

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

1374

Vragen van de leden **Omtzigt** en **Van Helvert** (beiden CDA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de voorgenomen zeer lage aanvliegroutes met veel geluidsoverlast in Overijssel naar vliegveld Lelystad* (ingezonden 21 februari 2017).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijkma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 13 maart 2017).

Inleiding:

Voordat ik specifiek inga op de gestelde vragen wil ik benadrukken dat de in Overijssel ontstane onrust over de vlieghoogtes naar de luchthaven Lelystad naar mijn mening berust op het onjuiste beeld dat is ontstaan, dat vliegtuigen langdurig en onnodig laag aanvliegen of cirkelen boven Overijssel. Er is evenmin sprake van nieuwe feiten. Naderend verkeer naar Lelystad zal ter hoogte van Twente aanzienlijk hoger dan 6.000 voet het Nederlandse luchtruim binnenkomen, en vervolgens dalen om ter hoogte van het voorziene wachtgebied bij Lemelerveld op 6.000 voet te vliegen. Boven centraal Overijssel zal in de nadering naar Lelystad standaard op een hoogte van 6.000 voet gevlogen worden en zal pas zo laat mogelijk, dat wil zeggen nabij Zwolle, met de daling richting 3.000 voet worden begonnen. Slechts in uitzonderlijke gevallen zal hiervan worden afgeweken. Dit beeld is ook bevestigd door de voorzitter van de Alderstafel Lelystad met zijn brief van 7 maart 2017 aan de Werkgroep Luchtruim Overijssel, welke als bijlage 1 is bijgevoegd¹.

Ik betreur de ontstane onrust en ben voornemens om binnenkort met lokale bestuurders en de gedeputeerde van Overijssel persoonlijk te spreken om helderheid te bieden en het ontstane (onjuiste) beeld weg te nemen.

Vraag 1

Bent u bekend met de uitwerking van de aanvliegroutes door Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en Commando Luchtmacht (CLSK) naar de luchthaven Lelystad, zoals die is gedaan naar aanleiding van het besluit vaststelling luchthaven Lelystad en het advies van de Alderstafel Lelystad?²

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

² Website de Stentor, 13 februari 2017 (<http://www.destentor.nl/regio/vechtdal/protest-vliegroutes-luchthaven-lelystad-zwelt-snel-aan-1.6901158>)

Antwoord 1

Ja, ik ben bekend met de uitwerking van deze aanvliegroutes. Voor een goed begrip van mijn overige antwoorden licht ik graag kort het proces dat hieraan voorafgegaan is toe.

In 2014 heeft de Alderstafel Lelystad een unaniem advies uitgebracht over de vertrek- en naderingsroutes in het lagere luchtruim³. Voor deze routes werden als uitgangspunten geformuleerd: het zo veel mogelijk vermijden van vliegen over woonkernen, een vlieghoogte van tenminste 6.000 voet boven «het oude land», en een vlieghoogte van tenminste 3.000 voet boven Natura 2000 gebieden. Aan deze uitgangspunten wordt in de uitwerking van de aanvliegroutes niet getornd; dit is ook bevestigd door de Alderstafel op 3 maart jl. In de adviezen van de Alderstafel is steeds aangegeven dat er één uitzondering is op het uitgangspunt dat boven «het oude land» niet lager dan 6.000 voet gevlogen wordt. Voor naderend verkeer vanuit het zuiden was al in 2014 de conclusie dat 6.000 voet niet overal realiseerbaar zou zijn vanwege het benodigde dalprofiel om de eindnadering naar de luchthaven veilig te kunnen uitvoeren.

De door de Alderstafel geadviseerde vertrek- en naderingsroutes in het lagere luchtruim vormden de basis voor het MER en het Luchthavenbesluit Lelystad 2015. Deze routes zijn inmiddels een gegeven. Aan de vaststelling van het Luchthavenbesluit zijn diverse druk bezochte informatiebijeenkomsten voor bestuurders en omwonenden in Flevoland, Overijssel en Gelderland voorafgegaan. De routes zijn publiek bekend gemaakt, o.a. via de website platformparticipatie.nl en via de site van de Alderstafel Lelystad. Ook zijn de documenten in voorhang aan de Eerste en Tweede Kamer aangeboden. Voorts heeft de Commissie voor de m.e.r. in september 2014 een positief advies uitgebracht over het MER, met de constatering dat alle voor de besluitvorming benodigde informatie over de milieueffecten beschikbaar was. In het Luchthavenbesluit was ook de ligging van de naderingsroutes vanuit Overijssel opgenomen. Voor het deel van de nadering vanaf 3.000 voet tot aan de grond, geldt dat ook de hoogteprofielen hiervan deel uitmaakten. Dit deel van de route ligt ruim binnen het MER gebied (zie vraag 8). Door LVNL en CLSK wordt nu gewerkt aan het ontwerpen van de aansluitingen van de vertrek- en naderingsroutes in het lagere luchtruim op de «snelwegen» in het hogere luchtruim. Hierbij horen ook het ontwerp van de wachtgebieden bij Lemelerveld en Steenwijk, en het hoogteprofiel van de aanvliegroute vanaf het beginpunt op 6.000 voet bij Lemelerveld (zuid) dan wel Steenwijk (noord) tot aan 3.000 voet.

Vraag 2

Kunt u de Kamer een kaart doen toekomen met de voorgestelde aanvliegroutes en wachtcirkels? Kunt u op die kaart de stukken waar vliegtuigen lager dan 2.000 meter (kunnen) vliegen, helder aangeven? Kunt u op die kaart de stukken waar vliegtuigen lager dan 1.000 meter (kunnen) vliegen, helder aangeven met een andere kleur?

Antwoord 2

De kaarten van de op basis van het Aldersadvies gekozen set van vertrek- en naderingsroutes, zoals opgenomen in het Luchthavenbesluit, zijn bijgevoegd in bijlage 2.

Zoals aangegeven bij vraag 1 maakten de routes tot 3.000 voet deel uit van het advies van de Alderstafel Lelystad, alsmede van het daarop volgende MER en het Luchthavenbesluit 2015. De inrichting van de wachtgebieden en de uitwerking van het hoogteprofiel van het gedeelte van de naderingsroutes tussen 6.000 en 3.000 voet maken deel uit van de lopende uitwerking van de aansluitingen op het hogere luchtruim. Daarbij geldt dat het naderend verkeer, conform het Aldersadvies, zo lang mogelijk op 6.000 voet blijft vliegen en zo laat mogelijk – binnen het MER gebied – daalt naar 3.000 voet. Voor de zuidoostelijke naderingsroute over Overijssel betekent dit, dat verkeer naar Lelystad boven Twente aanzienlijk hoger dan 6.000 voet het Nederlandse luchtruim binnenkomt, en vervolgens daalt om ter hoogte van het wachtgebied van Lemelerveld op 6.000 voet te vliegen. Boven centraal Overijssel

³ Bijlage bij Kamerstuk 31 936, nr. 201

wordt op 6.000 voet verder gevlogen, waarna pas nabij Zwolle de daling richting 3.000 voet wordt ingezet. Hetzelfde geldt voor de naderingsroute vanuit het noordoosten via Steenwijk. Slechts in uitzonderlijke situaties, bijvoorbeeld wanneer gelijktijdig vertrekkende en naderende vliegtuigen elkaar kruisen en uit elkaar gehouden moeten worden, kan een verkeersleider gedwongen worden van het standaardprofiel af te wijken. In dat geval kan een verkeersleider er voor kiezen om een vertrekkend vliegtuig (als het overige verkeer dat toelaat) sneller te laten klimmen, of is hij gedwongen om uit veiligheidsoogpunt een naderend toestel eerder te laten dalen. Voor de beide wachtgebieden bij Lemelerveld en Steenwijk geldt, dat deze slechts in uitzonderlijke situaties gebruikt zullen worden. Alleen in geval van bijvoorbeeld een verstoring op de luchthaven Lelystad (bijvoorbeeld een toestel dat de landingsbaan blokkeert) kan het nodig zijn dat één vliegtuig in het wachtgebied één of meer rondes moet maken, alvorens door te kunnen vliegen. De hoogte waarop dit gebeurt is in principe altijd 6.000 voet. Dit zal echter slechts bij uitzondering nodig zijn. Ter vergelijking: rond de luchthavens Eelde, Beek en Eindhoven worden wachtgebieden gemiddeld niet meer dan eens per kwartaal gebruikt. De kans dat twee toestellen tegelijkertijd in hetzelfde wachtgebied opgevangen moeten worden, en waarbij er dan één lager dan 6.000 voet moet gaan vliegen, is nog veel kleiner.

Vraag 3

Waren deze lage aanvliegroutes opgenomen in de plannen die in 2014 ter inzage gelegd zijn?⁴

Antwoord 3

Zoals ik in het antwoord op vraag 1 heb aangegeven zijn de vertrek- en naderingsroutes in het lagere luchtruim, alsmede de ligging van de naderingsroutes vanuit Overijssel onderdeel geweest van het reguliere consultatieproces.

Vraag 4

Kunt u op een aparte kaart aangeven in welke gebieden er sprake kan zijn van geluidshinder door dit vliegveld en hoe groot die geluidshinder kan zijn?

Antwoord 4

In de MER zijn verschillende geluidscontouren gepresenteerd, die volgen uit de ontwikkeling van Lelystad naar een luchthaven met 45.000 vliegtuigbewegingen. De grootste geluidscontour is de 40 dB(A) L_{den} contour. Op basis van de dosis-effectrelatie voor vliegtuiggeluid⁵ is circa 5% van het aantal mensen bij deze geluidsbelasting ernstig gehinderd. In het luchthavenbesluit worden de 48, 56 en 70 dB(A) L_{den} contour vastgelegd. Buiten het MER gebied ligt de geluidshinder onder de genoemde grenzen. Figuur 29 uit «MER deel 4A Deelonderzoek geluid» geeft de geluidsbelasting weer en is opgenomen in bijlage 3.

Vraag 5

Vanaf hoever voor de landing vliegen de vliegtuigen op een hoogte van minder dan 2.000 meter? Kunt u vergelijkbare situaties in Nederland geven waarbij vliegtuigen al zo ver van de luchthaven zo laag vliegen met alle overlast die daarbij hoort?

Antwoord 5

Zie antwoorden 1 en 2.

Het ontwerp van aanvliegroutes is met name afhankelijk van internationaal vastgestelde ontwerpeisen, de lokale omstandigheden in de omgeving van de luchthaven (bijvoorbeeld obstakels) en de structuur van het luchtruim in de buurt van de luchthaven. Dit maakt aanvliegroutes luchthavenspecifiek.

⁴ Rijssensnieuws.nl, 13 februari 2017 (<http://www.rijssensnieuws.nl/red-overijssel-aanvliegroute-lelystad-kan-hoger-moet-hoger/>)

⁵ Dosis effectrelatie: Dit zijn formules die beschrijven hoeveel procent van de bewoners bij een bepaalde geluidsbelasting ernstig gehinderd of slaapverstoord is.

Bij het aanvliegen van baan 06 (Kaagbaan) op Schiphol is het gebruikelijk dat vliegtuigen in de omgeving van Den Haag een hoogte van 6.000 voet bereiken.

Vraag 6

Kunt op de kaart (onder 2) aangeven waar de wachtgebieden liggen en waar de Natura 2000-gebieden liggen?

Antwoord 6

Wachtgebieden

Zie antwoord 2.

Natura 2000

Voor wat betreft de ligging van de Natura 2000 gebieden is in bijlage 4 figuur 5.2 uit «MER deel 4E Deelonderzoek beschermde natuurgebieden» opgenomen.

Vraag 7

Klopt het dat de Alderstafel het vliegen boven Natura 2000-gebieden afwijst?

Antwoord 7

Dit klopt niet. Een belangrijk element uit het Aldersadvies uit 2012 is het overvliegen van Natura 2000-gebieden, en met name de Oostvaardersplassen, op minimaal 3.000 voet. Dit in verband met instandhoudingsdoelen voor Natura 2000 gebieden. De gekozen routeset voldoet aan dit uitgangspunt.

Vraag 8

Kunt u op de kaart aangeven welk deel van het gebied betrokken is geweest bij de milieueffectrapportage (MER) die is uitgevoerd?

Antwoord 8

In het MER is per onderzocht effect een studiegebied bepaald tot waar de milieueffecten zich uitstrekken. In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) is de scope aangegeven van MER voor wat betreft het nagaan van de effecten van het geluid. De NRD heeft in de periode augustus-september 2013 ter inzage gelegen en is door mij in december 2013 vastgesteld. In lijn met deze NRD is in de MER de geluidhinder nagegaan en contouren berekend: 40 dB(A) tot 70 dB(A) L_{den} en de 30 dB(A) tot 60 dB(A) L_{night} . Het bijbehorende studiegebied voor vliegtuiggeluid is op de kaart in bijlage 5 uit het MER te zien (blauwe rand).

Vraag 9

Klopt het dat de MER uitgevoerd ter voorbereiding van het Luchthaven Lelystad-besluit, het gebied van de Flevopolder, de Veluwezoom en Kampen-Zwolle-Zwartewaterland heeft gezien, en dat het gebied ten Oosten van de IJssel niet in beschouwing is genomen?

Antwoord 9

Dat klopt. Er is in het MER niet gekeken naar de milieueffecten ten oosten van de IJssel. In het MER is gekeken naar het gebied waar onder andere vanuit geluidshinder effecten zijn te verwachten. Zie antwoord op vraag 8. Buiten het MER gebied, waaronder de genoemde delen van Overijssel is geen sprake van laag overvliegend verkeer en derhalve liggen de geluidsniveaus (ver) onder de grenswaarden van de MER.

Vraag 10

Was er een vertegenwoordiger uit de provincie Overijssel aanwezig bij de Alderstafel? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 10

De Provincie Overijssel is vanaf de start van de Alderstafel via de Provincie Gelderland vertegenwoordigd. De beide provinciale besturen hebben hierover bestuurlijke afspraken gemaakt.

Vraag 11

Deelt u de mening dat het opportuun is dat er een nieuwe MER uitgevoerd wordt, die ook gebieden in Overijssel meeneemt waarover laag gevlogen wordt?

Antwoord 11

Nee.

In deze delen van Overijssel is geen sprake van laag overvliegend verkeer en derhalve liggen de geluidsniveaus (ver) onder de grenswaarden van het MER. Ik zie daarom ook geen aanleiding om het studiegebied van het MER (zie antwoord op vraag 8) te wijzigen.

Vraag 12

Deelt u de mening dat er ten minste twee vertegenwoordigers van de provincie Overijssel uitgenodigd dienen te worden voor de Alderstafel?

Antwoord 12

Naar ik begrijp heeft de heer Alders inmiddels besloten om naast de provincie Gelderland voortaan ook de gedeputeerde van Overijssel permanent uit te nodigen om deel te nemen aan het overleg van de Alderstafel Lelystad. Deze was bij het overleg van de Alderstafel van 3 maart jl. reeds aanwezig.

Vraag 13

Deelt u de mening dat gezocht dient te worden naar aanvliegroutes die veel hoger liggen en dus veel minder overlast geven?

Antwoord 13

Zoals mijn beantwoording van vragen 1 en 2 aangeven is er geen sprake van lang en onnodig laag vliegen boven Overijssel, noch van afwijken van eerder gemaakte afspraken. Slechts in uitzonderingssituaties kan het, om veiligheidsredenen, nodig zijn om van de standaard procedures af te wijken.

Voor de aansluitroutes van en naar Lelystad is voorts van belang dat deze ontworpen dienen te worden binnen de huidige luchtruimstructuur. Hierbij dient o.a. rekening te worden gehouden met de huidige ligging van de druk bevlogen naderingsroutes naar Schiphol. Als gevolg hiervan kan de zuidoostelijke naderingsroute naar Lelystad vanaf Lemelerveld niet hoger liggen dan 6.000 voet, omdat de ondergrens voor het verkeer naar Schiphol op 7.000 voet ligt. Deze uitgangspunten zijn conform de eerder gemaakte afspraken aan de Alderstafel Lelystad.

Zoals ik uw Kamer al meerdere malen heb aangegeven, zal voor een verdere doorgroei van Lelystad naar op termijn 45.000 vliegbewegingen een aanpassing van de luchtruimstructuur nodig zijn. Dan ontstaat waarschijnlijk ruimte om verkeer van en naar Lelystad gunstiger in te passen. Hierbij kunnen dan ook suggesties en voorstellen uit de regio betrokken worden.

Vraag 14

Op welke wijze gaat u ervoor zorgen dat er een snel een proces op gang komt waarin alternatieve routes uitgewerkt worden en aangedragen alternatieven (zoals die van de gemeente Dalfsen) overwogen worden?

Kunt u deze vragen een voor een en ten minste een week voor de verkiezingen beantwoorden?

Antwoord 14

Op dit moment werken LVNL en CLSK aan het ontwerp van de aansluitroutes op het hogere luchtruim. Dit ontwerpproces is volgens planning in mei 2017 afgerond. Voor zover inpasbaar binnen de huidige randvoorwaarden en luchtruimstructuur ben ik bereid LVNL en CLSK te vragen om te bezien welke optimalisaties in het verdere ontwerp van de aansluitroutes mogelijk zouden zijn. Voorstellen uit de regio die buiten de huidige randvoorwaarden en luchtruimstructuur gaan, kunnen betrokken worden bij een toekomstige herinrichting van het luchtruim.