

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

1842

Vragen van de leden **Bruins** (ChristenUnie) **Amhaouch** (CDA) en **Paternotte** (D66) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het verleggen van de laagvliegroute bij Hattemberbroek* (ingezonden 25 februari 2019).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 13 maart 2019).

Vraag 1

Kent u het bericht «Veluwe deels verlost van laagvliegroute Lelystad Airport» van 13 februari 2019?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat is de status van de aan de betreffende gemeenteraden gepresenteerde nieuwe route?

Antwoord 2

In het najaar van 2017 heeft de consultatiefase over de aansluitroutes (internetconsultatie, advies bewonersdelegatie, bestuurlijk overleg) plaatsgevonden. Het toen voorliggende routeontwerp is als resultaat van die inspraak op een groot aantal punten verbeterd. Op 21 februari 2018 heb ik uw Kamer geïnformeerd over het gewijzigde routeontwerp en de actualisatie van het MER. In de consultatiefase is ook over de vertekroute ter hoogte van Wezep zorg uitgesproken. En is onder meer verzocht om de route langs knooppunt Hattemberbroek en snelweg A50 te laten lopen. Een verbetering was toen, vanwege de complexiteit van het luchtruim boven deze regio en de tijd die nodig is om opties met de omgeving af te stemmen, niet in het lopende proces mee te nemen. Omdat Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK) aangaven wel mogelijkheden te zien, heb ik toen in mijn brief toegezegd om met LVNL en CLSK en de omliggende gemeenten te verkennen op welke wijze een aanpassing van de ligging en het gebruik van de route boven Wezep mogelijk is. Doel daarbij is dat er

¹ De Stentor, 13 februari 2019, «Veluwe deels verlost van laagvliegroute Lelystad Airport» (<https://www.destentor.nl/veluwe/veluwe-deels-verlost-van-laagvliegroute-lelystad-airport~a5242c0d/>)

minder over bebouwd gebied gevlogen wordt. Bij de verkenning waren de gemeenten Oldebroek, Elburg, Hattum en Heerde betrokken. Het afgelopen half jaar zijn met hen de mogelijkheden verkend. Deze verkenning biedt perspectief, wat maakt dat hierover nu verder overleg kan plaatsvinden. Er is derhalve nog geen besluit tot een routewijziging. De route die in de media is verschenen betreft een van de voorstellen uit de verkenning die ter bespreking voorligt. Als vervolgproces is voorzien dat bewonersgroepen uit de betrokken gemeenten evenals de omliggende gemeenten de gelegenheid krijgen hun visie hierop te geven. Mijn ministerie heeft met de gemeenten afgesproken dat de bewonersgroepen vervolgens een reactie richting hen geven, waarna de gemeenten mij gezamenlijk zullen adviseren. Mede op basis van dit advies zal ik een besluit nemen over een mogelijke aanpassing van de route.

Vraag 3

Kan een wijziging op de B+route, vóór het aansluitpunt nabij Wezep, zomaar gewijzigd worden zonder dat dit gevolgen heeft voor het milieueffectrapport Lelystad? Zo ja, kunt u dit toelichten?

Antwoord 3

Het verkenningsgebied betreft het uiteinde van B+ en het begin van de aansluitroute. In het geactualiseerde MER, welke ter visie heeft gelegen tot en met 21 februari jl., is gelet op de hierboven beschreven toezegging rekening gehouden met een mogelijke aanpassing van de route middels een gevoeligheidsanalyse. Deze analyse laat zien dat een beperkte routewijziging in dit gebied geen effect heeft op de wettelijke geluidscontouren. Omdat het hier gaat om een routeaanpassing voor de tijdelijke situatie is ook geen sprake van de ter informatie in beeld gebrachte bovenwettelijke 40 L_{den} contour. Als het tot een routewijziging komt, hoeft het luchthavenbesluit en onderliggend MER hier dus niet voor aangepast te worden. Routeverbeteringen vinden ook op andere luchthavens die reeds een milieuvergunning hebben plaats.

Vraag 4, 5 en 6

Voor welke gemeenten is de gewijzigde route een verbetering en voor welke een verslechtering? Wat is de reactie op en houding van de betreffende gemeenteraden tegenover deze wijziging?

Kunt u kwantitatief aangeven wat de totale verbetering is in aantal gehinderden met deze wijziging?

Kunt u kwalitatief aangeven in welke gemeenten de overlast minder wordt en in welke gemeenten meer?

Antwoord 4, 5 en 6

Zoals hierboven gemeld betreft de route die in de media is verschenen een van de voorstellen uit de verkenning die ter bespreking voorliggen. Ter ondersteuning van die besprekingen wordt thans het effect van een mogelijke wijziging van de route op het aantal inwoners in beeld gebracht.

Vraag 7

Heeft u de gemeenteraden van Kampen en Zwolle geïnformeerd over de wijziging? Zo nee, waarom niet? En wanneer gaat u dat wel doen?

Antwoord 7

De verkenning is gericht op verbetering van de route ter hoogte van Wezep. Bij de uitwerking in de verkenning bleek dat een van de voorstellen iets dichter langs de gemeente Kampen passeert. Daarop is door mijn ministerie en LVNL met de gemeenten Kampen en ook Zwolle in overleg getreden. Naar aanleiding van dit overleg is afgesproken een en ander qua ontwerpen nog verder uit te werken.

Vraag 8

Bent u op de hoogte dat de nieuwbouwwijk Kampen-Reeve precies onder de gewijzigde route komt te liggen? Klopt het dat deze plek nog onderdeel is van de B+ route? Is het goedgekeurde milieueffectrapport op dit punt nog correct en juridisch valide?

Antwoord 8

Ja, dat is in de besprekingen aan de orde gekomen. Zie verder het antwoord op vraag 3.

Vraag 9, 10 en 11

Zijn de 600 te bouwen woningen van Reeve meegenomen in de berekeningen over aantallen gehinderden onder de B+ en de nieuwe route?

Zijn er andere reeds geplande nieuwbouwwijken die niet zijn meegenomen in de hinderberekeningen, maar wel meegenomen hadden moeten worden (bijv. westelijke uitbreiding Stadshagen)?

Zijn er recreatieve locaties met potentiële ontwikkelingen die nu rekening moeten houden met meer geluidshinder?

Antwoord 9, 10 en 11

Antwoord op 9, 10 en 11.

Zoals in antwoord op vraag 3 gemeld heeft een beperkte routewijziging in dit gebied geen effect op de wettelijke geluidscontouren. Omdat het hier gaat om een optimalisatie voor de tijdelijke situatie is ook geen sprake van de ter informatie in beeld gebrachte bovenwettelijke 40 L_{den} contour. Bij het tellen van aantallen inwoners 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. Om ontwikkelingen zoals nieuwbouwprojecten wel mee te kunnen wegen is in het optimalisatietraject rondom Wezep in een iteratief proces vroegtijdig ruimte om dergelijke informatie in te brengen.

Vraag 12

Als een ruimere bocht over Kampen-Reeve en Hattem qua aantal gehinderden niet beter is dan de oorspronkelijke krappere bocht over Wezep, is er dan überhaupt nog een acceptabele corridor te vinden in zuidelijke richting boven het «oude land»?

Antwoord 12

Uitgangspunt bij het verkennen van verbeteringen is dat er minder over bebouwd gebied wordt gevlogen. Naar aanleiding van de input uit het overleg met Kampen wordt door LVNL nader uitgezocht in welke mate hier in de ontwerpen aan tegemoet gekomen kan worden. Tevens wordt het effect van een mogelijke wijziging van de route op het aantal inwoners in beeld gebracht. Daarna volgen besprekingen en kunnen ook bewonersgroepen hun reactie geven. Op de uitkomsten van dat proces kan ik nu niet vooruitlopen.

Vraag 13

Is het niet beter om na luchtruimherziening naar geheel andere routes uit te zien, die het «oude land' niet raken, om zo de overlast voor omwonenden te minimaliseren?

Antwoord 13

Hoe de ontsluiting van Lelystad Airport er na de luchtruimherziening uit komt te zien is nu nog niet te zeggen. Uiteraard zullen ook dan vliegtuigen bepaalde gebieden overvliegen. In samenspraak met de omgeving zullen de keuzes die daarin te maken zijn uitgewerkt worden. Bestaande routes (zoals routeset B+) zijn bij de luchtruimherziening geen uitgangspunt.