

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

### 2169

Vragen van het lid **Kröger** (GroenLinks) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *Schiphol en Lelystad Airport* (ingezonden 30 april 2018).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 23 mei 2018)

Vraag 1, 2 en 3

Hoe zal het maximum van 10.000 vliegbewegingen tot 2023 en/of de herindeling van het luchtruim worden gehandhaafd, zonder dat dit maximum in het Luchthavenbesluit is vastgelegd?

Is het denkbaar of mogelijk dat een maatschappij, desnoods via de rechter, meer ruimte kan opeisen, ook als het aantal van 10.000 vliegbewegingen in het Luchthavenbesluit vastgelegd is?

Welke wettelijke middelen zullen worden ingezet om het beloofde aantal van maximaal 10.000 vliegbewegingen af te dwingen?

Antwoord 1, 2 en 3

Vanwege de beperkte capaciteit in het huidige luchtruim is tot de herziening van het luchtruim het aantal vliegtuigbewegingen voor groot commercieel verkeer op Lelystad Airport begrensd tot 10.000 vliegtuigbewegingen per jaar. De limiet van 10.000 vliegtuigbewegingen is dus ingegeven door feitelijke beperkingen. Dit is door LVNL en CLSK geconcludeerd en bevestigd door de second opinion van het bureau Helios. De luchthavenexploitant is vanzelfsprekend niet gehouden om meer vliegtuigbewegingen ter beschikking te stellen dan mogelijk is. Dat een maatschappij meer opeist dan mogelijk is, is dan ook niet aan de orde. Een en ander wordt in afspraken vastgelegd met de luchthavenexploitant, LVNL en CLSK.

Vraag 4 en 5

Als de verkeersverdelingsregel niet wordt goedgekeurd door de EU, welke middelen heeft u dan nog om maatschappijen te dwingen om te verhuizen en hun slots op Schiphol op te geven?

Maatschappijen die op Lelystad gaan vliegen, moeten slots opgeven op Schiphol. Moet voor elk slot op Lelystad een slot worden ingeleverd op Schiphol?

#### Antwoord 4 en 5

Voor de uitwerking van het selectiviteitsbeleid verwijs ik u naar het convenant selectiviteit. Over het selectiviteitsbeleid is uw Kamer regelmatig geïnformeerd. De uitwerking van een verkeersverdelingsregel is daarin één van de elementen. Over de verkeersverdelingsregel en wat dit betekent voor de slots, zal ik uw Kamer nog nader informeren.

#### Vraag 6

Kunt u de verschillende groeiscenario's voor Schiphol beschrijven als respectievelijk een avondslot of nachtslot beschikbaar komt door overplaatsing naar Lelystad in de situatie tot en met 2020 en na 2020?

#### Antwoord 6

Mijn inzet bij de verkeersverdelingsregel die ik momenteel uitwerk is dat de capaciteit die vrijkomt op Schiphol als gevolg van verplaatsing van niet mainportgebonden verkeer naar Lelystad Airport, gereserveerd wordt voor mainportgebonden verkeer. Overigens leidt verplaatsing van verkeer naar Lelystad op zichzelf niet tot groei op Schiphol.

#### Vraag 7

Welke maatschappelijke kosten verwacht u bij 10.000 vliegbewegingen op Lelystad en weegt dit op tegen de baten?

#### Antwoord 7

De maatschappelijke kosten en baten voor een tijdelijke situatie bij 10.000 vliegtuigbewegingen zijn niet apart in beeld gebracht. Het betreft een eerste fase in de ontwikkeling naar een luchthaven voor uiteindelijk 45.000 vliegbewegingen groothandelsverkeer. In 2014 is ten behoeve van het Luchthavenbesluit de quick scan Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse (MKBA) Schiphol en Lelystad Airport voor de middellange termijn geactualiseerd. Deze actualisatie leert dat de maatschappelijke kosten-en-batenafweging in belangrijke mate afhankelijk is van de mate waarin Lelystad Airport een deel van de groei van Schiphol kan opvangen. Dit is nog steeds relevant en de afweging geldt naar rato ook voor de situatie bij 10.000 vliegbewegingen.

#### Vraag 8

Waarom is in de actualisatie van de milieueffectrapportage (MER) Lelystad geen overzicht meer opgenomen van het aantal «ernstig gehinderden» en «ernstig slaapverstoorden», waardoor burgers en gemeenten geen zicht hebben op de situatie en veranderingen ter plaatse? Kunnen deze cijfers alsnog geleverd worden?

#### Antwoord 8

In de actualisatie van het MER is een totaal overzicht opgenomen van het aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden binnen de wettelijke geluidscontouren. Uit dit totaaloverzicht kan worden afgeleid dat de voorgenomen aanpassingen ten aanzien van routeset B+ een overwegend positief effect hebben op de aantallen ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden. Op basis hiervan heb ik de conclusie getrokken dat routeset B+ nog steeds uitgangspunt is voor het luchthavenbesluit. De doorwerking van de voorgenomen aanpassingen ten aanzien van routeset B+ en de gecorrigeerde berekeningen uit de actualisatie van het MER zullen in een gewijzigd luchthavenbesluit worden opgenomen. Deze wijziging van het Luchthavenbesluit Lelystad breng ik na de zomer in procedure.

#### Vraag 9

In de stukken voor de MER Lelystad wordt benadrukt dat bij het scenario van 10.000 vliegbewegingen veelal eerder zal worden gestegen dan ter hoogte van Apeldoorn, waardoor de geluidsoverlast bij Apeldoorn in de praktijk lager zal zijn, maar waar precies zal de eerdere stijging plaatsvinden en wat betekent dat concreet voor de toename in dB  $L_{den}$  en dB  $L_{night}$  en voor de aantallen «ernstig gehinderden en slaapverstoorden» aldaar?

#### Antwoord 9

Bij het scenario van 10.000 vliegbewegingen zal pas later op de route richting Apeldoorn verder worden gestegen. Het moment van stijgen staat niet vast en zal afhangen van de verkeerssituatie in het luchtruim. De geluidsniveaus op de grond van een Boeing 737-800 die op een hoogte van 6.000 voet vliegt, zijn circa 55 dB(A). In het gebied waar het vliegtuig vervolgens doorklimt van 6.000 voet naar het hogere luchtruim zijn de geluidsniveaus tot circa 10 dB(A) hoger. Ten behoeve van de actualisatie van het MER is met een gevoeligheidsanalyse in beeld gebracht welke geluidsbelasting optreedt indien alle vliegtuigen op dezelfde plek doorklimmen. Omdat deze situatie in de praktijk niet zal optreden zijn op deze locatie «ernstig gehinderden en slaapverstoorden» niet nader onderzocht.

#### Vraag 10

Klopt het dat bij de scenario's van 25.000 en 45.000 vliegbewegingen na het bereiken van het «oude land» in de regel zal worden doorgestegen? Wat zijn dan de dB Lden- en dB Lnight-cijfers en -contouren voor de 05- en 023-routes na Biddenhuizen en Dronten? En wat zijn in concrete cijfers uitgedrukt de consequenties voor de aantallen «ernstig gehinderden» en «ernstig slaapgestoorden» per afzonderlijke woonkern van de gemeenten Dronten, Kampen, Elburg, Oldebroek, Hattem, Heerde en Epe?

#### Antwoord 10

In de actualisatie van het MER is voor de geluidberekeningen van de scenario's voor 25.000 en 45.000 vliegbewegingen uitgegaan van doorklimmen boven het «oude land». De resultaten van de berekende dB Lden – en dB Lnight-waarden zijn in de actualisatie van het MER opgenomen. De aantallen «ernstig gehinderden» en ernstig slaapverstoorden» zijn als totaaloverzicht opgenomen. Deze zijn niet uitgesplitst naar de afzonderlijke woonkernen of gemeenten. Zie ook mijn antwoord op vraag 8.

#### Vraag 11

Zijn er bij de berekeningen voor Lelystad ook berekeningen uitgevoerd voor de cumulatie bij Wezep/Hattemberbroek van de autosnelwegen A28 en A50, de spoorlijn Amersfoort-Zwolle, lokaal en regionaal verkeer, de Pr. Margriet Kazerne, het Artillerieschietkamp (ASK), de industrie en het bestaande vliegverkeer? Zo ja, wat zijn hiervan de resultaten? Zo nee, kunnen deze alsnog worden uitgevoerd?

#### Antwoord 11

Bij de berekeningen is binnen het studiegebied rekening gehouden met cumulatie van geluid door vliegtuigen met geluid door industrie, spoorwegen, rijkswegen en provinciale/lokale wegen. Hiermee wordt voldaan aan de uitgangspunten voor cumulatie zoals opgenomen in de notitie reikwijdte en detailniveau voor Lelystad Airport. Voor de actualisatie van het MER is de cumulatie geactualiseerd voor geluid als gevolg van weg-, rail- en vliegverkeer. De cumulatie van deze bronnen is bij de actualisatie van het MER voor een groter gebied in beeld gebracht, zoals te zien in figuur 59 op pagina 130 in het hoofdrapport van de actualisatie van het MER.

#### Vraag 12

Wat is de «extensieregeling» die mogelijk maakt dat er ook na 23.00 uur op Lelystad kan worden gevlogen?

#### Antwoord 12

In het Luchthavenbesluit Lelystad is de mogelijkheid voorzien om te vliegen van en naar de luchthaven tussen 23:00 en 00:00 uur. Dit gebruik is gereguleerd en valt onder de zogenoemde «extensieregeling». In artikel 4, lid 2 tot en met 4, van het Luchthavenbesluit is gedefinieerd voor welk verkeer en/of voor welke omstandigheden de extensieregeling geldt.

#### Vraag 13

De oorspronkelijke MER Lelystad is in 2013/2014 opgesteld, maar wanneer was het duidelijk dat voor de gekozen variant B+ langdurig moet worden laag gevlogen?

#### Antwoord 13

Voor alle vier de onderzochte routevarianten voor de lokale vertrek- en naderingsroutes is reeds in september 2012<sup>1</sup> aangegeven dat voor de «regio Kampen» niet voldaan kan worden aan het gestelde regionale kader van «6.000 voet op het oude land». De omgeving is daarover geïnformeerd. Op andere plekken van de routeset B+ speelde een dergelijke discussie niet. Wel werd vóór de zomer van 2017 duidelijk dat op de tijdelijke aansluitroutes, die routeset B+ als uitgangspunt hebben, niet altijd direct doorgeklommen kan worden als gevolg van huidige luchtruimbeperingen. Daar heb ik uw Kamer op 26 juni 2017<sup>2</sup> over geïnformeerd.

#### Vraag 14

Hoe gaat u om met het advies van de Commissie voor de m.e.r. op Lelystad airport dat de situatie kan ontstaan dat de MER de uiteindelijke milieueffecten niet meer beschrijft?<sup>3</sup>

#### Antwoord 14

Indien er nieuwe inzichten zijn als gevolg van de herindeling van het luchtruim, dan zal worden beoordeeld of het MER nog steeds de milieueffecten beschrijft. Daartoe zal worden gezien wat de consequenties zijn van die herindeling voor de (aansluit-)routes, waaronder de wettelijke geluidscontouren. Dan zal duidelijk worden of en, zo ja, welke effecten opnieuw in beeld moeten worden gebracht.

#### Vraag 15

Heeft de Commissie voor de m.e.r. zich formeel of informeel uitgesproken over de verwevenheid van het ministerie en Schiphol/Lelystad en de rollenscheiding tussen aanvrager, opdrachtgever, handhaver en bestuurder?

#### Antwoord 15

De Commissie voor de m.e.r. heeft zich recent uitgelaten over de rollenscheiding tussen initiatiefnemer en bevoegd gezag voor het MER Schiphol en Lelystad, zowel in de media als richting ministerie. Op dit moment is het ministerie hierover in overleg met de Commissie.

#### Vraag 16

Wat zijn de condities, afspraken en voorwaarden waar een situatie aan moet voldoen, wil een vliegtuig mogen afwijken van een voorgegeven route door het vluchtgeleidingssysteem? Hoe zijn de criteria voor «veiligheid» en die voor «vlotte doorstroming» omschreven, door wie en hoe worden die gehandhaafd?

#### Antwoord 16

Af mogen wijken in verband met de vliegveiligheid kan betekenen dat een acute veiligheidssituatie opgelost moet worden. Dat gaat bijvoorbeeld over het oplossen van conflicten van vliegtuigen die te dicht bij elkaar komen, vliegtuigen die een verschil in snelheid hebben en de effecten van weersomstandigheden. Veiliger is uiteraard als op een dergelijke situatie die dreigt te ontstaan door middel van afwijken geanticipeerd wordt. Dat valt ook onder vliegveiligheid. Ten aanzien van vlotte doorstroming vind ik het belangrijk dat de luchtverkeersleiding de ruimte krijgt om af te wijken als er sneller doorgestegen kan worden en/of over kortere afstand gevlogen. Hinder voor de omgeving kan hiermee beperkt worden. Omdat de aansluitroutes van Lelystad Airport van tijdelijke aard zijn en binnen de huidige luchtruimstructuur worden gerealiseerd, is niet altijd het meest optimale vliegprofiel mogelijk. Om inzicht te verkrijgen zal na opening van de luchthaven gemonitord worden hoe er daadwerkelijk in de praktijk gevlogen wordt.

<sup>1</sup> Kamerstuk 31 936, Nr. 115

<sup>2</sup> Kamerstuk 31 396, Nr. 390

<sup>3</sup> Toetsingsadvies over het geactualiseerde milieueffectrapport, p.10

#### Vraag 17, 18 en 19

Tijdens het rondetafelgesprek Governancestructuur luchtvaart op 18 april 2018 gaf de Luchtmacht aan alvast een groter deel van ons luchtruim nodig te hebben voor de JSF en andere wapensystemen, maar waar vindt de afweging tussen de belangen van de luchtmacht, de belangen van de civiele luchtvaart, de General Aviation, de economie als geheel en de omgeving van de luchthavens plaats? Wie besluiten hierover mee en wie heeft het laatste woord?

Als blijkt dat de belangen van de civiele luchtvaart en die van de luchtmacht niet verenigbaar zijn binnen de beperkingen die milieu en leefbaarheids grenzen opleggen, wie gaat dan inleveren?

Hoe kan de herindeling van het luchtruim meer verticale ruimte voor Lelystad Airport opleveren, als tegelijk ook de luchtmacht meer ruimte opeist?

#### Antwoord 17, 18 en 19

Partijen hebben uiteenlopende belangen, eisen en wensen in relatie tot het gebruik en de indeling van het Nederlandse luchtruim. Waar nodig zullen de Staatssecretaris van Defensie en ikzelf gezamenlijk afwegingen maken over de balans tussen civiel en militair gebruik. Ook kunnen er tegengestelde belangen ontstaan tussen capaciteit in het luchtruim enerzijds en de impact op de omgeving anderzijds. Ook deze belangenafweging moet zorgvuldig worden gemaakt via een transparant participatieproces. In overleg met onder meer provinciebestuurders wordt een participatieproces ingericht voor zowel de luchtvaartnota als voor de luchtruimherziening.

#### Vraag 20

Wat was de rol van Schiphol bij de actualisatie van de MER Lelystad?

#### Antwoord 20

De rol van Initiatiefnemer voor de actualisatie van het MER is ingevuld door het ministerie. Het ministerie heeft Lelystad Airport, onderdeel van de Schiphol Group, enkele malen geïnformeerd over de voortgang. Lelystad Airport heeft geen inhoudelijke bijdrage geleverd. Wel is Lelystad Airport verzocht aan te geven of de inzichten ten aanzien van het Ondernemingsplan waren gewijzigd, omdat dit direct doorwerkt in het bepalen van de milieueffecten in de actualisatie van het MER.

De schriftelijke bevestiging van Lelystad Airport dat Het Ondernemingsplan nog steeds relevant is, is opgenomen als bijlage 2 in de actualisatie van het MER.

#### Vraag 21

Wanneer is het Schipholscenario van 29.000 naar 32.000 nachtvluchten gegaan, gezien de door de NOS gewobde brief (M.47) van het ministerie aan Schiphol van 13 oktober 2017, waaruit blijkt dat het ministerie toen nog uitging van 29.000 nachtvluchten voor de MER Schiphol? Op wiens initiatief is dit 32.000 geworden en met welke argumenten? Met welke reden en op welke grond is deze informatie niet vrijgeven?

#### Antwoord 21

Bij de start van het MER-traject voor het nieuwe normen- en handhavingstelsel (NNHS), is het aantal van 32.000 nachtvluchten als uitgangspunt genomen. De reden daarvoor is dat op die manier het MER inzicht zal geven in de maximaal mogelijke effecten binnen de regels van het nieuwe stelsel. Dit is ook zodanig opgenomen in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) van medio 2015.

Binnen de Omgevingsraad Schiphol (ORS) is geen overeenstemming over welke grens er precies geldt voor het aantal nachtvluchten: 32.000 of 29.000. Om die reden is in de adviesaanvraag aan de ORS over de toekomstbestendigheid van het nieuwe stelsel nadrukkelijk aangegeven dat dit aspect moet worden meegenomen in het adviestraject. Uw Kamer is daarover geïnformeerd<sup>4</sup>.

Om het adviestraject op dit punt te faciliteren, is besloten om in het MER niet alleen de situatie met 32.000 nachtbewegingen op te nemen, maar ook de

<sup>4</sup> Bijlage bij Kamerstuk 29 665, Nr. 224

situatie met 29.000 nachtbewegingen. Er zijn daarbij meerdere mogelijkheden om de 3.000 minder nachtbewegingen op te vangen. Er wordt in het MER dus geen keuze gemaakt tussen 29.000 en 32.000 nachtvluchten, maar er wordt inzichtelijk gemaakt wat de geluidbelasting is van de situaties met deze aantallen.

Vraag 22, 23 en 24

Wat is het gewitte getal in de gewobde e-mail (M.32) van 4 oktober 2017 «Luchtkwaliteit bij verdere ontwikkeling Schiphol»? Met welke reden en op welke grond is deze informatie niet vrijgeven?

Wat is het gewitte scenario in de gewobde e-mail (M.25) van 14 augustus 2017 met betrekking tot de motie-Visser? Met welke reden en op welke grond is deze informatie niet vrijgeven?

Wat is het gewitte getal «max. volume» in de gewobde e-mail (M.13) «samenvatting MER»? Waarom is de «motie Smaling» niet meegenomen? Met welke reden en op welke grond is deze informatie niet vrijgeven?

Antwoord 22, 23 en 24

De vragen 22 tot en met 24 hebben betrekking op de inhoud van documenten die bij mijn besluit op een Wob-verzoek van 12 februari 2018 gedeeltelijk openbaar zijn gemaakt. Informatie die op grond van een of meer uitzonderingsgronden in de Wob niet openbaar kan worden gemaakt, is daarbij weggelakt. Voor de motivering verwijs ik u verder naar dit besluit<sup>5</sup>. In de inventarislijst die deel uitmaakt van het besluit is per document aangegeven welke uitzonderingsgronden hierop van toepassing zijn.

Vraag 25

Hoe verklaart u het feit dat er in de actualisatie van de MER voor Lelystad Airport van uitgegaan wordt dat het vliegverkeer na herindeling bij Zwolle daalt tot 3.000 voet, terwijl in de situatie tot 10.000 vliegbewegingen minimaal 5.000 voet bereikt wordt, in het licht van uw eerdere uitspraak dat het een harde randvoorwaarde is voor de herziening van het luchtruim dat de aansluitroutes van en naar Lelystad Airport daarna hoger zullen worden?

Antwoord 25

Ten aanzien van de hoogte van de genoemde 3.000 voet zit er geen verschil tussen het MER van 2014 en het geactualiseerde MER van 2018. Wel is er een correctie doorgevoerd op de stuwkracht en het punt waar de 3.000 bereikt wordt (later op de route).

De situatie nabij Zwolle betreft een uitzonderingsgeval binnen het B+-gebied van gelijktijdig aankomend en vertrekkend verkeer bij noordoostelijk baangebruik, waarbij de in die situatie in het oorspronkelijke ontwerp een hoogte van 3.000 voet was voorzien. Tot 10.000 vliegtuigbewegingen hebben de luchtverkeersdienstverleners hier een oplossing voor gevonden (vliegen op minimaal 5.000 voet). Omdat het effect van de herziening van het luchtruim op het B+-gebied nog niet duidelijk is, is in de actualisatie van het MER voor de zekerheid de oorspronkelijke hoogte van 3.000 voet aangehouden om de effecten op het niveau van de worst case in beeld te hebben. Vanzelfsprekend is het mijn inzet om met de herziening van het luchtruim toe te werken naar optimale vliegprofielen, waar dat mogelijk is.

Vraag 26

Kunt u de vragen beantwoorden vóór het debat over Schiphol en Lelystad Airport?

Antwoord 26

Ja, dat kan.

<sup>5</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/wob-verzoeken/2018/02/12/besluit-op-wob-verzoek-over-groei-schiphol>