vastgesteld van locatie en er dus een locatie kan worden aangegeven voor het doorstijgen van vliegtuigen op de route over regio Wezep/Hatterm – dat zijn? Worden de Lelystad-routes volgens de CDO- en CCO-principes ingepland?
- 35 Wat zijn de verwachte piekbelastingen in geluid van vliegtuigen die een doorklim moeten maken op de route over Wezep/Hatterm?
- 36 Ontstaat er met de oostelijke verplaatsing van de vertrekroute boven Heerde nu meer overlast boven en rondom Hatterm?
- 37 Waarom moet specifiek baangebruik van Schiphol leiden tot sluiting van een bepaald deel van het luchtruim voor ander vliegverkeer?
- 38 Welk specifiek baangebruik van Schiphol mag leiden tot sluiting van het luchtruim voor ander vliegverkeer?
- 39 Welke regels van Eurocontrol voor het vaststellen van vliegroutes en het indelen van het luchtruim worden wel en niet gebruikt in de «verbeteringen» en de herindeling van het Nederlandse luchtruim? Kunt u deze vraag beantwoorden per regel die Eurocontrol hiervoor hanteert?
- 40 Worden de maximale vlieghoogtes ook verder uitgewerkt en gedefinieerd in het uitwerken van de verbetermaatregelen door LVNL en het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK)?
- 41 Klopt het dat u, gezien het feit dat de motie-Amhaouch/Dijkstra (Kamerstuk 35 000 XII, nr. 66) uitspreekt dat Lelystad Airport pas open kan gaan als alle laagvliegroutes voor 2023 verdwenen zijn, deze motie begrijpt als routes die onder waypoint ARTIP op de aanvliegroute naar Schiphol liggen? Zo nee, wat verstaat u precies onder een laagvliegroute? Hoeveel laagvliegroutes in aantallen kilometers blijven er nu nog bestaan in 2021/2022 en na 2023 met het nemen van de verbetermaatregelen?
- 42 Wat wordt er verstaan onder laagvliegen?
- 43 Betekent «laagvliegen» dat civiele verkeersvliegtuigen onder de FL100 of FL200 vliegen?