

Vergaderjaar 2018–2019

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 375

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 8 augustus 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 28 mei 2019 over de reactie op motie van de leden Bruins en 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. Bij brief van 23 juli 2019 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave	Blz.
Inleiding	2
Algemeen	2
Wezep	4
Zwolle-Stadshagen	5
Vechtdal	6

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 (Kamerstuk 31 936, nr. 595) voorgespiegelde voordelen van eerder naar reguliere vlieghoogten doorstijgen zich ergens op de vertrekroutes van Lelystad Airport moeten vertalen in meer geluids-overlast 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 L_{Amax}? 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, Hattemerbroek, 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 ontwerp-Luchthavenbesluit 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, Hattemerbroek, 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

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

aangehouden motie neemt deze zorgen niet weg. Integendeel, deze leden zien hun vrees bevestigd.

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, geluidscantainer, 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?

II Reactie van de bewindspersoon

Op 11 juni heeft u mij vragen en opmerkingen voorgelegd over mijn reactie op de motie Bruins/Paternotte over knelpunten bij de routes van en naar Lelystad Airport. Met deze brief reageer ik daarop.

In de beantwoording wordt zo veel mogelijk de door uw Kamer gebruikte indeling in categorieën gevolgd. Voor de helderheid worden gelijklopende of met elkaar samenhangende vragen in de beantwoording gebundeld. Achtereenvolgens wordt ingegaan op:

- Algemene vragen
- Startbeslissing Luchtruimherziening
- Routeoptimalisatieproces Wezep
- Motie Van Raan/Kröger
- Routeverbetering Zwolle-Stadshagen
- Routeverbetering Vechtdal

Algemeen

De leden van de fracties van D66 en ChristenUnie vragen of het besluit omtrent de opening van Lelystad Airport wettelijk gezien genomen kan worden, gelet op het feit dat een volledige milieueffectrapportage moet worden doorlopen, ook in het licht van de recente uitspraak van de Raad van State over vergunningverlening en stikstofuitstoot

De milieueffecten van zowel de lokale naderings- en vertrekroutes als de aansluitroutes zijn in de actualisatie van de MER volledig betrokken. De

milieu-, veiligheid- en gezondheidseffecten zijn uitgebreid onderzocht in de verschillende MER-onderzoeken. De Commissie voor de m.e.r. concludeert dat het MER alle essentiële informatie over de geactualiseerde milieueffecten van het voorgenomen gebruik van Lelystad Airport bevat.

In mijn brief van 2 juli 2019 heb ik aangegeven dat opening van Lelystad Airport in april 2020 niet langer haalbaar is. De komende periode wordt voortvarend doorgewerkt aan de voorbereidingen, waaronder een oplossing voor het vervallen van het PAS.

De leden van de fracties van D66 en de ChristenUnie vragen wat de geluidsimpact is van genoemde vliegroutes volgens het verplichte Europees rekenmodel, ECAC Doc29.

Doc29 is op dit moment niet wettelijk voorgeschreven. Voor regionale luchthavens dient het berekeningsmodel in het kader van een MER voor een Luchthavenbesluit formeel uitgevoerd te worden met het wettelijk voorgeschreven rekenvoorschrift uit de Regeling burgerluchthavens. Het besluit en de regeling burgerluchthavens bevatten de wettelijke (reken)voorschriften voor geluidsbelasting van regionale luchthavens. NRM is gebaseerd op dit wettelijk rekenvoorschrift, derhalve zijn de berekeningen uitgevoerd met NRM.

In het advies van de commissie MER naar aanleiding van het geactualiseerde MER 2018 voor Lelystad Airport bevestigt de commissie dat het NRM het te gebruiken model is voor Lelystad Airport. Daarbij geeft de Commissie in haar advies van 18 april 2018 aan dat los van het feit dat het wettelijk niet is voorgeschreven en niet beschikbaar is voor toepassing voor regionale luchthavens, het nog niet duidelijk is of Doc29 relevant zou zijn in de situatie van een nieuwe luchthaven voor groot luchtverkeer. Momenteel wordt bezien of, en zo ja, op welke wijze Doc29 voor de regionale luchthavens geschikt gemaakt en geïmplementeerd kan worden.

Startbeslissing Luchtruimherziening

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of ik de conclusie deel 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. En of ik kan bevestigen dat doorstijgen vanaf 1.800 meter ter plaatse zal resulteren in een toename van circa 10 dB.

Door de omgeving en uw Kamer is gevraagd om hoger te gaan vliegen op de aansluitroutes. Dat betekent inderdaad dat ergens op de aansluitroutes doorgestegen moet worden naar hoogtes boven de 6.000 voet.

Een exacte locatie van doorstijgen kan echter op geen enkele route ter wereld gegeven worden, omdat er sprake is van diverse variabelen. De locatie is namelijk afhankelijk van weersomstandigheden (luchtdruk, windrichting en -snelheid, temperatuur), het type vliegtuig, het actuele verkeersbeeld, en daarmee het precieze moment van kliminstructie door de verkeersleiding, en de snelheid waarmee de piloot de instructie opvolgt.

In de actualisatie van het MER is van bovenstaande melding gedaan, waarbij worst-case inzichtelijk is gemaakt wat het betekent als al het verkeer altijd op precies hetzelfde punt doorklimt; de jaarlijkse geluidsbelasting komt ook dan niet in de buurt van de wettelijke contouren. Door de variabele omstandigheden zal de resulterende jaarlijkse geluidsbelasting lager zijn dan de niet-wettelijke 40 L_{den} contour die ter informatie in beeld is gebracht.

In het MER zijn, naast de wettelijke L_{den} , ter informatie ook indicatieve L_{Amax} waarden voor verschillende hoogtes aangegeven. Dat zijn gemiddelde maximale waarden. Doorstijgen vanaf 1.800 meter geeft voor een individueel passerend vliegtuig een indicatieve gemiddelde piekwaarde tussen de 60 dB en 65 dB. Het betreft geen wettelijke norm.

Wezep

De leden van de GroenLinks-fractie vragen waarom de verschillende bouw- en uitbreidingsplannen van de gemeenten onder de vliegroutes niet zijn meegenomen.

Bij het tellen van aantallen inwoners bij de verschillende routevarianten wordt gebruik gemaakt van gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek en het Kadaster. Daar zitten wijken die nog gebouwd moeten worden niet in. Daarbij merk ik op dat routeset B+ al sinds 2014 bekend is. Om ontwikkelingen zoals nieuwbouwprojecten wel mee te kunnen wegen is in dit optimalisatietraject rondom Wezep in het iteratieve proces ruimte geweest om dergelijke informatie in te brengen. Daarop is een routevariant ontwikkeld die Reeve niet overvliegt.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of het doorklimmen vanaf 1.800 meter heel vaak, zo niet altijd, in de nabijheid van de kernen Wezep, Hattemerbroek, Hattem, Wapenveld en Heerde zal plaatsvinden? En of er geen grond is voor de suggestie dat een evenwichtige verdeling van de overlast ontstaat?

Op de vertrekroute naar het zuiden (naar verwachting 11 á 12 vliegtuigbewegingen per dag bij een maximum van 10.000 vliegtuigbewegingen per jaar) zal ná de regio Wezep/Hattem de klim aanvangen. Ook in het huidige routeontwerp kon als gevolg van het actuele verkeersbeeld al na de regio Wezep/Hattem doorgestegen worden. Met de aangekondigde maatregelen, die de belemmeringen wegnemen om zo veel mogelijk ongehinderd te klimmen, zal dat vaker eerder op de route zijn. Er zal ook dan nog spreiding van doorstijgen op de route zijn, omdat er sprake is van diverse variabelen, zoals onder de paragraaf «Startbe-slissing Luchtruimherziening» hierboven aangegeven.

De leden van de fracties van D66, GroenLinks, ChristenUnie hebben verder verscheidene vragen over het routeoptimalisatieproces rondom Wezep gesteld.

Door de omgeving en uw Kamer is gevraagd om hoger te gaan vliegen op de aansluitroutes. Dat betekent uiteraard dat ergens op de aansluitroutes doorgestegen moet worden naar hoogtes boven de 6.000 voet. Een doorklimverbod zou haaks op die wens staan. De verbetermaatregelen hebben overigens betrekking op alle aansluitroutes in alle luchtruimsectoren. De verbetermaatregelen worden in detail uitgewerkt door LVNL en CLSK. Hieruit zal blijken hoe ná Wezep/Hattem doorgestegen gaat worden.

De aangekondigde maatregelen passen binnen alle wettelijke normen. Als gevolg van participatie en consultatie zijn een groot aantal verbeteringen aan de routes doorgevoerd. Dat probeer ik in samenspraak met de omgeving, als gevolg van verzoeken die in de consultatiefase over de aansluitroutes in het najaar van 2017 zijn gedaan, ook rond Wezep bij opening van Lelystad Airport te realiseren. Specifiek voor Heerde en Oene is het in februari 2018 al mogelijk gebleken de vertrekroute oostelijker van de woonkernen te laten lopen. De gepresenteerde routevarianten ten behoeve van Wezep sluiten hier allemaal op aan.

In de actualisatie van het MER is *worst case* inzichtelijk gemaakt wat het betekent als al het verkeer altijd op precies hetzelfde punt doorklimt; de jaarlijkse geluidsbelasting komt ook dan niet in de buurt van de wettelijke contouren. Door de variabele omstandigheden zal de resulterende jaarlijkse geluidsbelasting lager zijn dan de niet-wettelijke 40 L_{den} contour die ter informatie in beeld is gebracht.

De wijziging van het huidige luchthavenbesluit heeft de openbare voorbereidingsprocedure gevolgd waarbij eenieder de mogelijkheid heeft gekregen om te reageren op het wijzigingsbesluit en het geactualiseerde MER, waar van bovenstaande melding is gedaan.

Specifiek rondom Wezep heb ik met Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en het Commando Luchtmacht (CLSK) en de omringende gemeenten zorgvuldig verkend op welke wijze een aanpassing van de ligging en het gebruik van de route boven Wezep mogelijk is. Doel daarbij is dat er minder over bebouwd gebied gevolgen wordt. Bij de verkenning zijn de gemeenten Oldebroek, Elburg, Hattem, Heerde en later ook Kampen en Zwolle betrokken. Het afgelopen jaar zijn met hen de mogelijkheden verkend. Ik heb uw Kamer over de routevarianten op een aantal momenten geïnformeerd.

Het aangehaalde exit punt na Wezep is niet het punt waarop doorgestegen wordt. Exit punten zijn niets meer dan navigatiecoördinaten in een vliegprocedure. Het exit punt na Wezep betreft het uiteinde van B+ en is als richtpunt gebruikt om tot de routealternatieven te komen die bebouwing zoveel mogelijk vermijden. Een exit punt zegt dus niets over wanneer wel of niet gestegen kan worden.

Op verzoek van uw Kamer heb ik mijn reactie op de brief van de Noord-Veluwse gemeenten met u gedeeld. De effecten van de verschillende routevarianten zijn in beeld gebracht en toegelicht en besproken met regionale bestuurders en inwoners. Zij konden hun oordeel geven. De informatie inclusief regionale aandachtspunten is ook gepubliceerd op www.luchtvaartindetoeekomst.nl. De bestuurders hebben recentelijk gereageerd, zonder een voorkeur uit te spreken. Het ministerie is in bestuurlijk vervolgoverleg om de zorgen en vragen die leven te adresseren. De zorg en daarmee het vertrouwen van de gemeenten in dit proces gaat over het presenteren van de startbeslissing en de effecten daarvan enkele dagen na een bestuurlijk overleg over de routevarianten. Ik heb in mijn reactie daarop aangegeven en daarna toegelicht dat de startbeslissing en het routeproces rondom Wezep aparte sporen zijn. Ongeacht de maatregelen uit de startbeslissing om eerder dan 2023 al hoger te kunnen gaan vliegen, zijn namelijk alle drie de routealternatieven ten behoeve van Wezep een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Ik deel dus niet de opvatting dat doorstijgen na de regio Wezep/Hattem de betekenis van de drie routevarianten «tot minder dan nul zal reduceren» of dat «de gepresenteerde verkenning geen representatief beeld geeft van de geluidsniveaus».

De term «laagvliegen» duidt een relatief begrip aan waarmee bedoeld wordt dat het vertrekkend Lelystad-verkeer zonder aanvullende instructie onder het luchtruim moet blijven dat primair gebruikt wordt door Schiphol-verkeer. Op verzoek van uw Kamer heb ik in samenwerking met Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en het Commando Luchtmacht (CLSK) met prioriteit bekeken of, vooruitlopend op de integrale luchtruimherziening, de aansluitroutes van Lelystad Airport verbeterd kunnen worden. Dat is mogelijk. Met de verbeteringen worden in alle luchtruimsectoren de belemmeringen weggenomen om ongehinderd door te klimmen en zal alleen in uitzonderingsgevallen niet direct worden

doorgeklommen. De verbeteringen zullen uiterlijk in de winter van 2021/2022 zijn doorgevoerd. Toepassing van de maatregelen wordt vergemakkelijkt door de eerder gerealiseerde co-locatie en verdergaande operationele afstemming tussen civiele en militaire verkeersleiders.

De minimale hoogte in de regio Wezep is 6.000 voet (circa 1.800 meter). Bij Stadshagen is de hoogte 5.000 voet (circa 1.500 meter), omdat het vliegtuig hier een vaste nadering volgt om te kunnen landen. Gelet op het feit dat exacte hoogtes van meerdere factoren afhankelijk zijn kan ik die praktisch gezien niet vastleggen in regelgeving. Bovendien vind ik het belangrijk dat de verkeersleiding kan anticiperen om te allen tijde de veiligheid van het luchtverkeer te garanderen.

Richting alle vijf luchtruimsectoren zorgen de aangekondigde verbetermaatregelen op de aansluitroutes van Lelystad Airport ervoor dat zoveel mogelijk ongehinderd doorgeklommen wordt. De inzet bij de luchtruimherziening is dat ook zo veel mogelijk met ongehinderd doorklimmen (*continuous climb operations*) en gelijkmatig dalen (*continuous descent approaches*) wordt gewerkt.

Motie Van Raan/Kröger

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen mij naar de uitvoering van de genoemde motie in verhouding tot de plannen voor Lelystad Airport.

Met mijn brief van 14 juni 2019 heb ik u geïnformeerd over de uitvoering van de motie (Kamerstuk 31 936, nr. 641). In de motie wordt de regering verzocht grenswaarden voor de luchtvaart op te stellen op het gebied van klimaat, leefomgeving en veiligheid. In het kader van de voorbereiding van de Luchtvaartnota 2020- 2050 onderzoek ik de mogelijkheden hiertoe en de te verwachten effecten. Op basis daarvan zal ik hierover besluiten in de ontwerp-Luchtvaartnota, die ik verwacht na de zomer te publiceren. De effecten op de flora en fauna van Lelystad Airport zijn onderzocht in het MER. De Commissie voor de m.e.r. geeft hierover onder andere aan dat het MER»18 alle aspecten beschouwt die moesten worden geactualiseerd.

Zwolle-Stadshagen

De leden van de fracties van D66 en de ChristenUnie hebben verscheidene vragen over de situatie bij Zwolle-Stadshagen gesteld.

In het geconsulteerde ontwerp eind 2017 werd ter hoogte van Zwolle vanaf 6.000 voet de daling naar Lelystad Airport ingezet. Bij gelijktijdig aankomend en vertrekkend verkeer bij noordoostelijk baangebruik in het B+-gebied werd ten noorden van Stadshagen een vlieghoogte van 3.000 voet voor naderend verkeer voorzien. Dit betreft een sporadisch voorkomende situatie. Door in het nieuwe ontwerp bij deze uitzonderingssituatie het verkeer met instructies te separeren is het, in ieder geval tot een jaarvolume van 10.000 vliegtuigbewegingen, in alle gevallen mogelijk het naderend verkeer ten noorden van Stadshagen op minimaal 5.000 voet te laten vliegen. Ik heb uw Kamer daar op 21 februari 2018 over geïnformeerd. De verbetering gaat direct in bij opening van de luchthaven. Bij de daling in noordoostelijke richting wordt ter hoogte van Zwolle op 6.000 voet gevlogen. Vlak voor Stadshagen wordt de daling vanaf 6000 voet ingezet, en zal het toestel ter hoogte van Stadshagen in ieder geval niet lager dan 5.000 voet vliegen. Dit betekent een significante verbetering. Er komt geen uitgaand verkeer langs Stadshagen.

In de actualisatie van het MER is het oorspronkelijke scenario van 3.000 voet als *worst case* in beeld gebracht. De situatie zal dus nu en in de toekomst beter zijn, omdat ik eerder heb toegezegd dat ook bij de luchtruimherziening een oplossing zal worden gezocht die minimaal gelijk is aan 5.000 voet.

De actualisatie van de MER laat zien dat de geluidsbelasting bij 10.000 en 45.000 vliegtuigbewegingen buiten de wettelijke en informatieve geluidscontouren valt. De geluidsbelasting is dus lager dan 40 L_{den} . Dat geldt ook voor de toekomstige uitbreiding van de wijk.

De routes worden ingevoerd in de boordcomputers van vliegtuigen. Zonder aanvullende instructie van de verkeersleiding worden de routes met een navigatienauwkeurigheid van 1 nautische mijl (1,8 kilometer) links en rechts van de route gevlogen. Dit is in luchtvaarttermen een nauwe spreiding. In praktijk zal nauwkeuriger dan 1 nautische mijl spreiding gevlogen worden.

Uit het geactualiseerde MER blijkt dat de gekozen routevariant B+ de routeset is die veilig en efficiënt is en veruit het beste scoort op geluidsbelasting en andere milieuaspecten. In het traject van de luchtruimherziening is B+ geen uitgangspunt. Daarin zal opnieuw gekeken worden naar de effecten op gebieden zoals rondom Stadshagen en welke integrale keuzes daarin te maken zijn.

Vechtdal

De leden van de D66-fractie vragen naar mijn inzet om de situatie niet te laten verslechteren boven het Vechtdal en wat dat betekent. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen welke winst (in voet) naar schatting kan worden bereikt wanneer er wordt gewerkt met *continuous descent approaches* ten opzichte van het huidige ontwerp en welke restricties worden verwacht wanneer het aantal vliegtuigbewegingen toeneemt naar 45.000.

Inzet bij de luchtruimherziening is onder andere dat, net als in het huidige verbeterde routeontwerp, zo veel mogelijk gelijkmatig gedaald (*continuous descent approaches*) wordt. Daarbij is niet gezegd dat het Vechtdal overvlogen zal blijven worden. In de integrale luchtruimherziening zijn de huidige aansluitroutes namelijk geen uitgangspunt. Tevens zal een Plan-MER worden doorlopen.