

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk

IENW/BSK-2022/36916

Uw kenmerk

2021Z23104

Datum 17 februari 2022
Betreft Beantwoording Kamervragen van het lid Bouchallikht
(GroenLinks) over de berichten 'Grote zorgen kabinet over
Schiphol, aantal vluchten mogelijk fors omlaag' en
'Laagvliegroute van Lelystad Airport over Vechtdal en
Zwolle blijft bestaan'

Geachte voorzitter,

Op 10 december 2021 heeft u Kamervragen voorgelegd van het lid Bouchallikht
(GroenLinks) over de berichten 'Grote zorgen kabinet over Schiphol, aantal
vluchten mogelijk fors omlaag' en 'Laagvliegroute van Lelystad Airport over
Vechtdal en Zwolle blijft bestaan'. Hierbij ontvangt u de antwoorden op de vragen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

Vraag 1

Bent u bekend met de berichten 'Grote zorgen kabinet over Schiphol, aantal vluchten mogelijk fors omlaag'[1] en 'Laagvliegroure van Lelystad Airport over Vechtdal en Zwolle blijft bestaan, provincie: 'Dit is teleurstellend''[2]?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

IE NW/BSK-2022/36916

Antwoord

Ja.

Vraag 2

Bent u bereid om de juridische adviezen waarover wordt gesproken op de kortst mogelijke termijn te openbaren en te sturen naar de Kamer?

Antwoord

Het antwoord op deze vraag wordt betrokken in een brief van het kabinet over Schiphol, naar aanleiding van het verzoek tijdens de procedurevergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat van 15 december 2021 waarin uw Kamer een brief gevraagd heeft over de berichtgeving in de media over Schiphol.

Vraag 3

Welke gevolgen heeft de juridische situatie rondom Schiphol voor de opening van Lelystad Airport? Deelt u de constatering dat deze juridische situatie de opening van Lelystad Airport volstrekt onhaalbaar maakt?

Antwoord

Of en zo ja, welke consequenties de juridische situatie rondom Schiphol heeft voor Lelystad Airport is nog niet duidelijk. Zoals aangegeven in het coalitieakkoord neemt het kabinet in 2022 een besluit over de opening van de luchthaven.

Vraag 4

Klopt het dat de toenmalige minister eerder de belofte heeft gedaan de laagvliegroutes omhoog te krijgen? Hoe kan het dat hoge aanvliegroutes eerder een voorwaarde waren voor het openen van Lelystad Airport, en nu opeens niet?

Antwoord op vragen 4 en 8

In de Startbeslissing van het programma Luchtruimherziening van april 2019 en de Luchtvaartnota van november 2020 is gemeld dat wat betreft Lelystad Airport, als eerste spoor van het programma Luchtruimherziening, de ontwerpogave geldt dat belemmeringen om ongehinderd door te klimmen op de aansluitroutes zo veel mogelijk worden weggenomen en dat dit plaatsvindt binnen de huidige luchtruimstructuur. Tevens is in de Startbeslissing de ontwerp opgave opgenomen om voor het deel van het luchtruim waarin de zuidelijke uit- en aanvliegrichting liggen (de zogeheten Sector 3) aanpassingen te ontwerpen die het mogelijk maken om de daling later in te zetten zodat ook op de aansluitroute uit het zuiden een continu dalend profiel wordt gerealiseerd. In de overige sectoren was dit al mogelijk.

In de voortgangsrapportages van de luchtruimherziening bent u geïnformeerd over de ontwikkeling van spoor 1. Daarin is onder meer gemeld dat versnelling heeft plaatsgevonden waardoor de realisatie van het zoveel mogelijk ongehinderd doorklimmen gelijktijdig met de voorziene opening van Lelystad Airport kan plaatsvinden. Voor het hoger naderen op de zuidelijke aanvliegroute (sector 3) is de hiervoor genoemde ontwerpogave deels gelukt.

Net als voor vertrekkend verkeer vanaf luchthaven Lelystad naar het zuiden, komt voor naderend verkeer hetzelfde stuk luchtruim dat primair is ingericht voor militair gebruik (TMA-D en TRA12) standaard beschikbaar. De horizontale routedelen op 9.000 en 10.000 voet (circa 2.700 en 3.000 meter) tussen Gorinchem en Apeldoorn vervallen hiermee als standaard. Verder richting de luchthaven Lelystad (vanaf Lemelerveld) is het niet mogelijk gebleken hoger te vliegen, zonder consequenties voor de capaciteit in het luchtruim of de vliegveiligheid. Dit deel van de route (ca. 30 km) zal dus op de oorspronkelijke hoogte van 6.000 voet (circa 1.800 meter) gevlogen worden. Het gaat daarbij om gemiddeld 8 vliegtuigen per dag in de situatie met 10.000 vliegtuigbewegingen per jaar. In totaal is 1709 kilometer aan ongehinderd klimmen en dalen gerealiseerd. Een uitgebreide toelichting op de uitkomsten en het proces is uw Kamer op 2 december jl. (Kamerstuk 31936-895) toegekomen als uitwerking van de motie Bontenbal (Kamerstuk 31936-866).

Hoewel ik betreur dat de laatste 30 kilometer niet is gelukt, geeft het totaalresultaat in hoge mate invulling aan de doelstelling van spoor 1 en de passages hierover uit de Startbeslissing en Luchtvaartnota. Ik realiseer me dat dit tot vragen kan leiden en teleurstelling voor met name omwonenden in deze specifieke regio. Het is immers niet gelukt om volledig invulling te geven aan de uitgangspunten.

Vraag 5

Welke gevolgen hebben deze laagvliegroutes voor degenen die onder aanvliegroutes wonen, bijvoorbeeld met betrekking tot geluidsoverlast?

Vraag 6

Welke gevolgen heeft het lager vliegen voor de natuur? Worden er dieren verstoord door deze routes?

Vraag 7

Welke gevolgen heeft het lager vliegen voor de luchtkwaliteit van het gebied onder de aanvliegroutes?

Antwoord op vragen 5, 6 en 7

De milieu-, veiligheid- en gezondheidseffecten van openstelling van Lelystad Airport voor handelsverkeer zijn uitgebreid onderzocht in de verschillende MER-onderzoeken die ter inzage zijn gelegd in het kader van de wijziging van het luchthavenbesluit Lelystad (Kamerstuk 31936-643). Voor de afbakening van het in beeld brengen van geluidsbelasting is uitgegaan van de wettelijk vastgelegde drempelwaarden voor geluid. In het gebied waar de betreffende aansluitroutes liggen, is de berekende geluidbelasting lager dan de vastgelegde drempelwaarde voor het in beeld brengen van zowel wettelijke als informatieve Lden-geluidscontouren (40dB(A)). Vliegverkeer op 6.000 voet levert geen verstoring (geluid of visueel) op aan de natuur onder deze routes, aangezien significante effecten zijn uitgesloten boven de 3.000 voet. Deze conclusies zijn beschreven in het geactualiseerde MER¹ (pagina 130) en de Passende Beoordeling² (pagina 20) welke ter visie zijn gelegd.

¹ Actualisatie MER Lelystad Airport, 21 februari 2018

² Passende beoordeling Lelystad Airport, 13 januari 2021

De luchtkwaliteit onder routes op 6.000 voet wordt beperkt beïnvloed, aangezien de uitstoot boven de menglaag plaatsvindt en zich over een zeer grote oppervlakte verspreidt.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Vraag 8

Deelt u de constatering dat het openen van vliegveld Lelystad tevens onhoudbaar is geworden, gezien het niet nakomen van de eerdere toezeggingen die zijn gedaan rondom het voorkomen van laagvliegroutes?

Ons kenmerk

IENW/BSK-2022/36916

Antwoord

Ik verwijst u naar het antwoord onder vraag 4.

Vraag 9

Deelt u de constatering dat wanneer vanwege Schiphol het niet lukt om de lage aanvliegroutes omhoog te krijgen dat niet betekent dat men dan maar laag moet vliegen voor Lelystad Airport, maar dat er geen ruimte is voor Lelystad Airport, zeker gezien de eerdere toezeggingen op dit punt?

Vraag 10

Wat is uw reactie op de oproep^[3] van de provincie Overijssel om Lelystad Airport niet te openen zolang de laagvliegroute boven het Vechtdal niet verdwijnt?

Antwoord op vragen 9 en 10

Ik begrijp de teleurstelling en vragen in deze regio. Er is en blijft contact tussen het ministerie en de provincie Overijssel, de gemeenten Zwolle, Dalfsen, en Raalte. Zo heeft het ministerie samen met LVNL een toelichting verzorgd aan de Provinciale Staten Overijssel en de gemeenteraden uit de regio. Tevens biedt het programma ondersteuning bij het beantwoorden van vragen uit de omgeving.

In de volgende fase van het programma Luchtruimherziening wordt de hoofdstructuur van het luchtruim nader uitgewerkt. De huidige routes zijn daarbij geen uitgangspunt. LVNL en CLSK blijven zich derhalve inspannen om ook voor het laatste deel van de aanvliegroute een passende oplossing te realiseren.

1] NOS.nl, 8 december 2021 (<https://nos.nl/artikel/2408710-grote-zorgen-kabinet-over-schiphol-aantal-vluchten-mogelijk-fors-omlaag>)

[2] De Stentor, 2 december 2021 (<https://www.destentor.nl/zwolle/laagvliegroute-van-lelystad-airport-over-vechtdal-en-zwolle-blijftbestaan-provincie-dit-is-teleurstellend~a40bf728a/>)

[3] De Stentor, 8 december 2021 (<https://www.destentor.nl/dalfsen/overijssel-zwolle-raalte-en-dalfsen-vragen-tweede-kamer-help-onslaagvliegroute-lelystad-airport-te-schrappen~a1e2705a/>)