

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over haar reactie op de motie Bruins/Paternotte over knelpunten bij de routes van en naar Lelystad Airport (Kamerstuk 29 665, nr. 371).

De vragen en opmerkingen zijn op 11 juni 2019 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd.

Voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding
Algemeen
Wezep
Zwolle-Stadshagen
Vechtdal

Inleiding

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de reactie van de Minister op de motie-Bruins/Paternotte over het routeontwerp Lelystad (Kamerstuk 29 665, nr. 313). De leden hebben vragen als het gaat om de vliegroutes van en naar Lelystad Airport en de beschreven uitvoering van de motie.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de beantwoording/interpretatie van de aangehouden motie-Bruins/Paternotte en hebben hier enkele vragen en opmerkingen bij.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben kennisgenomen van de brief van de Minister waarin zij een oordeel geeft over (en een interpretatie aan) de aangehouden motie-Bruins/Paternotte.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hebben kennisgenomen van de stukken en hebben daarover enkele kritische vragen en opmerkingen.

Algemeen

De leden van de D66-fractie vragen de Minister of zij nader kan uiteenzetten of het besluit omtrent de opening van Lelystad Airport wettelijk gezien genomen kan worden, gelet op het feit dat het openen en uitbreiden van vliegvelden en ook de bijbehorende vliegroutes volgens het EU-recht volledig aan een milieueffectrapportage (MER) onderworpen moeten worden, ook in het licht van de recente uitspraak van de Raad van State over vergunningverlening en stikstofuitstoot.

Om te beginnen vragen de leden van de GroenLinks-fractie waarom de verschillende bouw- en uitbreidingsplannen van de gemeenten onder de vliegroutes niet zijn meegenomen. De Minister schrijft dat alle onderzochte varianten substantiële vermindering van het aantal gehinderden teweegbrengt. Maar de bouw van 600 woningen in de nieuwe woonwijk Reeve in Kampen is niet meegenomen. Kan de Minister hierop ingaan? De leden van de GroenLinks-fractie hebben naar aanleiding van de brief een aantal aanvullende vragen. Deelt de Minister de conclusie dat de in de Startbeslissing voorgespiegelde voordelen van eerder naar reguliere vlieghoogten doorstijgen zich ergens op de vertrekroutes van Lelystad Airport moeten vertalen in meer geluidsoverlast en uitstoot? Zo niet, wil zij dan aangeven wat haar bevindingen zijn? Kan de Minister bevestigen dat doorstijgen vanaf 1.800 meter ter plaatse zal resulteren in een toename met circa 10 dB en zal leiden tot piekniveaus van ≥ 65 dB LAmax? Indien de Minister tot andere berekeningen komt, wil zij die dan delen met de Kamer?

In de Startbeslissing lezen de leden van de GroenLinks-fractie op pagina's 53 en 29: (a) «Hierdoor zal buiten het B+-gebied na Wezep ongehinderd doorgeklommen kunnen worden tot de bestaande hoge internationale overdrachtshoogte op de Duitse grens.»; (b) «Het horizontale routedeel op 6.000 voet (circa 1.800 meter) aan de oostelijke kant van de Veluwe wordt

hierdoor alleen nog in uitzonderingsgevallen (...) gebruikt.»; (c) «De horizontale routedelen op 9.000 en 10.000 voet (circa 2.700 en 3.000 meter) vanaf Apeldoorn tot Gorinchem verdwijnen hierdoor in nagenoeg alle gevallen»; en (d) «Zodra er ruimte in het verkeersbeeld is, zal de op dat moment verantwoordelijke luchtverkeersleider vliegtuigen opdragen om hoger te vliegen.»

Wil de Minister met argumenten onderbouwd haar oordeel geven over de conclusies dat (a) door deze voornemens en geografische inperkingen het doorklimmen vanaf 1.800 meter heel vaak, zo niet altijd, in de nabijheid van de kernen Wezep, Hattermerbroek, Hattem, Wapenveld en Heerde zal plaatsvinden; en (b) er geen grond is voor de suggestie dat door stelselmatige spreiding van de doorklimlocaties over een veel grotere afstand een evenwichtige verdeling van de overlast ontstaat?

De leden van de GroenLinks-fractie zouden graag zien dat de Minister met argumenten onderbouwd haar oordeel geeft over de conclusies dat (a) uit de MER en het ontwerpLuchthavenbesluit omtrent deze toename van geluidsoverlast en uitstoot in regio Noordoost-Veluwe geen goed beeld valt te destilleren; (b) dit op gespannen voet staat met haar beleid inzake zorgvuldigheid en transparantie; en (c) het gevaar bestaat dat aldus voeding wordt gegeven aan het wantrouwen in deze regio? Deelt de Minister de conclusie dat doorstijgen bij Wezep, Hattermerbroek, Hattem, Wapenveld en Heerde de betekenis van alle varianten voor een «optimalisatie» voor de «flessenhals Wezep» tot minder dan nul zal reduceren? Zo nee, waarom niet?

De leden van de GroenLinks-fractie vragen de Minister om met redenen omkleed aan te geven of zij bereid is om voor de – door laag boven en nabij de kernen overvliegen toch al bedreigde – Noordoost-Veluwe een doorklimverbod uit te vaardigen. Wil de Minister haar oordeel geven over de conclusie dat de onderhavige doorklimproblematiek onderstreept dat alleen een fundamentele koerswijziging (éerst herijken van het mobiliteitsbeleid, éerst op basis van schone leien het luchtruim herindelen, éerst goede routes ontwikkelen e.d.) een oplossing kan bieden én een begin kan maken met daadwerkelijk herstel van vertrouwen?

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat zes gemeenten enkele weken geleden in een gezamenlijke brief hebben geschreven dat hun vertrouwen is geschaad. Deze leden vinden dit een ernstige zaak. Hoe heeft het zo ver kunnen komen, welke stappen gaat de Minister zetten om dit op te lossen? Op welke manier krijgen inwoners van deze gemeenten de mogelijkheid om inspraak te hebben op de voorliggende routevarianten? Welke garanties kan de Minister bieden dat het laagvliegen waar veel zorgen over zijn voorbij zal zijn? Hoe definieert de Minister het moment dat er niet meer sprake is van laagvliegen? Op welke minimale vlieghoogte kunnen mensen in Wezep rekenen? En de inwoners van Stadhagen? Zal op deze minimale vlieghoogte ook gehandhaafd worden? De leden van de GroenLinks-fractie concluderen dat heel veel details rond de aan- en uitvliegroutes nog niet goed zijn geregeld. Deze leden zijn van mening dat het proces rond Lelystad Airport niet verder kan, voordat de omwonenden meer zekerheid hebben, het vertrouwen van burgers en lagere overheden is hersteld en er garanties zijn voor het voorkomen van overlast in de wijde omgeving van de luchthaven.

Ook de leden van de ChristenUnie-fractie vragen of het besluit omtrent Lelystad wettelijk gezien genomen kan worden, wetende dat bij het openen en uitbreiden van vliegvelden ook de bijbehorende vliegroutes volgens EU-recht volledig aan een MER moeten worden onderworpen.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie pleiten al lange tijd voor een stevige krimp van de luchtvaart. Het luchtvaartbeleid van de toekomst moet zich afspelen binnen de grenzen van het klimaat, leefomgeving en veiligheid. Dat adviseerde niet alleen de Raad voor de leefomgeving en

infrastructuur (Rli)¹, ook de Kamer heeft zich daar inmiddels over uitgesproken door de motie-Van Raan/Kröger (Kamerstuk 31 936, nr. 600) aan te nemen. Het is kraakhelder dat de uitbreidingsplannen voor Lelystad Airport niet passen binnen de grenzen van klimaat, leefomgeving en veiligheid. De CO₂-uitstoot van de luchtvaartsector is onverantwoord hoog, de leefomgeving van mens en dier rond luchthavens wordt ernstig aangetast en de vliegveiligheid staat onder druk. Een herziening van het luchtruim doet daar weinig aan af. De toekomst van luchtvaart in Nederland omvat een stevige krimp van het aantal vliegbewegingen. Lelystad Airport is ongewenst en overbodig.

Met betrekking tot de routes van en naar Lelystad Airport benadrukken de leden van de Partij voor de Dieren-fractie dat ook de belangen van flora en fauna moeten worden meegenomen. Lelystad Airport dreigt stiltegebieden te verstoren, terwijl de uitstoot van schadelijke stoffen juist zal toenemen. Onderwijl wordt in faunabeheerplannen de weg geplaveid voor het op grote schaal doodmaken van diverse diersoorten rond luchthavens. Het is typerend voor hoever we als mens zijn weggedreven van de natuur. Op initiatief van de leden van de Partij voor de Dieren-fractie organiseerde de Kamer daarom rondetafelgesprekken over het risico op botsingen met vogels en de impact van luchtvaart op de natuur. Het risico op botsingen met vogels is onvoldoende onderzocht en wordt gebagatelliseerd. De leden van de Partij voor de Dieren-fractie bevroegen de Minister hier al meermaals op, maar de Minister wilde zelfs niet in gesprek met bezorgde piloten en oud-piloten over dit thema. Hoe kijkt de Minister naar de uitvoering van de genoemde motie-Van Raan/Kröger in verhouding tot de plannen voor Lelystad Airport? Erkent de Minister dat het afblazen van de plannen voor Lelystad Airport een mooie bijdrage zou leveren aan het uitvoeren van deze motie, maar ook aan het verdedigen van de belangen van flora en fauna? Zo nee, hoe gaat de Minister deze motie dan wel uitvoeren en hoe gaat de Minister dan de belangen van flora en fauna borgen in het dossier Lelystad Airport?

Wezep

De leden van de D66-fractie lezen dat het ministerie samen met Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), Commando Luchtmacht (CLSK) en de betrokken gemeenten een aantal varianten op vliegroutes heeft ontwikkeld om de impact op Wezep te verminderen. Kan de Minister nader uiteenzetten wat deze varianten zijn? Met welke gemeenten is er overleg over het aanpassen van vliegroutes die eerder boven en rondom Wezep gepland waren? Zorgt een van de varianten voor een nieuw knelpunt rondom een woonkern? Welke lokale en regionale afwegingen spelen een rol om tot een keuze te komen van een andere vliegroute? Wordt de voorziene stapeling van geluid simpelweg verplaatst? Blijft er sprake van (laag)vliegroutes boven Wezep? Wat is de geluidsimpact van de genoemde varianten van vliegroutes volgens het verplichte Europees rekenmodel, ECAC Doc29? Wat betekenen de varianten voor de nabijgelegen Natura 2000-gebieden als het gaat om geluidsimpact en stikstofuitstoot? Wat betekent de aanpassing voor de huidige MER en het te nemen Luchthavenbesluit?

De leden van de GroenLinks-fractie zouden de motie-Bruins/Paternotte met betrekking tot Wezep willen steunen, omdat zij zich ernstig zorgen maken over de geluidsbelasting van de geplande uitvliegroutes van Lelystad Airport. De brief van de Minister naar aanleiding van de aangehouden motie neemt deze zorgen niet weg. Integendeel, deze leden zien hun vrees bevestigd.

¹ Raad voor de leefomgeving en infrastructuur, april 2019 (<https://www.rli.nl/publicaties/2019/advies/luchtvaartbeleid>)

De leden van de ChristenUnie-fractie merken op dat de regering in de motie wordt verzocht er ten eerste zorg voor te dragen dat een acceptabele oplossing wordt gevonden voor de voorziene stapeling van geluid bij de woonkern Wezep. De Minister wijst erop dat een aantal varianten is ontwikkeld die leiden tot substantiële verbeteringen. Op welke wijze zal de Minister het advies van betrokken gemeenten meewegen in het proces? Is de Minister het ermee eens dat een acceptabele oplossing op zijn minst betekent dat een bevredigend antwoord wordt gegeven op de brief van zes gemeenten d.d. 20 mei inzake «Vliegroutes Lelystad Airport Noord-Veluwe»? Op welke wijze komt de Minister de afspraken na die op 16 april zijn gemaakt met de zes gemeenten over de mogelijkheid van het indienen van reacties op de alternatieve routes? Welke acties zal de Minister ondernemen om het bij de zes gemeenten geschade vertrouwen te herstellen?

In het Startbesluit wordt aangegeven dat bij het exitpoint Wezep de vliegtuigen direct zullen doorstijgen naar grotere hoogte. Op basis van de MER 2018 betekent dit dat het doorklimmende vliegtuig op dat punt een geluidsniveau van 65dB tot 70dB zal gaan produceren. Bent u het eens met de zes gemeenten dat de gevolgen van het Startbesluit zodanig groot zijn dat de gepresenteerde verkenning van de vliegroutes geen representatief beeld geeft van de geluidsniveaus, het aantal gehinderden en de gevolgen voor het woon- en leefklimaat in dit gebied? Hoe past de verwachte toename van geluid bij exitpoint Wezep in het verzoek van de motie dat tot een acceptabele oplossing wordt gekomen? Wat is de geluidsimpact van de genoemde varianten van vliegroutes volgens het verplichte Europees rekenmodel, ECAC Doc29?

Zwolle-Stadshagen

De leden van de D66-fractie lezen dat het mogelijk is om de vliegroutes dusdanig aan te passen dat inkomend verkeer op minimaal 5.000 voet Zwolle-Stadshagen zal passeren. Kan de Minister nader uiteenzetten wat de geluidsimpact is van vliegverkeer op minimaal 5.000 voet voor Zwolle-Stadshagen? Welke aanpassingen worden er gedaan om inkomend vliegverkeer op minimaal 5.000 Zwolle-Stadshagen te laten passeren? Wat betekent deze aanpassing voor uitgaand vliegverkeer? Zal (uitgaand) vliegverkeer nog steeds op relatief laag niveau Zwolle-Stadshagen passeren? Zal de aanpassing direct van toepassing zijn bij de opening van Lelystad Airport? Wat is de vermeende geluidsimpact van het vliegverkeer op de toekomstige uitbreiding van de wijk Zwolle-Stadshagen? Wat is de geluidsimpact van de genoemde aanpassing van vliegroutes volgens het verplichte Europees rekenmodel, ECAC Doc29? Wat betekent de aanpassing voor de huidige MER en het te nemen Luchthavenbesluit?

De leden van de ChristenUnie-fractie merken op dat de regering in de motie ook wordt verzocht ervoor zorg te dragen dat de routes nabij Zwolle zoveel mogelijk de wijk Stadshagen blijven ontzien, ook wanneer de wijk uitbreidt conform bestaande plannen. Welke formele handhavingsmogelijkheden heeft de Minister, of hebben de betrokken gemeenten, om te garanderen dat de bocht linksom bij Stadshagen door inkomende vliegtuigen (bij gebruik van landingsbaan 05) zodanig wordt genomen dat niet boven bebouwing wordt gevlogen, maar om de wijk heen wordt gevlogen zoals bedoeld is en zoals getoond is bij de belevingsvlucht vorig jaar?

Deze leden vragen of de huidige ontwerproutes (en in het bijzonder de genoemde bocht) boven onbebouwd gebied liggen waarvan in de planning ligt dat dat in de komende jaren bebouwd wordt. Is westwaartse verplaatsing van deze route nodig en/of voorzien om de wijk Stadshagen blijvend te vermijden? En is er na geplande uitbreiding van de wijk

Stadshagen nog voldoende onbebouwd terrein aanwezig tussen Zwolle Stadshagen en Kampen om tussen de twee steden door te vliegen? Wat is de geluidsimpact van dit deel van de vliegroute volgens het verplichte Europees rekenmodel, ECAC Doc29?

Vechtdal

De leden van de D66-fractie lezen dat het de inzet is van de Minister om de situatie boven het Vechtdal niet te laten verslechteren na de herindeling van het luchtruim. Kan de Minister nader uiteenzetten wat haar inzet is om de situatie niet te laten verslechteren boven het Vechtdal? Wat betekent «niet verslechteren» voor de geluidsimpact, vlieghoogte, geluidscontainer, stikstofuitstoot en frequentie boven het Vechtdal? Op welke wijze heeft de herindeling van het luchtruim impact op de stikstofdepositie in de Natura 2000-gebieden gelegen in het Vechtdal?

De leden van de ChristenUnie-fractie merken op dat de regering in de motie eveneens wordt verzocht er zorg voor te dragen dat de situatie qua geluidsoverlast als gevolg van glijvluchten boven het Vechtdal niet verslechtert na de herindeling van het luchtruim ten opzichte van de situatie tot 2023. Welke winst (in voet) kan naar schatting worden bereikt wanneer wordt gewerkt met Continuous Descent Approaches (CDA's) nabij Twente, Lemelerveld, Hoonhorst en Zwolle Noord, ten opzichte van het huidige ontwerp? Hoe verhoudt de bij CDA's verwachte 4000 voet bij Zwolle Noord zich met de in uw brief genoemde minimale hoogte van 5000 voet bij Zwolle Stadshagen? Welke restricties aan CDA's en Continuous Climb Operations (CCO's) worden verwacht, wanneer het aantal vliegbewegingen toeneemt van 10.000 naar 45.000, mede in relatie tot Control Areas (CTA) Schiphol en internationale routes?