

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

## 1970

Vragen van het lid **Van Raan** (PvdD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de drang naar groei binnen de luchtvaartsector* (ingezonden 16 april 2018).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 30 april 2018).

Vraag 1

Bent u op de hoogte van de gunning van de bouw van de nieuwe pier van Schiphol?<sup>1</sup>

Antwoord 1

Ja, daar ben ik van op de hoogte.

Vraag 2

Hoe beoordeelt u de uitspraak van de Chief Operations Officer van Royal Schiphol Group dat zij hiermee «de luchtvaartmaatschappijen en de passagiers op de meest efficiënte wijze (kunnen) voorzien van additionele capaciteit»? Over welke additionele capaciteit wordt hier gesproken?

Antwoord 2

Het betreft hier de operationele capaciteit op Schiphol waarvoor Schiphol verantwoordelijk is. Ik vind het een goede zaak dat Schiphol investeert in het vergroten van haar operationele capaciteit, omdat dit bijdraagt aan mijn ambitie dat Schiphol wat betreft veiligheid, kwaliteit en duurzaamheid tot de wereldtop blijft horen en tegelijkertijd internationaal concurrerend blijft.

Vraag 3

Deelt u de mening dat met het bouwen voor additionele capaciteit wordt geanticipeerd op een verdere groei van het aantal vliegbewegingen en/of passagiers? Zo nee, kunt u dit toelichten?

<sup>1</sup> Website Ballast-Nedam (<http://www.ballast-nedam.nl/nieuws/2018/4/9/ballast-nedam-en-tav-construction-bouwen-nieuwe-pier-schiphol/>)

#### Antwoord 3

Er zijn op dit moment reeds operationele knelpunten waardoor investeringen nodig zijn. Daarom heeft de staat als aandeelhouder de investering de A-pier en terminal in 2016 goedgekeurd. Daarnaast vind ik het van belang dat Schiphol met het vergroten van haar operationele capaciteit anticipeert op toekomstige ontwikkelingen. Nu het plafond van 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar nagenoeg bereikt is, zal het inzetten van grotere toestellen en een hogere bezettingsgraad zorgen voor verdere passagiersgroei op Schiphol. Ik wil daarbij benadrukken dat het nieuwe normen- en handhavingstelsel Schiphol een plafond van 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar bevat tot en met 2020. Schiphol heeft meermaals aangegeven deze afspraak te zullen respecteren. Na 2020 is verdere groei mogelijk via de 50/50 verdelingsregel voor de milieuwinst. Schiphol kan overigens alleen groeien als dit aantoonbaar veilig kan.

#### Vraag 4

Hoe verhoudt dit zich tot het dringende advies van de Onderzoeksraad voor Veiligheid om pas na de herindeling van het luchtruim te spreken over de vraag of eventuele groei mogelijk is?

#### Antwoord 4

Ik neem de aanbevelingen van de OVV serieus. Daarvoor verwijs ik u ook naar mijn reactie op de brief die de OVV op 25 april jl. heeft gestuurd over de opvolging van de aanbevelingen die de OVV heeft gedaan. Het ministerie zal de implementatie van alle aanbevelingen evalueren voordat kan worden besloten over groei van Schiphol. Schiphol kan zoals eerder aangegeven alleen groeien als dit aantoonbaar veilig kan.

#### Vraag 5

Op welke wijze zullen afspraken met betrekking tot de vliegroutes bij Lelystad Airport worden gehandhaafd? Welke (al dan niet juridische) mogelijkheden hebben omwonenden om bezwaar te maken tegen het niet naleven van de afspraken?

#### Antwoord 5

Zoals ik uw Kamer in mijn brief van 11 april jl. heb gemeld geldt dat de eis die aan vluchten van en naar Lelystad wordt gesteld, dat de vliegtuigen de route nauwkeurig kunnen vliegen. Dat betekent in dit geval met een marge van 1 zeemijl, oftewel 1.852 meter, links en rechts van de routelijn. Dit geldt voor de routes in het B+ gebied en voor de aansluitende vertrekroutes naar het internationale netwerk.

Daarnaast ben ik voornemens om met de ILT, die belast is met de handhaving, voor Lelystad Airport een beleidsregel te maken met daarin opgenomen de vlieghoogtes tot waarop de vertrekprocedures door de inspectie gehandhaafd zullen worden. Dit gaat specifiek over het gebied van nadering en vertrek. Een dergelijke beleidsregel is ook opgesteld voor de luchthavens Eelde, Maastricht en Rotterdam.

#### Vraag 6

Deelt u de mening dat het openhouden van de mogelijkheid om van de afgesproken routes af te wijken om vlotte doorstroming te blijven garanderen<sup>2</sup> in feite de weg volledig open zet om de afspraken hierover te doorbreken? Zo nee, kunt u dit toelichten?

#### Antwoord 6

Nee, die mening deel ik niet. Er zal alleen van de routes afgeweken worden als daar echt noodzaak toe is, bijvoorbeeld wanneer de vliegveiligheid in het geding is, met bovendien in de regel positieve effecten voor de omgeving omdat er dan sneller doorgestegen kan worden en/of over kortere afstand gevlogen wordt. Om hier inzicht in te verkrijgen zal ik na opening van de luchthaven monitoren hoeveel en op welke hoogtes er daadwerkelijk in de praktijk wordt gevlogen op de aansluitroutes.

---

<sup>2</sup> Beantwoording schriftelijke vragen van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat aan de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat over Lelystad Airport, d.d. 10 april 2018

#### Vraag 7

Hoe kunt u garanderen dat de afspraak dat Natura 2000-gebieden minimaal op 3.000 voet worden overvlogen wordt nageleefd? Hoe wordt dit gehandhaafd en op welke manier kan worden ingegrepen bij het niet naleven van deze afspraak?

#### Antwoord 7

De hoogtes die aangegeven zijn op de lokale vertrek- en naderingsroutes en tijdelijke aansluitroutes zijn minimale vlieghoogtes die te allen tijde veilig gevlogen kunnen worden. Daarbij is het uitgangspunt van minimaal 3.000 voet gerespecteerd. In de praktijk zal vaak sneller doorgestegen worden. Dat betekent dat daar waar in het ontwerp over Natura2000-gebieden gevlogen wordt, er sprake van een hoogst uitzonderlijke situatie moet zijn, waarin bijvoorbeeld vliegveiligheid aan de orde is, mocht daar lager dan 3.000 voet gevlogen worden.

#### Vraag 8

Hoe zal de inhoudelijke beoordeling van de milieueffectrapportage (mer) Lelystad worden vormgegeven, nadat het advies van de commissie mer is ontvangen? Op welke wijze gaat u hierbij om met uw dubbele rol als initiatiefnemer en tevens bevoegd gezag, aangezien zowel de directeur-generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken als de directeur-generaal Milieu en Internationaal onder uw verantwoordelijkheid vallen?

#### Antwoord 8

De regelgeving vereist dat het bevoegd gezag in ieder geval zorgt voor een passende scheiding tussen conflicterende functies bij de ambtelijke voorbereiding van het besluit. Hieraan is voldaan en daarmee is de objectiviteit van het bevoegd gezag geborgd.

In de aanbiedingsbrief aan uw Kamer van het advies van de Commissie voor de m.e.r.<sup>3</sup> heb ik aangegeven op welke wijze ik de aanbevelingen in het advies van de commissie zal invullen. In mijn rol als Bevoegd Gezag heb ik de Commissie voor de m.e.r. om advies gevraagd en vanuit deze rol heb ik het advies en de aanbevelingen van de Commissie gewogen.

#### Vraag 9

Op welke wijze zult u de nieuwe inzichten op het gebied van de grote klimaateffecten van de luchtvaart meenemen in de beoordeling van dan wel de besluitvorming op basis van de milieueffectrapportage?

#### Antwoord 9

Het MER 2014 en de MER-actualisatie richten zich op zowel de lokale effecten als de omgevingseffecten van Lelystad Airport als het effect van Lelystad Airport op het klimaat. Deze zijn onderzocht en in beeld gebracht. Het vraagstuk van de grote klimaateffecten van de luchtvaart wordt op verschillende niveaus opgepakt. Internationaal zet Nederland bijvoorbeeld in op een effectieve start van een mondiaal offsetsysteem (CORSIA). Ook worden klimaateffecten opgepakt in het EU-ETS systeem en in het kader van de voorbereiding van de nieuwe Luchtvaartnota 2020–2040.

#### Vraag 10

Op welke wijze zult u de resultaten van het aanvullende onderzoek naar het risico van vogeltrek voor het luchtverkeer van en naar Lelystad onder de 1.800 meter meenemen in de beoordeling van dan wel de besluitvorming op basis van de milieueffectrapportage?

#### Antwoord 10

Momenteel wordt samen met de provincie Flevoland en de luchthaven invulling gegeven aan een monitoringsprogramma van de vogelbewegingen in de omgeving van de luchthaven. In het kader van het MER 2014 is reeds het risico onderzocht van vogels in een cirkel van 5 km rond de luchthaven tot een hoogte van 300 m. Voor de MER-actualisatie zijn vogelaanvaringsrisico's in beeld gebracht voor de tijdelijke aansluitroutes op een hoogte van

<sup>3</sup> Kamerstuk 31 396, nr. 477

1.800 m tot 3.000 m. Omdat langere tijd op hoogtes onder de 1.800 meter wordt gevlogen, langer dan bij andere luchthavens, achtte ik het noodzakelijk om in dit kader na te gaan of ook vogeltrek in dit monitoringsprogramma moet worden meegenomen. Hiertoe wordt momenteel het risico van vogelaanvaringen met trekvogels in beeld gebracht voor de vliegroutes onder de 1.800 meter.

Indien dit onderzoek hiervoor aanleiding geeft zal vogeltrek worden meegenomen in de monitoring en onderdeel zijn van de evaluatie bij 7.000 vliegbewegingen.

Ik verwacht het onderzoek voor het plenair debat over Schiphol en Lelystad Airport aan uw Kamer te kunnen aanbieden.

Vraag 11

Kunt u toelichten waarom, volgens het Luchthavenbesluit, nieuwe gevallen van gebruik of bestemming die een sterk vogelaantrekkende werking hebben verboden zijn, maar nieuwe activiteiten zoals het uitbreiden van een luchthaven in een gebied dat van zichzelf al een vogelaantrekkende werking heeft, wel zouden zijn toegestaan?

Antwoord 11

Bij de beperking voor bestemmingen met een vogel aantrekkende werking in het Luchthavenbesluit gaat het om nieuwe bestemmingen waarvan aangenomen is dat zonder aanvullende maatregelen deze ruimtelijke ontwikkeling een verhoogde kans op vogelaanvaringen met zich mee kan brengen. Daarmee is de vliegveiligheid in het geding. Als aangetoond kan worden dat dit niet het geval is dan kan de nieuwe bestemming alsnog worden ontwikkeld. De luchthaven ligt er al en is niet nieuw. Ook zonder uitbreiding zou rondom dit veld een beperking voor nieuwe vogel aantrekkende bestemmingen zijn ingesteld conform het Besluit Burgerluchthavens de Regeling (Staatsblad 412, dd. 30-9-2009).

Daarnaast is bij de afweging in 2015 over de uitbreiding van de luchthaven in het kader van het Luchthavenbesluit meegewogen dat de luchthaven niet direct in een gebied met een vogel aantrekkende werking is gelegen. Wel zijn er gebieden in de omgeving met verhoogde vogelconcentraties. Om deze reden is in het Luchthavenbesluit vastgelegd de vogelpopulaties en foera-geerpatronen in de omgeving van de luchthaven goed te monitoren.

Vraag 12

Welke consequenties heeft het feit dat de uitbreiding van Lelystad Airport valt onder de Crisis- en Herstelwet op de wijziging van het Luchthavenbesluit Lelystad en het proces daaromheen?

Antwoord 12

In mijn brief van 10 april 2018<sup>4</sup> heb ik in antwoord op vragen van uw Kamer aangegeven dat het vastleggen van de gebruiksmogelijkheden van Lelystad Airport één van de in bijlage II van de Crisis- en Herstelwet genoemde projecten is. Ik heb toegelicht welke gevolgen dit heeft voor de milieueffect-rapportage. Voor aangewezen projecten die onder de Crisis- en Herstelwet vallen gelden bovendien een aantal van de Algemene wet bestuursrecht afwijkende bepalingen met betrekking tot het beroep bij de bestuursrechter. Omdat tegen het Luchthavenbesluit geen beroep bij de bestuursrechter mogelijk is (op grond van artikel 1 van bijlage 2 van de Algemene wet bestuursrecht), heeft de Crisis- en Herstelwet verder geen gevolgen voor het Luchthavenbesluit. Tegen het Luchthavenbesluit is wel een procedure mogelijk bij de civiele rechter.

Vraag 13

Kunt u deze vragen beantwoorden voor het algemeen overleg Luchtvaart dat op 15 mei 2018 gepland staat?

Antwoord 13

Ja, dat kan.

<sup>4</sup> Kamerstuk 31 396, nr. 464