

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 574

Vragen van de leden **Bruins** (ChristenUnie), **Paternotte** (D66), **Amhaouch** (CDA) en **Remco Dijkstra** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het gestaakte overleg tussen het ministerie en Noord-Veluwse gemeenten over vliegroutevarianten* (ingezonden 19 september 2019).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 30 oktober 2019).

#### Vraag 1

Kent u de berichten «Gemeenten Noord-Veluwe stoppen overleg met ministerie over laagvliegroutes Lelystad Airport»<sup>1</sup> en «Bestuurlijk draagvlak luchtvaart brokkelt af: vier Gelderse gemeenten uit overleg»<sup>2</sup>?

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2

Wat is uw reactie op het bericht dat de gemeenten wel bereid zijn in gesprek te blijven, maar niet bereid zijn om een voorkeursvariant te kiezen? Wat vindt u van de uitspraak dat de betrokken bestuurders zich genegeerd voelen?

#### Antwoord 2

Ter uitvoering van mijn toezegging in februari 2018<sup>3</sup> zijn anderhalf jaar in goede samenwerking mogelijke verbetervarianten onderzocht. Deze zijn in diverse bestuurlijke overleggen met alle betrokken bestuurders besproken. Ter afsluiting van dit proces had ik de betrokken gemeenten om advies gevraagd, omdat de routevarianten aandachtspunten bevatten die regionaal moeten worden afgewogen. Het advies had derhalve het sluitstuk moeten zijn van het proces dat is doorlopen. Van het staken van overleg is dan ook geen sprake. Ik vind het jammer dat er geen bestuurlijk gedragen voorkeursvariant geadviseerd wordt. Uiteraard is het goed om met elkaar in gesprek te blijven, zeker ook tegen de achtergrond van de luchtruimherziening.

<sup>1</sup> Omroep Gelderland, 12 september 2019 (<https://www.omroepgelderland.nl/nieuws/2424160/Gemeenten-Noord-Veluwe-stoppen-overleg-met-ministerie-over-laagvliegroutes-Lelystad-Airport>)

<sup>2</sup> RTV Oost, 12 september 2019 (<https://www.rtvooost.nl/nieuws/318227/Bestuurlijk-draagvlak-luchtvaart-brokkelt-af-vier-Gelderse-gemeenten-uit-overleg>)

<sup>3</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 462

### Vraag 3

Klopt het dat geen van de besproken routevarianten leidt tot een optimalisatie?

### Antwoord 3

Nee, dat klopt niet. De gemeenten geven ook aan dat er een vliegroute mogelijk is die minder invloed heeft op het gebouwd gebied rond Wezep. De drie routevarianten leiden tot een grote afname van het aantal mensen dat overvlogen wordt. Onder de route worden in totaal met routevariant T voor baanrichting 23 4.524 minder mensen overvlogen. Met routevariant N voor baanrichting 23 worden 6.914 minder mensen overvlogen. Met routevariant N voor baanrichting 05 worden 2.324 minder mensen overvlogen. Een combinatie van N voor baanrichting 23 en 05 levert voor Wezep de grootste afname van het aantal inwoners dat overvlogen wordt op.

### Vraag 4

Wat is het berekende aantal gehinderden voor de verschillende varianten?

Wat is de berekende  $L_{den}$  voor de grootste woonkernen in de vier gemeenten voor de verschillende varianten?

### Antwoord 4

Aangezien in de regio rond Wezep bij de tijdelijke situatie van maximaal 10.000 vliegtuigbewegingen noch sprake is van wettelijke  $L_{den}$  contouren noch van niet-wettelijke 40 dB(A)  $L_{den}$  contour, kon van deze maat geen gebruik gemaakt worden om te laten zien wat de effecten van de drie routevarianten op het aantal inwoners zijn. Daarom is gebruik gemaakt van tellingen binnen de niet-wettelijke en indicatieve  $L_{Amax}$  zone direct onder de route en in een bredere ruimtelijke zone, gebaseerd op gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek en het Kadaster. Er is niets berekend. Zie verder antwoord op vraag 3.

### Vraag 5

Kunt u daarbij toelichten op welke wijze deze routevarianten rekening houden met toekomstig toenemend luchtverkeer van en naar Schiphol, en welke impact dit luchtverkeer heeft op de geluidshinder die deze vier woonkernen gaan ervaren?

### Antwoord 5

Eventuele groei van Schiphol heeft geen effect op de houdbaarheid van de routevarianten. Mocht er in de toekomst sprake zijn van groei van Schiphol, dan worden de (geluids)effecten daarvan in beeld gebracht. In de luchtruimherziening wordt opnieuw gekeken naar de optimale routeset voor Lelystad Airport.

### Vraag 6

Bent u het met ons eens dat, ondanks precisienavigatie, in de werkelijkheid «vliegen op een potloodstreep» nooit voorkomt? Is het gezien de verwachte laterale tolerantie überhaupt mogelijk om boven de vier gemeenten een routevariant te ontwerpen waarbij de grootste woonkernen worden ontzien?

### Antwoord 6

De eis die aan vluchten van en naar Lelystad wordt gesteld, is dat de vliegtuigen de route nauwkeurig kunnen vliegen. Dat bekende marge van 1 zeemijl is in de luchtvaartwereld een nauwe spreiding. De mogelijke spreiding volgt een normaalverdeling, waardoor de kans dat een vliegtuig op de route dicht bij het lijntje vliegt erg groot is. Bovendien is bij Wezep de bocht als zogenaamde fly-over ontworpen, wat verder bijdraagt aan precisienavigatie.

### Vraag 7

Zijn de alternatieve vliegroutevarianten alleen voor de tijdelijke situatie tot aan de herindeling van het luchtruim in 2021–2022? Zo ja, hoe ontwikkelt het zich daarna?

Antwoord 7

De routevarianten gelden, net als de B+- en aansluitroutes, in ieder geval tot de integrale luchtruimherziening in 2023. Bestaande routes zijn in de herziening geen uitgangspunt.

Vraag 8

Kunt u een prognose geven van de hoeveelheid vluchten waar het concreet om gaat tot aan de hierboven genoemde periode, specifiek voor deze routevarianten?

Antwoord 8

Op de bedoelde vertrekroute naar het zuiden zullen naar verwachting gemiddeld 11 á 12 vliegtuigbewegingen per dag (bij het maximum van 10.000 vliegtuigbewegingen per jaar) plaatsvinden.

Vraag 9

Welke routevariant heeft uw voorkeur en kunt u dit motiveren?

Antwoord 9

Bij de brief van 15 oktober 2019 heb ik uw Kamer gemeld dat ik LVNL en CLSK opdracht heb gegeven om de zogenoemde routevariant N voor baanrichting 23 (starten in zuidwestelijke richting) in procedures uit te laten werken. Dit zodat de route bij opening van de luchthaven voor handelsverkeer of zo snel mogelijk daarna gevlogen kan worden. Bebouwd gebied wordt daarmee vermeden en conform suggesties uit de consultatie wordt over bestaande geluidsbronnen gevlogen. Dit dempt de geluidbelasting. Deze routevariant zorgt ervoor dat 6.914 minder mensen overvlogen worden. In het iteratieve proces is ruimte geweest om informatie over bijvoorbeeld nieuwbouwprojecten mee te nemen. Routevariant N voor baanrichting 23 is tegen die achtergrond tot stand gekomen en overvliegt daarom nieuwbouwwijk Reeve bij Kampen niet. Tevens zorgt deze routevariant ervoor dat het voordeel voor Wezep niet ten koste gaat van Hattem. Omdat alleen de vertrekroute voor starten in zuidwestelijke richting wordt aangepast, zal er ook geen concentratie van vluchten op één route plaatsvinden. De vertrekroute voor starten in noordoostelijke richting wordt namelijk niet aangepast.

Vraag 10

Op welke wijze zet u het proces van routeontwerp nu voort, rekening houdend met het belang van draagvlak in de regio?

Antwoord 10

Mijn ministerie zal de keuze die gemaakt is toelichten aan de gemeenten. Uiteraard blijven wij in gesprek over het traject van de luchtruimherziening.