

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

**3598**

Vragen van het lid **Cramer** (ChristenUnie) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over *start- en naderingsroutes en naderingsroutes van Lelystad Airport*. (Ingezonden 13 juli 2009)

1 Kent u de berichten «Vlieg Op! tegen uitbreiding Airport Lelystad»<sup>1</sup>, «Alternatief voor aanvliegeroute»<sup>2</sup>, «Kaart van actiegroep «heeft geen status»»<sup>3</sup>, «Nieuwe vliegroute Lelystad slaat in als een bom»<sup>4</sup>, «Comité Vlieg Op! blijft actie voeren»<sup>5</sup> en «Commissie Alders heeft meer tijd nodig»<sup>6</sup>?

2 Is het waar dat de startroutes keer op keer zijn gewijzigd en dat over de naderingsroutes zelfs nooit is gesproken? Daarnaast is het waar dat de gemeente Zeewolde pas in april op de hoogte is gesteld van de naderingsroute bij het Trekkersveld?

3 Is het waar dat op de informatieavond van 24 juni jl. in Zeewolde over de plannen van Airport Lelystad geen kaart met de naderingsroute(s) is getoond door de vertegenwoordigers van uw ministerie en Lelystad Airport? Klopt het dat pas halverwege de avond de naderingsroute bij het Trekkersveld bekend werd doordat een raadslid er vragen over stelde? Vindt u het acceptabel dat zo'n cruciaal

onderdeel van de overlast van een luchthaven niet wordt gepresenteerd op een informatieavond?

4 Is het waar dat tijdens deze avond door de vertegenwoordiger van uw ministerie is gesteld dat het niet nodig was de naderingsroutes in de Milieueffectrapportage (MER) voor de uitbreiding van Airport Lelystad op te nemen omdat «aanvliegeroutes onbetrouwbaar en onvoorspelbaar zijn»? Acht u dit acceptabel? Waarom maakt de naderingsroute geen deel uit van de MER-rapportage?

5 Kunt u een afschrift van uw reactie aan de gemeente Zeewolde op de brief over deze kwestie aan de Kamer doen toekomen?

6 Loopt het nu aan Zeewolde voorgestelde alternatief voor de naderingsroute dwars over de bebouwde kommen van onder meer Putten, Ermelo en Nunspeet? Klopt het dat de gemeenten op de Noord-Veluwe niet op de hoogte zijn gesteld van deze gewijzigde naderingsroute?

7 Wat is uw mening over de door Harderwijk en Nunspeet aangedragen alternatieve route? Is het waar dat dit alternatief goed scoort als het gaat om flora en fauna?

8 Wat is de stand van zaken met betrekking tot het Alders overleg rond

Lelystad Airport? Zijn hier ook bewonersgroepen vanuit de Veluwe en Zeewolde bij betrokken?

<sup>1</sup> De Stentor, 7 juli 2009  
<http://www.destentor.nl/regio/flevoland/5218574/Vlieg-Op-tegen-uitbreiding-Airport-Lelystad.ece>

<sup>2</sup> De Stentor, 8 juli 2009  
<http://www.destentor.nl/regio/flevoland/5227350/Alternatief-voor-aanvliegeroute.ece>

<sup>3</sup> De Stentor, 9 juli 2009  
<http://www.destentor.nl/regio/flevoland/5226992/Kaart-van-actiegroep-heeft-geen-status.ece>

<sup>4</sup> De Stentor, 10 juli 2009  
<http://www.destentor.nl/regio/veluwewest/5232851/Nieuwe-vliegroute-Lelystad-slaat-in-als-een-bom.ece>

<sup>5</sup> De Stentor, 10 juli 2009  
<http://www.destentor.nl/regio/veluwewest/5232857/Comite-Vlieg-Op-blijft-actie-voeren.ece>

<sup>6</sup> De Stentor, 9 juli 2009  
<http://www.destentor.nl/regio/flevoland/5231961/Commissie-Alders-heeft-meer-tijd-nodig.ece>

**Antwoord**

Antwoord van minister **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat) (ontvangen 26 augustus 2009)

1 Ja, deze berichten zijn me bekend.

2 De afgelopen jaren zijn vele optimalisaties voor de vliegroutestructuur van Lelystad Airport bestudeerd waarbij telkens is gestreefd naar routes die woongebieden en beschermde natuurgebieden zo veel mogelijk ontzien en die voldoen aan de criteria

voor vliegveiligheid. Naar aanleiding van de inspraakreacties op de startnotitie zijn aanvullend hierop nog verschillende optimalisatievoorstellen voor de routestructuur onderzocht. Op basis van dit onderzoek en het bestuurlijk overleg met de regionale overheden is gekomen tot een routestructuur die als bijlage bij de ontwerp-aanwijzing is opgenomen. In verschillende bijeenkomsten in maart en april, waarvoor ook de gemeente Zeewolde was uitgenodigd, is een toelichting gegeven op de status en voorspelbaarheid van vliegroutes. Tijdens deze bijeenkomsten is toegelicht dat er voor grotere vliegtuigen geen vaste naderingsroutes worden gehanteerd. Ter illustratie is er een afbeelding getoond met een inschatting hoe vliegtuigen de luchthaven in de praktijk zouden kunnen naderen. Deze inschatting wordt door LVNL gebruikt voor modelleringsdoeleinden (fast-time simulaties); er is uitdrukkelijk aangegeven dat het hier geen vaste naderingsroutes betreft. Voor het uitzonderlijke geval dat alle communicatiemiddelen tussen luchtverkeersleider en piloot uitvallen wordt er in de Aeronautical Information Publication (AIP) een procedure beschreven hoe de piloot op een veilige manier, zonder aanwijzingen van de verkeersleiding, de luchthaven kan naderen. Dit kan echter niet worden beschouwd als vaste naderingsroute. Er lopen trajecten om in de toekomst vaste naderingsroutes in te voeren. Op dit moment is de technologie echter nog niet ver genoeg ontwikkeld om dergelijke routes vast te leggen en tegelijkertijd in alle gevallen de veiligheid en capaciteit in het luchtruim te waarborgen. Wanneer de technologie ver genoeg is ontwikkeld zullen afspraken over de invoering en het gebruik van de technologie en de routes internationaal moeten worden vastgelegd.

3  
Op de informatieavonden voor de ontwerp-aanwijzing luchtvaartterrein Lelystad zijn de routes getoond die door de initiatiefnemer zijn gehanteerd voor de effectbepaling in het MER. Ten behoeve van het MER worden vertrekroutes en naderingen opgenomen voor zover de

«voorspelbaarheid» van deze routes redelijk is. Voor naderend «groot» verkeer is dit vanaf het punt waarop het vliegtuig zich recht voor de landingsbaan bevindt en een vaste nadering uit zal voeren. Dit punt bevindt zich ca. 18 km voor de baan. Zoals aangegeven bij antwoord twee kan er nog geen gebruik worden gemaakt van vaste naderingsroutes. Landend «groot» verkeer wordt door de luchtverkeersleiding van grotere afstand naar het punt recht voor de baan toe geleid waarbij de luchtverkeersleider, rekening houdend met de aspecten veiligheid en efficiency, koers- en hoogteinstructies zal geven. Halverwege de informatieavond in Zeewolde zijn er door bezoekers vragen gesteld over mogelijke naderingsroutes bij het Trekkersveld. Er is toen toegelicht dat er geen gebruik gemaakt wordt van vaste naderingsroutes. Op de informatie-avonden is feitelijk juiste informatie getoond en is getracht belanghebbenden zo goed mogelijk te informeren. Het is spijtig als de kaarten voor modelleringsdoeleinden (zie 2) toch zijn opgevat als vaste naderingsroutes.

4  
Zoals bij vraag 3 is aangegeven worden vliegroutes in het MER gehanteerd voor de effectbepaling voor zover de «voorspelbaarheid» van de routes redelijk is. In deze bewoordingen is er tijdens de informatie-avond over de vliegroutes gesproken.

5  
Bij deze brief is een afschrift van de brief aan de gemeente Zeewolde gevoegd.<sup>1</sup>

6  
Loopt het nu aan Zeewolde voorgestelde alternatief voor de naderingsroute dwars over de bebouwde kommen van onder meer Putten, Ermelo en Nunspeet? Klopt het dat de gemeenten op de Noord-Veluwe niet op de hoogte zijn gesteld van deze gewijzigde naderingsroute?

6  
Er zijn geen alternatieve naderingsroutes aan Zeewolde voorgesteld. Zoals bij vraag 2 is aangegeven kan er niet gesproken worden van vaste naderingsroutes,

want met dat concept kan dus technologisch nog niet gewerkt worden. Er is dan ook geen contact geweest met de gemeenten op de Noord-Veluwe over naderingsroutes.

7  
In de inspraak op de startnotitie Lelystad Airport zijn er verschillende alternatieven aangedragen voor de uitvliegroutes van de luchthaven Lelystad, ook door de gemeenten Harderwijk en Nunspeet. Naar deze en andere alternatieven uit de inspraakreacties op de startnotitie is onderzoek gedaan met als doel om ze onderling en met de referentie-situatie te kunnen vergelijken op criteria als geluidsbelasting, CO<sub>2</sub> uitstoot, verstoring van natuur en milieu en luchtverkeersleiding. Het MER en de onderliggende uitgangspunten en rapporten zijn ter inzage gelegd en zullen worden beoordeeld door de commissie-MER. Ik ben mij er van bewust dat hierbij de vliegroutes ook aan de orde zullen komen. Ik zal de argumenten die daaruit naar voren komen zorgvuldig wegen, voordat ik, gezamenlijk met mijn collega van VROM als Bevoegd Gezag in deze procedure, een definitieve beslissing neem. In de ontwerp-aanwijzing hebben de volgende overwegingen een rol gespeeld:  
Op basis van de objectieve criteria voor geluidsbelasting (aantal woningen binnen de 35 Ke contour) en geluidhinder (aantal ernstig gehinderden binnen de 20 Ke contour) geven de voorstellen van Harderwijk en Nunspeet geen verbetering of verslechtering ten opzichte van de referentie-routestructuur. Wanneer – los van de wettelijk voorgeschreven rekenmethodiek – een inschatting wordt gemaakt van de verstoring van woonkernen dan scoort een aantal voorstellen beter dan de referentie-routestructuur. Dit is eveneens het geval wanneer een inschatting wordt gemaakt van de verstoring van natuur en milieu. De consequentie van deze voorstellen voor de drukte in het luchtruim zijn echter van dien aard dat, om een aanvaardbaar veiligheidsniveau te kunnen handhaven, de (luchtruim)capaciteit moet worden beperkt. Dit heeft negatieve consequenties voor de

(luchtruim)capaciteit van Schiphol Airport.

8

Ten behoeve van de gesprekken over de ontwikkeling van de luchthavens Eindhoven en Lelystad heeft de heer Alders de regio's Eindhoven en Lelystad gevraagd een tafel samen te stellen met vertegenwoordigers van verschillende belanghebbenden. Bewonersgroepen vanuit de Veluwe en Zeewolde zijn niet direct betrokken bij deze overleggen. Er is wel een vertegenwoordiger voor Zeewolde aanwezig bij deze gesprekken en de vertegenwoordiger van de provincie Gelderland vertegenwoordigt eveneens de gemeenten Nunspeet, Harderwijk en Nijkerk. Over de stand van zaken met betrekking tot het overleg rond Lelystad Airport en Eindhoven Airport wordt u op korte termijn separaat geïnformeerd.

---

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.