

Vergaderjaar 2017–2018

**31 936**

**Luchtvaartbeleid**

**Nr. 464**

**LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 11 april 2018

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 21 februari 2018 inzake informatie over aansluitroutes en MER-actualisatie Lelystad Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 462).

De Minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 10 april 2018. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,  
Koerselman

#### Vraag 1

Op welke wijze is geborgd dat ook in de toekomst het maximaal aantal vliegbewegingen op Lelystad Airport begrensd is op 45.000 per jaar?

#### Antwoord 1

Het maximumaantal vliegtuigbewegingen van 45.000 voor groot commercieel verkeer wordt opgenomen in de wijziging van het Luchthavenbesluit Lelystad.

#### Vraag 2

Waarom is er, conform de Europese Richtlijn 2011/92, nog geen volledige milieueffectrapportage (MER) inclusief volwaardige maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) uitgerold over de gebieden onder de aansluitroutes, zodat er een beslissing genomen kan worden op basis van alle wettelijk vereiste informatie?

#### Antwoord 2

In de actualisatie zijn naast het in beeld brengen van de milieueffecten als gevolg van het herstel van de geconstateerde fouten, ook de milieueffecten van de aansluitroutes beschreven voor de situatie met 10.000 vliegtuigbewegingen. Dit is in hoofdstuk 6 van de MER-actualisatie opgenomen en in paragraaf 6.6 nader toegelicht. Het MER 2014 en deze actualisatie vormen samen een volledig MER dat aan alle wettelijke vereisten voldoet. Alle wettelijk vereiste informatie is beschikbaar.

In 2014 is ten behoeve van het Luchthavenbesluit in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu de quick scan MKBA Schiphol en Lelystad Airport voor de middellange termijn geactualiseerd. Deze analyse richt zich voor Lelystad op de ontwikkeling van de luchthaven tot een niveau van 45.000 vliegtuigbewegingen. De uitkomsten van de actualisatie van het MER voor zowel de eindsituatie met 45.000 als de tijdelijke situatie met 10.000 vliegtuigbewegingen geven geen aanleiding om deze quick scan MKBA aan te passen.

#### Vraag 3

Hoe realistisch acht u het dat piloten de «verbogen» routes, zoals ze op de geactualiseerde kaart te zien zijn, ook daadwerkelijk vliegen?

#### Antwoord 3

De gepubliceerde routes worden ingevoerd in het vluchtgeleidings-systeem van het vliegtuig. Zonder aanvullende instructies van de luchtverkeersleiding of een verzoek tot afwijken van de route door de piloot, wordt de route gevlogen zoals op de kaart is aangegeven binnen de gestelde navigatienauwkeurigheid van één zeemijl aan beide zijden.

#### Vraag 4

Kunt u aangeven waarom in de geactualiseerde MER alleen de woongebieden van de leden van de bewonerscommissie in beeld zijn gebracht?

#### Antwoord 4

In de actualisatie zijn de effecten van de voorgenomen activiteit bij 25.000 en 45.000 vliegtuigbewegingen in beeld gebracht. Ook is de tijdelijke situatie met 10.000 vliegtuigbewegingen in beeld gebracht. Per milieuaspect is vervolgens het studiegebied bepaald. Voor geluid wordt het studiegebied bepaald door de omvang van de 40  $L_{den}$  dB(A) en 30 dB(A)  $L_{night}$ . Binnen dit studiegebied is niet specifiek gekeken naar de woongebieden van de leden van de bewonersdelegatie.

#### Vraag 5

Wat verstaat u onder het «ontzien van de Natura 2000-gebieden», gelet op het feit dat uit de aangepaste routekaarten blijkt dat er nog steeds lang laag gevlogen wordt over de Natura 2000-gebieden die in het noorden van de Veluwe zijn gelegen?

Antwoord 5

Natura-2000 gebieden worden zoveel mogelijk ontzien. Er zijn geen aparte Natura-2000 gebieden op de Veluwe. De Veluwe is één gebied. De aangewezen stiltegebieden op de Veluwe worden niet geraakt door de routes. Uitgangspunt is de aan de Alderstafel gemaakte afspraak dat Natura-2000 gebieden minimaal op 3000 voet worden overvlogen. Daarnaast is bezien of verdere verbeteringen mogelijk zijn om hinder bij natuurgebieden te voorkomen. Zo is in het definitieve route-ontwerp een ruime bocht om de Weerribben gemaakt en is het wachtgebied dat boven Steenwijkerland lag verplaatst naar elders op 900 meter hoger dan in het oorspronkelijke ontwerp.

Vraag 6

Wat is de reden dat u gewacht heeft met het delen van documenten tot u uw besluit presenteerde? Waarom zijn de verslagen van bilaterale overleggen met de provincies (d.d. 18 december 2017 en 6 februari 2018) bijvoorbeeld niet eerder gedeeld?

Antwoord 6

Om tot een weloverwogen besluit te kunnen komen, mede op basis van de dialoog met provinciale bestuurders, wilde ik uit zorgvuldigheid eerst alle feiten op tafel hebben. Daarvoor was het noodzakelijk eerst de resultaten van de actualisatie van het MER gereed te hebben. De verslagen van de overleggen met de provincies (d.d. 18 december 2017 en 6 februari 2018) zijn op 21 februari 2018 met hen vastgesteld.

Vraag 7

Welke oplossing heeft u als uit de validatie en uitwerking van de routes blijkt dat de alternatieve route over het Renkums Beekdal niet werkbaar is?

Antwoord 7

LVNL en CLSK hebben aangegeven optimistisch te zijn over de werkbaarheid van deze route. Mocht dit onverhoopt niet lukken, dan zal opnieuw naar de situatie gekeken worden.

Vraag 8

Waarom moeten aanpassingen aan de routes bij Wezep binnen de afspraken van de Alderstafel vallen, gelet op het feit dat u op andere punten van de afspraken bent afgeweken?

Antwoord 8

De locatie van het eindpunt van de vaste vertrekroute richting het zuiden ligt pal na Wezep en is daarmee onderdeel van de aan de Alderstafel bestuurlijk overeengekomen routeset B+. Wijzigingen aan de routes bij Wezep hangen nauw samen met dit eindpunt. Ik wijk in mijn voorgenomen besluit over de aansluitroutes niet af van B+ als uitgangspunt.

Vraag 9

Wat is de afspraak tussen de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en de Commandant Luchtstrijdkrachten op basis waarvan de vertrekroute tussen Zeewolde en Biddinghuizen 1.500 voet hoger komt?

Antwoord 9

Er zijn afspraken gemaakt over het punt op de route waar het toestel hoger mag gaan klimmen dan 3000 voet. Daardoor bereikt het toestel bij Biddinghuizen al een grotere hoogte.

#### Vraag 10

Welke technische wijzigingen zijn er in het ontwerp doorgevoerd ten behoeve van de kleine luchtvaart/«general aviation»?

#### Antwoord 10

De belangrijkste wijzigingen ten behoeve van kleine luchtvaart, zijn als volgt:

##### 1. Verkleining CTR Lelystad

Het ontwerp van het vanuit de toren gecontroleerde luchtruim direct rondom de luchthaven (CTR) werd door luchtruimgebruikers als te beperkend ervaren. Hiertoe zijn door luchtruimgebruikers diverse voorstellen gedaan deze CTR te verkleinen. Het is mogelijk gebleken dit controlegebied kleiner te ontwerpen. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor de recreatieve luchtvaart om zonder toestemming van de luchtverkeersleiding en zonder licentie voor radiotelefonie te vliegen (in ongecontroleerd luchtruim).

##### 2. Verhoging en verkleining TMA Lelystad

Voor wat betreft de kleine luchtvaart is ook een oplossing gevonden voor behoud van een groot deel van de zweefvliegactiviteiten rond Lemelerveld en perspectief voor het zweefvliegen in het algemeen. Zoals op 12 september jl. aan de Tweede Kamer is gemeld bestaat deze oplossing uit een verhoging van de oostkant van de meest oostelijke TMA (Terminal Control Area) ten opzichte van het eerste ontwerp van 2.500 voet naar 4.500 voet. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor de recreatieve luchtvaart.

#### Vraag 11

Wat betekent het voor de gemaakte afspraken dat verkeersleiders vanwege veiligheid, doelmatige vluchtuitvoering en doelmatig gebruik van het luchtruim van routes kunnen afwijken? Hoe zeker bent u dat de voorgestelde routes daadwerkelijk gevlogen gaan worden?

#### Antwoord 11

De gepubliceerde routes worden ingevoerd in het vluchtsgeleidingssysteem van het vliegtuig. Zonder aanvullende instructies van de verkeersleiding of een verzoek tot afwijken van de route door de piloot, wordt de route gevlogen binnen de gestelde route navigatienauwkeurigheid van één zeemijl aan beide zijden. De verkeersleiding anticipeert bij alle luchthavens daarbij op het actuele verkeersbeeld. Dit kan betekenen dat er tijdelijk van de route wordt afgeweken om de veiligheid en vlotte doorstroming te blijven garanderen.

#### Vraag 12

Wat is de maximale piekbelasting in termen van geluid bij het doorklimmen van 1.800 meter naar 2.700 meter?

#### Antwoord 12

In de actualisatie van het MER is een berekening uitgevoerd naar de maximale piekbelasting voor een Boeing 737–800 bij gewone weersomstandigheden. De Boeing 737–800 is binnen de veronderstelde vlootsamenstelling op Lelystad Airport het vliegtuig dat het meeste geluid voortbrengt. De resultaten zijn toegelicht in paragraaf 6.6 van de actualisatie en in bijlage 14. De geluidniveaus op de grond van een Boeing 737–800 die op een hoogte van 6.000 voet (1.800 meter) vliegt, zijn circa 55 dB, recht onder het vliegtuig. In het gebied waar het vliegtuig

vervolgens van 6.000 voet doorklimt naar het hogere luchtruim zijn de geluidniveaus tot circa 10 dB hoger. Dit zijn berekende waarden. De waarden kunnen in de praktijk hoger of lager zijn, afhankelijk van onder andere de precieze weersomstandigheden en de ondergrond (steen, gras etc.). Binnenshuis is het geluidniveau doorgaans 20 tot 25 dB lager.

#### Vraag 13

Zijn er gezondheidseffecten bekend bij langdurige geluidsbelasting en slaapverstoring door geluidsniveaus tussen de 60 dB(A) en 70 dB(A)? Zo ja, wat zijn de effecten?

#### Antwoord 13

Er zijn gezondheidseffecten die in verband worden gebracht met de blootstelling aan vliegtuiggeluid. Het gaat naast hinder en slaapverstoring om effecten op leerprestaties bij kinderen en verhoogde bloeddruk bij volwassenen. Voor deze effecten zijn blootstelling-responsrelaties beschikbaar waarmee de omvang van de effecten rond een luchthaven berekend kunnen worden. Voor de actualisatie van het MER zijn twee dosis-effectrelaties voor langdurige geluidsbelasting gebruikt, namelijk voor  $L_{den}$  en  $L_{night}$ . Deze relaties zijn vastgesteld op basis van Schipholgegevens (afgeleid in de Gezondheidskundige Evaluatie Schiphol). Bij 60 dB(A)  $L_{den}$  is ongeveer 47% van de mensen ernstig gehinderd en bij 70 dB(A)  $L_{den}$  is dat circa 77% en voor  $L_{night}$  respectievelijk circa 42% en 70%. De  $L_{night}$  is de specifieke geluidswaarde voor de nachtelijke periode van 23.00 tot 07.00 uur. Lelystad Airport is gesloten voor 06.00 uur en na 23.00 uur (met een extensieregeling tot 24.00 uur).

#### Vraag 14

Welke wettekst en welke instantie zorgt ervoor dat de grens van 10.000 vliegbewegingen gehandhaafd zal worden?

#### Antwoord 14

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. Dit is door LVNL en CLSK geconcludeerd en bevestigd door de second opinion van het bureau Helios. Om te verzekeren dat er voor deze tijdelijke situatie, tot de herziening van het luchtruim, niet meer dan 10.000 vliegtuigbewegingen groot commercieel verkeer worden gerealiseerd, wordt dit maximum vastgelegd in afspraken met de luchthaven, LVNL en CLSK. Op deze wijze zal de luchthaven niet meer dan 10.000 vliegtuigbewegingen in haar capaciteitsdeclaratie toestaan. Door het ministerie zal dit worden gemonitord.

#### Vraag 15

Waarom is het uitwerken van het monitoringsprogramma voor de geluidseffecten een verantwoordelijkheid van de luchthavenexploitant geworden? Hoe en met welke garanties en/of schriftelijke afspraken wordt belangenverstrengeling voorkomen?

#### Antwoord 15

De exploitant van de luchthaven is verantwoordelijk voor het omgevingsmanagement en behoud van leefbaarheid en beperken van de hinder in de (directe) omgeving van de luchthaven. Ook bij Schiphol en andere regionale luchthavens van nationale betekenis is de betreffende luchthaven verantwoordelijk voor het omgevingsmanagement. Zoals in mijn brief van 21 februari jl. aangegeven is één van de afspraken uit het Aldersadvies 2014 dat de exploitant van de luchthaven een monitoringsprogramma voor de geluidseffecten dient uit te werken. Hiertoe zijn in samenwerking met gemeentes en provincie de nodige stappen in

voorbereiding. Zo is in de Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Lelystad (CROLL) besloten dat de provincie Flevoland samen met de leden van de CROLL de ontwikkeling coördineert van een netwerk van geluidmeetpunten. Dit netwerk wordt voorafgaand aan de opening van Lelystad Airport gerealiseerd door de gemeenten Lelystad, Zeewolde, Dronten, Noordoostpolder en door de provincie zelf. Hierbij wordt tevens samengewerkt met de omliggende provincies. Ook het melden en behandelen van klachten over geluid van vliegtuigen van en naar Lelystad Airport wordt op een dergelijke manier ingericht.

#### Vraag 16

Waarom heeft u, ondanks het feit dat er tot de herindeling van het luchtruim slechts twee of drie jaarrapporten te verwachten zijn en dat kwartaalrapportages betere mogelijkheden tot bijstellen geven, besloten over te gaan tot jaarlijkse rapportages over de gevlogen routes?

#### Antwoord 16

Ik vind het van belang dat vanaf de opening van Lelystad Airport voor groot commercieel verkeer wordt gemonitord hoeveel en op welke hoogtes er daadwerkelijk in de praktijk wordt gevlogen op de aansluitroutes. Ik heb uw Kamer toegezegd hierover jaarlijks te rapporteren. De uitwerking van het monitoringprogramma zal ik uw Kamer op een later moment doen toekomen.

#### Vraag 17

Hoe is het werkgelegenheidscijfer voor Lelystad Airport berekend, gezien het feit dat het verhogen van het aantal vliegbewegingen bij Eindhoven Airport slechts 30 arbeidsplaatsen heeft opgeleverd?

#### Antwoord 17

De werkgelegenheidseffecten voor het ondernemingsplan van Lelystad Airport zijn berekend in het rapport «Update werkgelegenheidseffecten Ontwikkeling Lelystad Airport», uitgevoerd door Stratagem. Aanvullend hierop is conform de motie van het lid Van Tongeren (GroenLinks)<sup>1</sup> onderzocht of de nettowerkgelegenheid toe- of afneemt in Flevoland en de Randmeergebieden. Het onderzoek betreft een update en een uitwerking van de werkgelegenheidseffecten volgens het Aldersadvies van maart 2012. Voor dit onderzoek is een benchmark studie uitgevoerd op basis van beschikbare relevante werkgelegenheidsonderzoeken van luchthavenontwikkelingen in binnen- en buitenland van na 2010.

#### Vraag 18

Waarom heeft u tegen het uitdrukkelijke advies van de bewonerscommissie in, de MER toch naar de Commissie voor de m.e.r. gestuurd?

#### Antwoord 18

De actualisatie van het MER bevat naar mijn oordeel alle noodzakelijke milieu-informatie. De geconstateerde fouten in de invoergegevens zijn hersteld en er is voor alle milieueffecten rekening gehouden met actuele inzichten en wettelijke voorschriften. Daarmee is er voor mij geen belemmering de actualisatie aan de Commissie voor de m.e.r. aan te bieden voor toetsing.

#### Vraag 19

Klopt het dat er overwegend is uitgegaan van optimistische scenario's in plaats van, wat gangbaar is, minimale of worstcasescenario's?

#### Antwoord 19

<sup>1</sup> Kamerstuk 31 396, nr. 179

Nee. Uitgangspunt voor de actualisatie is de voorgenomen activiteit zoals die in 2014 door Lelystad Airport is geformuleerd en die door de luchthaven is herbevestigd. In de actualisatie is uitgegaan van realistische aannames voor de berekening van de milieueffecten. Daar waar discussie kan zijn over aannames zijn gevoeligheidsanalyses uitgevoerd, zodat de bandbreedte van de mogelijk te verwachten milieueffecten in beeld kan worden gebracht. Daarbij zijn op verzoek van de bewonersdelegatie ook scenario's in beeld gebracht die zich in de praktijk niet zullen voordoen. Zo is bijvoorbeeld in beeld gebracht wat de geluideffecten zijn als al het verkeer (45.000 vliegtuigbewegingen groot verkeer) in de praktijk blijft vliegen op 6.000 voet (1.800 meter) en pas later ter hoogte van de aansluitroutes doorklimt naar het hogere luchtruim. Dit is een situatie die zich niet zal gaan voordoen, maar geeft wel een worstcase van de effecten.

#### Vraag 20

Kunt u een lijst opstellen met wettelijke voorwaarden waaraan de MER moet voldoen en aangeven wanneer hieraan voldaan is?

#### Antwoord 20

Op grond van de Wet milieubeheer moet de actualisatie de volgende gegevens bevatten:

- a. een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd;
- b. een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen, en de motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven;
- c. een aanduiding van het besluit of de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieueffectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen beslissingen van bestuursorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven;
- d. een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien die activiteit noch de alternatieven worden ondernomen;
- e. een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de beschreven alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven;
- f. een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven mogelijke gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven mogelijke gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven;
- g. een beschrijving van de maatregelen om belangrijke nadelige milieueffecten van de activiteit te voorkomen, te beperken of zoveel mogelijk teniet te doen;
- h. een overzicht van de leemten in de beschrijvingen, bedoeld in de onderdelen d en e, ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens;
- i. een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieueffectrapport en van de daarin beschreven mogelijke gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven;
- j. alsmede de gegevens die zijn aangewezen in bijlage IV van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling, voor zover het milieueffectrap-

port deze gegevens niet reeds op grond van de onderdelen a tot en met i bevat.

Het MER uit 2014 en de actualisatie voldoen hieraan.

#### Vraag 21

Welke afwegingen liggen er, in het kader van de MER, ten grondslag aan het toepassen van de Crisis- en Herstelwet op het Luchthavenbesluit Lelystad Airport? In hoeverre is de MER hierdoor onvollediger dan een MER waarop de Crisis- en Herstelwet niet van toepassing is?

#### Antwoord 21

Op het Luchthavenbesluit Lelystad is de Crisis- en Herstelwet van toepassing. Het vastleggen van de gebruiksmogelijkheden van Lelystad Airport is één van de in bijlage II van deze wet genoemde projecten. Voor aangewezen projecten die onder de Crisis- en Herstelwet vallen, vervallen twee verplichtingen uit de «reguliere» procedure voor het opstellen van een milieueffectrapportage:

1. De eis om de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven te beschrijven en te onderzoeken in het MER (waaronder het Meest Milieuvriendelijk Alternatief);
2. De verplichte advisering door de Commissie voor de m.e.r. over het MER.

Ten aanzien van het eerste punt zijn voor het luchthavenbesluit in het MER geen alternatieven voor de voorgenomen activiteit onderzocht. Wel zijn alternatieven onderzocht voor de aan- en uitvliegroutes van en naar de luchthaven (de verschillende routesets). Ook is onderzocht wat de milieueffecten zijn van de eerste fase (ontwikkeling tot 25.000 vliegtuigbewegingen groot luchtverkeer) en van de daaropvolgende tweede fase (ontwikkeling tot 45.000 vliegtuigbewegingen met groot luchtverkeer), alsmede in de actualisatie van het MER de milieueffecten bij 10.000 vliegtuigbewegingen.

Voor het tweede punt is afgeweken van de vervallen verplichte advisering door de Commissie voor de m.e.r. Uit oogpunt van zorgvuldigheid is besloten toch de Commissie voor de m.e.r. te vragen advies uit te brengen over de mate waarin het MER en de actualisatie daarvan voldoende informatie bevat voor een zorgvuldige belangenafweging.

Omdat het project – de uitbreiding van de luchthaven – nog niet is afgerond ziet de Crisis- en Herstelwet ook op de wijziging van het Luchthavenbesluit Lelystad.

#### Vraag 22

Op welke wijze kunt u met het huidige luchtvaartbeleid in het kader van de MER de zorgplicht van de overheid borgen met betrekking tot de gezondheid van haar burgers inzake stilte, nachtrust en schone lucht?

#### Antwoord 22

Juist door het uitvoeren van milieuonderzoek, in dit geval de actualisatie van het MER, kan inzicht worden geboden in de effecten voor dergelijke aspecten. Uit de actualisatie blijkt dat geen sprake is van het overschrijden van wettelijke normen, dan wel significant negatieve effecten ten opzichte van de effecten die eerder in kaart zijn gebracht in het MER 2014.

#### Vraag 23

Kunt u in het kader van de MER (een inschatting van) cijfers overleggen van de nulmetingen voor fijnstof en ultrafijnstof in de regio's die worden getroffen door de laagvliegroutes en/of het doorstijgen van de vliegtuigen? Zo nee, waarom niet?



#### Antwoord 23

Voor fijnstof (PM<sub>10</sub> en daarvan afgeleid PM<sub>2,5</sub>) zijn in het MER uit 2014 berekeningen voor emissies en concentraties gedaan. In de actualisatie van het MER wordt geconcludeerd dat de emissies als gevolg van het eerder klimmen bij Biddinghuizen lager zullen zijn dan becijferd in het MER. Van een overschrijding van wettelijke normen is dan ook geen sprake. Voor wat betreft ultrafijnstof zijn in de actualisatie geen berekeningen gedaan. Er is verwezen naar het lopende onderzoeksprogramma rond Schiphol van het RIVM. Zie daarvoor verder het antwoord op vraag 74.

#### Vraag 24

Heeft u in het kader van de MER onderzoek laten doen naar het risico op birdstrikes op de IJsselroute en naar de gevolgen van een mogelijke birdstrike bij zulke lage vlieghoogtes?

#### Antwoord 24

Ten behoeve van de actualisatie van het MER is het risico op vogelaanvaringen bij vliegen op een hoogte tussen 1800 m (6000 voet) en 4000 m (12.000 voet) nader onderzocht voor de voor de Lelystad relevante routes boven Drenthe, Utrecht, Overijssel en Gelderland. Hierbij is gebruik gemaakt van radargegevens van het Ministerie van Defensie. Uit dit onderzoek komt naar voren dat geen sprake is van een verhoogd risico op vogelaanvaringen voor het verkeer van en naar Lelystad Airport op deze hoogtes.

#### Vraag 25

Zou de Schiphol Group niet de opdrachtgever van de MER moeten zijn en het Ministerie van IenW het bevoegd gezag dat de MER toetst?

#### Antwoord 25

Het MER 2014 is opgesteld door de N.V. Luchthaven Lelystad, onderdeel van de Schiphol Group. De fouten in dit MER zijn het gevolg van onjuiste invoergegevens bij de geluidberekeningen. Gelet op de verantwoordelijkheid van het ministerie voor het aanleveren van de invoergegevens, is besloten om de actualisatie van het MER zelf uit te voeren om zo de regie te nemen bij het herstel van de fouten. Dit is ook toegelicht in paragraaf 1.5.1 van de actualisatie.

#### Vraag 26

Op welke wijze is op het Ministerie van IenW geregeld dat ambtelijke belangenverstremgeling wordt voorkomen?

#### Antwoord 26

Omwille van de zorgvuldigheid is door het ministerie bij de actualisatie van het MER een functiescheiding bij de ambtelijke voorbereiding gehanteerd. De rol van initiatiefnemer is onder verantwoordelijkheid van de directeur-generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken vervuld. Activiteiten vanuit deze rol betreffen onder andere de opstelling van de actualisatie en het (laten) uitvoeren van alle daarvoor noodzakelijke analyses zoals toegevoegd in de bijlagen bij de actualisatie. Onder verantwoordelijkheid van de directeur-generaal Milieu en Internationaal wordt de rol van bevoegd gezag uitgevoerd. Activiteiten vanuit deze rol betreffen onder andere de toetsing van de actualisatie, de opdrachtverlening van de door uw Kamer gevraagde contraexpertise door het bureau dBvision<sup>2</sup> en de adviesaanvraag aan de Commissie voor de m.e.e.r.

---

<sup>2</sup> Hiermee is invulling gegeven aan motie van Kamerlid Kröger (Kamerstuk 31 936, nr. 434), zoals verzocht in uw Commissiebrief van 16 maart 2018.

#### Vraag 27

Hoe kan het dat de geluidsberekening voor het eerste deel boven het «oude land» gedaan is voor de vlieghoogte van 10.000 voet, terwijl gecommuniceerd werd dat het vliegniveau 6.000 voet zou zijn? Waarom blijft u rekenen op basis van verkeerde cijfers en waarom communiceert u foutieve en misleidende informatie?

#### Antwoord 27

Ik deel de stellingname niet dat sprake is van verkeerde cijfers en foutieve en misleidende informatie. In de actualisatie staat waarom welke uitgangspunten zijn gehanteerd voor de aan- en uitvliegroutes en de daarbij horende hoogtes. Daarvoor verwijs ik naar paragraaf 3.4.2 en 3.4.5 van de actualisatie. Voor de situatie met 25.000 en 45.000 vliegtuigbewegingen wordt er bijvoorbeeld, net als in het MER 2014, voor het startend verkeer van uitgegaan dat verkeer direct voorbij de 6.000 voet (1.800 meter) door kan klimmen in een heringericht luchtruim. In de tijdelijke situatie met 10.000 vliegtuigbewegingen binnen het huidige luchtruim kan dit niet en wordt verondersteld dat over een grotere afstand op 6.000 voet (1.800 meter) moet worden gevlogen en dat pas later (boven het oude land) kan worden doorgeklommen. Overigens is in een gevoeligheidsanalyse ook berekend wat de geluideffecten zijn als 45.000 vliegtuigbewegingen groot verkeer over een langere afstand op 6.000 voet (1.800 meter) zouden vliegen. Zie daarvoor ook het antwoord op vraag 19.

#### Vraag 28

Waarom bevat de actualisatie geen toetsing op effecten onder de norm of op zaken waarvan een wettelijke norm ontbreekt (ultrafijnstof, geluid in landelijk gebied) terwijl de Commissie voor de m.e.r. in haar adviezen haast standaard vraagt om een beoordeling van de effecten onder de normen?

#### Antwoord 28

In zowel het MER als de actualisatie wordt op veel aspecten gerapporteerd over effecten onder de norm of over effecten waar geen wettelijke normen voor bestaan. Enkele voorbeelden zijn: de geluideffecten tot een niveau van 40 dB(A)  $L_{den}$  (wettelijk tot 48 dB(A)  $L_{den}$ ) en 30 dB(A)  $L_{night}$  (geen wettelijke norm), het in beeld brengen van piekbelastingen voor geluid in  $LA_{max}$  (geen wettelijke norm) en de effecten voor externe veiligheid tot een niveau van plaatsgebonden risico (PR)  $10^{-7}$  en  $10^{-8}$  (wettelijk tot PR  $10^{-6}$ ).

#### Vraag 29

Waarom is (ook gezien vermenging van CO<sub>2</sub> in hogere luchtlagen) de CO<sub>2</sub>-uitstoot slechts tot 3000 voet berekend?

#### Antwoord 29

Voor het aspect luchtkwaliteit zijn in de actualisatie de emissies, concentraties en stikstofdepositie bepaald. Daarbij worden emissiebronnen tot en met een hoogte van 3.000 voet in de berekening opgenomen. Dit komt overeen met bepalingen zoals gedefinieerd door ICAO in Annex 16 volume II (Aircraft Engine Emissions). In het kader van de actualisatie is de hoogte van 3.000 voet ook specifiek voor Lelystad onderbouwd. Analyse laat zien dat in slechts 8% van de operationele openingstijden van Lelystad Airport bronnen op een hoogte hoger dan 3.000 voet binnen de zogenoemde menglaag vallen; alleen vanuit deze laag kunnen emissies op de grond neerslaan. Het betreft hier een heel gering percentage. De onderbouwing van deze aanpak en de resultaten is in de actualisatie verantwoord in paragraaf 7.2.

Waar het gaat om CO<sub>2</sub> wordt het kader gevormd door het EU-ETS systeem, waarbij de luchtvaartmaatschappijen voor het totaal van

vluchten de verantwoordelijkheid hebben voor het verminderen van de uitstoot. In de actualisatie van het MER Lelystad (evenals in het MER 2014) zijn de emissies dichtbij de luchthaven in beeld gebracht op grond van de hierboven beschreven LTO tot een hoogte van 3.000 voet.

Vraag 30

Waarom is de verouderde methodiek van gezondheidseffectscreening (GES) gebruikt voor de «geactualiseerde» MER en niet de meer actuele «Milieu Gezondheids Risico»-methodiek (MGR)?

Antwoord 30

De methodiek van een GES is een bestaand middel om het aspect gezondheid in beeld te brengen bij ruimtelijke projecten, naast bijvoorbeeld de methodiek van een Milieugezondheidsrisico (MGR) indicator of de DALY (Disability Adjusted Life Years) methode. Voor het instrument van een GES is in het MER 2014 gekozen om de blootstelling aan verschillende milieuaspecten gezondheidkundig te kunnen beoordelen en onderling te vergelijken. In de actualisatie is hier opnieuw vanuit gegaan om een vergelijking met de effecten uit het MER 2014 te kunnen maken. In 2016 is een (algemeen) belevingsonderzoek uitgevoerd door de GGD Flevoland. De resultaten van dit onderzoek zijn besproken in de Commissie Regionaal Overleg Lelystad. Dit onderzoek zal elke 4 jaar herhaald worden.

Vraag 31

Waarom heeft u besloten in de MER geen mitigerende maatregelen op te nemen, waar dat bijvoorbeeld voor de situatie bij Klarenbeek en Apeldoorn wel zou moeten? Welke mitigerende maatregelen gaat zij nemen?

Antwoord 31

In het geval van Klarenbeek en Apeldoorn geldt dat bij de tijdelijke situatie met 10.000 vliegtuigbewegingen een  $L_{den}$  contour met een waarde van maximaal 42 dB(A)  $L_{den}$  kan ontstaan indien al het verkeer op hetzelfde punt doorklimt van 6.000 voet (1.800 meter) naar het hogere luchtruim. In de actualisatie is beschreven dat dit geen realistische situatie is en dat het verkeer op verschillende punten op de route de klim zal maken. Dit zal afhangen van de verkeerssituatie in het luchtruim. Ook geldt dat in de praktijk de routes hoger gevlogen zullen worden dan in de berekeningen is aangenomen. Desondanks is wel besloten om te monitoren op welke hoogtes er daadwerkelijk in de praktijk wordt gevlogen bij de tijdelijke situatie met 10.000 vliegtuigbewegingen. Verder is besloten om voorafgaand aan een doorgroei voorbij de 10.000 vliegtuigbewegingen te evalueren hoe de routes in de praktijk uitpakken (bij 7.000 vliegtuigbewegingen). Deze maatregelen staan in de actualisatie ook benoemd, onder andere in paragraaf 1.5.4.

Vraag 32

Waarom worden er geen nieuwe Notitie Reikwijdte en Detailniveau opgesteld?

Vraag 33

Waarom is, gegeven de serieuze wijzigingen en de nadruk op zorgvuldigheid, niet besloten tot een nieuwe MER in plaats van een geactualiseerde?

Antwoord 32–33

Na overleg met de Commissie voor de m.e.r. is er eind 2017 voor gekozen om de effecten van de gecorrigeerde invoergegevens te presenteren in een actualisatie van het MER uit 2014. Hiervoor is gekozen omdat er geen

sprake is van een wijziging van het voornemen om de luchthaven uit te breiden zoals door Lelystad Airport is voorzien. De m.e.r.-plichtige activiteit (de aanleg, de inrichting of het gebruik van een luchthaven die de beschikking krijgt over een start- en landingsbaan met een lengte van meer dan 2.100 meter; in dit geval een start- en landingsbaan met een operationele lengte van 2.400 meter respectievelijk 2.100 meter) wijzigt niet en is bovendien nog niet afgerond. Van een nieuw MER is dus geen sprake. Daarom is er ook geen nieuwe Notitie Reikwijdte en Detailniveau opgesteld. Dit is toegelicht in paragraaf 1.4.2 van de actualisatie.

Vraag 34

Hoe kan het dat routevariant B+ als voorkeursalternatief werd herkozen, terwijl de overige effecten bij de andere alternatieven niet (her)bekeken zijn?

Antwoord 34

In de afweging van de routevarianten in 2014 is wat betreft milieu primair gekeken naar het aspect geluid. De overige milieueffecten waren tussen de routevarianten niet of nauwelijks onderscheidend. In de actualisatie is daarom opnieuw naar de geluideffecten van de routevarianten gekeken. Geconcludeerd wordt dat routevariant B+ tot de minste hinder leidt.

Vraag 35

Kan de wijze van berekening van de geactualiseerde MER en de gehanteerde methode worden toegelicht/voorgedaan? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 35

De aanpak van de actualisatie is uitgebreid beschreven in de actualisatie in hoofdstuk 1 en 4. De methodiek voor de berekening van effecten is ook toegelicht in de actualisatie. Voor geluid is dit gedaan in paragraaf 5.2. Voor de overige milieueffecten is dit gedaan in hoofdstuk 8.

Vraag 36

Waarom is het niet mogelijk bij de Raad van State beroep in te stellen tegen de MER c.q. de actualisatie van de MER?

Antwoord 36

Het MER is niet een besluit in de zin van de Awb zodat daartegen geen beroep kan worden ingesteld bij de bestuursrechter.

Vraag 37

Bijlage 14 bij de MER laat zien dat er op de gehele Veluwe sprake zal zijn van piekbelastingen (ook in stiltegebieden), maar hoe is dat te rijmen met de belofte van uw ambtsvoorganger d.d. 12 september 2017 dat de stiltegebieden op de Veluwe niet worden aangetast? Hoeveel db(A) bedraagt nu de piekbelasting in deze gebieden, aangezien de kaarten alleen de toename tijdens de pieken in db(A)»s melden?

Antwoord 37

Zie het antwoord op vraag 12.

In 2014 is in het MER (deel 4 F: Deelonderzoek EHS en stiltegebieden) onderzoek gedaan naar de verstorende effecten van het vliegverkeer op stiltegebieden. Geconcludeerd is dat vliegtuigen van het type Boeing 737-800 en Airbus 320 die langere tijd op 3000 voet vliegen verstorende effecten kunnen hebben boven de geldende normen in stiltegebieden in Flevoland (35/40 dB). Vliegtuigen boven het Veluwerandmeer op hoogtes van 4000 voet en boven het Drontermeer op hoogtes van 5.000 voet hebben geen verstorende effecten meer. Op basis van deze onderzoeksresultaten is de conclusie van eind 2017 gerechtvaardigd dat de stiltegebieden op de Veluwe niet worden aangetast.

In de huidige routeontwerpen voor de situatie tot 10.000 vliegtuigbewegingen wordt boven de Veluwe op een dergelijke hoogte (minimaal 6000 voet en hoger) gevlogen dat er geen versturende effecten te verwachten zijn.

Vraag 38

Waar in de MER staat het totaal verzamelde geluidsniveau (de  $L_{den}$  van alle vluchten die theoretisch mogelijk zijn in het gebied Klarenbeek, Teuge en Twello over 2x uit en 1x in)? Als deze informatie er niet in staat, hoe hoog is de  $L_{den}$  belasting dan?

Antwoord 38

In de actualisatie van het MER zijn in hoofdstuk 5 en 6 de geluidseffecten weergegeven, die doorgerekend zijn voor de eindsituatie met 25.000 en 45.000 vliegtuigbewegingen met groot verkeer respectievelijk voor de tijdelijke situatie met 10.000 vliegtuigbewegingen. In beide hoofdstukken zijn in een aparte paragraaf gevoeligheidsberekeningen gepresenteerd met afwijkende verkeersvolumes of verkeerssamenstellingen. Deze geven inzicht in de geluidseffecten die theoretisch mogelijk zijn. Voor het gebied Klarenbeek, Teuge en Twello wordt verder verwezen naar het antwoord op vraag 31.

Vraag 39

Klopt het dat het reeds aanwezige geluid van de 40.000 inkomende vluchten die vergund zijn aan vliegveld Teuge ontbreekt in de MER? Klopt het dat in een MER de bestaande hoogst mogelijke waarde van bestaande effecten mee moet worden genomen en dat de mogelijk stapeling van geluidseffecten dus ontbreekt in de MER? Kunt u deze informatie verschaffen?

Antwoord 39

In hoofdstuk 7 van de actualisatie van het MER is inzicht gegeven in de effecten van Lelystad Airport als gevolg van cumulatie van geluid. Daarbij is een herberekening gedaan binnen het studiegebied conform de Notitie reikwijdte en detailniveau en zoals gepresenteerd in het MER uit 2014. Daarnaast is een berekening gedaan voor een aanzienlijk groter studiegebied. In de actualisatie wordt geconcludeerd dat de geluidsbijdrage van het vliegverkeer van Lelystad Airport in de cumulatie van geluid binnen de grenzen van de Flevopolder blijft. Er is geen cumulatief effect als gevolg van Lelystad Airport in relatie tot de geluidbelasting van andere bronnen en daarmee ook niet in relatie tot het bestaande verkeer van en naar Teuge. Voor Teuge geldt verder dat deze onder verantwoordelijkheid valt van de provincie Gelderland (bevoegd gezag).

Vraag 40

Waarom staan er in de nieuwe MER andere «plaatjes», dus simulatie, dan in de nieuwe vliegroutes staan?

Antwoord 40

Voor de actualisatie van het MER is uitgegaan van de routegegevens, zoals deze door LVNL/CLSK zijn aangeleverd. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen gegevens voor de situatie met 25.000 en 45.000 vliegtuigbewegingen en gegevens voor de tijdelijke situatie met 10.000 vliegtuigbewegingen. Deze gegevens zijn nader toegelicht in de actualisatie en ze zijn gebruikt om de invoergegevens voor de geluidberekeningen te bepalen, zoals verantwoord in bijlage 4 bij de actualisatie.

Vraag 41

Waar in de MER staat het 30–40  $L_{den}$ -gebied (ook nog steeds een serieuze geluidsbelasting in stille gebieden), zodat transparant zichtbaar wordt tot waar het geluid, geredeneerd vanuit de logica van de burger acceptabel wordt?

Antwoord 41

In lijn met de Notitie reikwijdte en detailniveau voor het MER uit 2014 is gekozen om de geluidbelasting tot een niveau van 40 dB(A)  $L_{den}$  in beeld te brengen in de actualisatie. In de contraexpertise van dBvision zijn op verzoek van de bewonersdelegatie ter informatie wel contourwaarden lager dan 40 dB(A)  $L_{den}$  in beeld gebracht (tot een niveau van 30 dB(A)  $L_{den}$ ). Deze zijn in paragraaf 3.6.7 van het rapport van dBvision, dat ook aan de Tweede Kamer is aangeboden, opgenomen.

Vraag 42

Klopt het dat er bij de actualisatie van de MER gebruik is gemaakt van vogelstanden uit 2007? Klopt het ook dat artikel 8.70, lid 5 van de Wet luchtvaart voor een luchthavenbesluit stelt dat gegevens niet ouder mogen zijn dan twee jaar? Bent u bekend met het feit dat een aantal vogelpopulaties sinds 2007 spectaculair gegroeid is en voldoet naar uw mening de geactualiseerde MER aan het wettelijke vereiste?

Antwoord 42

Nee, dat klopt niet. Er is in het kader van de MER-actualisatie onderzoek gedaan naar de risico's van aanvaringen met trekvogels op de tijdelijke aansluitroutes. Vogelstanden en gegevens over dagelijkse foerageerbewegingen spelen in dit onderzoek geen rol. In de MER-actualisatie is onderzoek gedaan naar de risico's van aanvaringen met trekvogels op de tijdelijke aansluitroutes waarbij langere tijd op hoogtes van .6000 tot 10.000 voet 3.000 (1.800 tot 32.00 m) wordt gevlogen. Voor het bepalen van de aantallen trekvogels op deze hoogtes zijn actuele gegevens gebruikt van het Ministerie van Defensie.

Het volgen van de ontwikkelingen van de vogelstanden en dagelijkse foerageerbewegingen in de omgeving van de luchthaven maakt onderdeel uit van de monitoringsprogramma's die hiervoor worden ontwikkeld in samenwerking met de provincie en de luchthaven. Via deze monitoring kan steeds over actuele informatie worden beschikt.

Momenteel wordt gewerkt aan de uitvoering van een nulmeting.

Zie antwoord 43 voor de geldigheidsduur van de invoergegevens van het MER.

Vraag 43

Voldoen in bredere zin alle invoergegevens van de MER aan het wettelijke vereiste (te weten niet ouder dan twee jaar)?

Antwoord 43

Bepaald is dat bij de vaststelling van het luchthavenbesluit in ieder geval gebruik kan worden gemaakt van gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan twee jaar. In de actualisatie zijn alle uitgevoerde analyses uit het MER uit 2014 gezien. Er is gemotiveerd onderbouwd of de onderzoeksresultaten uit 2014 nog steeds valide zijn, dan wel dat actuele inzichten aanleiding geven voor bijvoorbeeld het uitvoeren van nieuwe berekeningen of nieuwe analyses. Deze gegevens kunnen derhalve worden gebruikt ten behoeve van de vaststelling van de wijziging van het Luchthavenbesluit.

Vraag 44

Hoe verklaart u de volgende tegenstrijdigheid in de MER:

- 1) «Op een vlieghoogte tussen 1.800 en 3.200 m kunnen in voor- en najaar trekkende vogels passeren. Deze vogels kunnen een risico

vormen voor het luchtverkeer op deze hoogte; meer dan voor luchtverkeer van en naar vliegvelden met reguliere start- en landingsprocedures.»

- 2) «Op grond van het voorgaande is geen sprake van een duidelijk verhoogd risico voor het luchtverkeer van en naar Lelystad op hoogtes tussen 1.800 m en 3.200 m; dit in vergelijking tot het risico voor luchtverkeer van en naar andere vliegvelden dat kortere tijd in de onderste 3.200 m luchtlaag verblijft.»

#### Antwoord 44

Beide passages zijn terug te vinden in MER-actualisatie Bijlage 16: *Vormt vogeltrek een risico voor het luchtverkeer van en naar Lelystad Airport, Samenvatting*. De eerste passage betreft de onderzoeksvraag: de verantwoording voor de uitvoering van het nader onderzoek naar het risico op aanvaringen op een vlieghoogte tussen 1.800 en 3.200 m. De tweede passage betreft het onderzoeksresultaat: er is geen sprake van een verhoogd risico.

#### Vraag 45

De Wet luchtvaart (artikelen 8.44, vierde lid, 8.47, derde lid, 8a.50, eerste lid, 8a.51, eerste lid) stelt dat rondom de start- en landingsbaan, binnen een straal van 6 km beperkingen gelden ten aanzien van vogel- aantrekkende bestemmingen, hoe valt dat te rijmen met het feit dat de Oostvaardersplassen zich op slechts 5,5 km van Lelystad Airport bevinden? Op welke basis kan de luchthaven geopend worden als vaststaat dat niet voldaan is aan deze wettelijke eis?

#### Antwoord 45

Bij de voorbereiding van het Luchthavenbesluit Lelystad en bij het opstellen van het MER Lelystad Airport 2014 is rekening gehouden met de Oostvaardersplassen. In het MER is onderzocht wat de gevolgen van de uitbreiding zijn op dit natuurgebied en hiermee is bij het vaststellen van het luchthavenbesluit rekening gehouden. Het bestaan van de Oostvaardersplassen staat de uitbreiding van de luchthaven niet in de weg. In artikel 12 van het Luchthavenbesluit is een gebied vastgesteld van 6 kilometer rondom het luchthavengebied, waarin nieuwe gevallen van gebruik of bestemming die een sterke vogelaantrekkende werking hebben, worden verboden. Het toevoegen van zaken of activiteiten die een sterke aantrekkingskracht op vogels hebben kan de situatie op en rond de luchthaven verslechteren. Daarom bepaalt artikel 12, tweede lid, dat nieuwe gevallen van gebruik of bestemming binnen deze categorieën niet zijn toegestaan. Een uitzondering op deze regel is mogelijk als overeenkomstig artikel 8.9, derde lid, van de Wet luchtvaart hiervoor een verklaring van geen bezwaar is verleend.

Bij de vaststelling van het Beheerplan Oostvaardersplassen (oktober 2015) is geconcludeerd dat de nabijheid van Lelystad Airport en de uitbreiding van deze luchthaven geen effect hebben op het beheerplan. Door de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State is bij uitspraak van 18 januari 2017 geoordeeld dat significante negatieve gevolgen voor de Oostvaardersplassen vanwege het in het Luchthavenbesluit Lelystad vastgestelde beperkingengebied met betrekking tot vogelaantrekkende bestemmingen zijn uitgesloten.

#### Vraag 46

Klopt het dat in de huidige MER is gewerkt met een verouderd rekenmodel?

In welk(e) opzicht(en) is deze methode verouderd? Hoe kan een MER van toepassing zijn op een toekomstige situatie, als het rekenmodel nu al verouderd is?

Antwoord 46

Voor de actualisatie van het MER is voor de geluidberekeningen gebruik gemaakt van het wettelijk vastgelegde berekeningsvoorschrift en van de  $L_{den}$  tool. Inmiddels is er ook een rekenvoorschrift Doc29, dat in het kader van de ECAC de afgelopen jaren is ontwikkeld. Belangrijkste verschillen van het rekenvoorschrift Doc29 met het huidige rekenvoorschrift is de modellering voor de berekeningen van geluid op de grond, niet direct onder de route («laterale geluidsverzwakking») en de modellering van de uitstraling van geluid rondom het vliegtuig. In de actualisatie is het rekenvoorschrift Doc29 nader toegelicht in paragraaf 5.2. Daarbij is aangegeven dat het geschikt maken van het rekenvoorschrift Doc29 voor regionale luchthavens niet eerder dan eind 2019 gereed kan zijn.

Vraag 47

Is er een kosten-batenanalyse gemaakt voor het scenario van 10.000 vliegbewegingen? Kan de Kamer die krijgen?

Antwoord 47

Nee, er is voor dit scenario geen kosten-batenanalyse gemaakt.

Vraag 48

Is de variant met nul vliegbewegingen onderzocht als een scenario in de MER?

Antwoord 48

Nee. In het MER uit 2014 is als referentiesituatie uitgegaan van de mogelijkheden die de luchthaven destijds had op grond van de Voorlopige voorziening uit 2011. Voor de actualisatie is dit niet gewijzigd.

Vraag 49

Hoeveel uren ondersteuning is er geleverd door consultancybureaus zoals To70?

Antwoord 49

Voor het opstellen van de actualisatie en het uitvoeren van de berekeningen voor onder andere geluid en externe veiligheid zijn ruim 1.000 uren ondersteuning geleverd. Daarnaast zijn diverse onderzoeken uitgevoerd (zoals voor het risico op vogelaanvaringen en de inpassing van het kleine VFR-verkeer) en validatierapporten opgeleverd (zoals ten aanzien van de  $L_{den}$  tool, de door NLR opgeleverde invoergegevens en de geluidberekeningen).

Vraag 50

Werkte To70 alleen voor het ministerie en Schiphol? Wie zijn de andere klanten van To70?

Antwoord 50

Nee, To70 is een internationaal georiënteerd bedrijf dat een uitgebreide kring van klanten heeft.

Vraag 51

Wat moet er nog allemaal gebeuren voor de opening van Lelystad Airport? Kan de Kamer een overzicht en een gedetailleerde planning (per week of maand) krijgen? Kunnen de vragen van de Commissie m.e.r. openbaar gemaakt worden?

Antwoord 51

Naar aanleiding van de actualisatie van het MER zal het Luchthavenbesluit Lelystad worden gewijzigd. Als onderdeel van de wijzigingsprocedure zullen het wijzigingsbesluit en de MER-actualisatie ter inzage worden



gelegd zodat een ieder een zienswijze kan indienen. Parallel zal het wijzigingsbesluit en de actualisatie van het MER aangeboden worden voor een voorhangprocedure bij het parlement. Daarna zal de Raad van State om advies worden gevraagd.

De in de Kamerbrief<sup>3</sup> gepresenteerde aansluitroutes worden door de luchtverkeersleidingsorganisaties gevalideerd in simulaties en op veiligheid getoetst. De inspecties ILT en MLA dienen deze vervolgens goed te keuren. Daarna zullen de aansluitroutes opgenomen worden in diverse ministeriële regelingen. De luchtverkeersleidingsorganisaties zullen de routes opnemen in softwareprogramma's en zullen verkeersleiders opleiden.

Omdat Lelystad Airport een «overloopvluchthaven» van Schiphol is, zullen luchtvaartmaatschappijen door Schiphol via een marktbenadering worden gestimuleerd om vakantievluchten te verplaatsen naar Lelystad. Parallel wordt gewerkt aan een verkeersverdelingsregel die moet worden ingezet in het geval dit onvoldoende via de marktbenadering werkt. De verkeersverdelingsregel moet worden goedgekeurd door de Europese Commissie. Over de voortgang van deze werksporen zal uw Kamer periodiek worden geïnformeerd.

Vraag 52

Krijgt de Commissie m.e.r. de gelegenheid om de zienswijzen te betrekken bij haar advies? Krijgt de Commissie m.e.r. hier ook de tijd voor?

Antwoord 52

Indien de Commissie voor de m.e.r. het verzoek doet om de zienswijzen in het kader van de terinzagelegging van de wijziging van het Luchthavenbesluit Lelystad en de actualisatie van het MER te kunnen betrekken voordat zij haar advies uitbrengt, zal ik de zienswijzen aan de Commissie ter beschikking stellen.

Vraag 53

Waarom zijn er geen mogelijke routes betrokken die een (geringe) interferentie met Schiphol of Defensie opleveren? Zijn bij een gering aantal vliegbewegingen (10K) routes die wel interfereren mogelijk wel inpasbaar?

Antwoord 53

Geen interferentie met het Schipholverkeer en behoud van de Militaire Missie Effectiviteit (MME) zijn belangrijke uitgangspunten bij het ontwerpen en beoordelen van mogelijke aansluitroutes. Bij het verbeteren van de routeontwerpen naar aanleiding van de verschillende consultatiesporen zijn vele alternatieven gezien. Hierbij is ook gekeken naar de interferentie in relatie tot het aantal vliegbewegingen op een bepaalde route. Dit heeft echter niet tot een ander acceptabel voorstel geleid dan het nu gepresenteerde eindontwerp.

Vraag 54

Waarom zijn in de actualisatie nut en noodzaak voor het starten met 10.000 vluchten niet onderbouwd? Heeft het starten van luchthaven Lelystad met 10.000 vliegbewegingen voor de eerste jaren daadwerkelijk een groot effect op de knelpunten van Schiphol? Staat dat effect redelijkerwijs in verhouding tot de toegenomen overlast onder de routes naar Lelystad? Is dit onderzocht?

Antwoord 54

Door de groei op Schiphol in de afgelopen jaren wordt de grens van 500.000 vliegtuigbewegingen dit jaar op Schiphol nagenoeg bereikt. Niet

<sup>3</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 462

alleen de milieuruimte op Schiphol knelt, maar ook de operationele afhandelcapaciteit op de grond en in de lucht. De noodzaak voor een spoedige opening van Lelystad Airport als overloopluchthaven voor Schiphol staat derhalve nog steeds overeind. Met name om capaciteit te creëren in de piekuren van Schiphol voor het mainportgebonden verkeer. In 2015 is de eindafweging gemaakt tussen de onderzochte positieve maatschappelijke effecten van luchthaven Lelystad met 45.000 vliegtuigbewegingen en de in de MER onderzochte effecten op milieu en (externe) veiligheid. Deze afweging heeft geleid tot afgifte van het luchthavenbesluit Lelystad Airport in april 2015. De actualisatie van het MER in 2018 geeft geen aanleiding, ook niet voor de daarin onderzochte situatie met 10.000 vliegtuigbewegingen, om deze afweging nu anders te maken.

Vraag 55

Waarom geeft de MER geen inzicht in de effecten bij de aansluitroutes in de situaties van 25.000 en 45.000 vliegbewegingen? Waarom geeft de MER geen inzicht in de merkbare effecten onder de grenswaarden/normen?

Antwoord 55

Deze effecten zijn wel beschreven in de actualisatie. De resultaten zijn terug te vinden in hoofdstuk 6 en 7 van de actualisatie. Zie verder ook de antwoorden op vraag 27 en 28.

Vraag 56

Staat vast dat na de herindeling alle routes hoger worden gevlogen? Of blijft mogelijk een deel van de vluchten of een deel van de routes laag? Welk deel gaat dan omhoog en welke effecten zijn dan nog waarneembaar op de grond?

Antwoord 56

Het hoger inpassen van de aansluitroutes is een harde randvoorwaarde bij de herziening van het luchtruim. Vanzelfsprekend zullen vliegtuigen ergens moeten dalen respectievelijk stijgen in de nabijheid van de luchthaven. Hoe de aansluitroutes in het herziene luchtruim worden ingetekend, is op dit moment nog niet bekend. Ik heb dat ook in mijn brief van 21 februari jl. aangegeven.

Vraag 57

Als de herindeling niet op tijd af is, blijft Lelystad Airport dan beperkt tot 10.000 vliegbewegingen met laagvliegroutes? Of eindigt dan de uitzondering voor die laagvliegroutes en wordt Lelystad weer gesloten?

Antwoord 57

In de periode tot de herziening van het luchtruim is het aantal vliegtuigbewegingen op Lelystad Airport vanwege de capaciteit in het huidige luchtruim beperkt tot 10.000 per jaar. Dit is door LVNL en CLSK geconcludeerd en bevestigd door de second opinion van het bureau Helios. Dit maximum van 10.000 vliegtuigbewegingen groot commercieel verkeer wordt vastgelegd in afspraken met de luchthaven, LVNL en CLSK. Deze afspraken worden de komende periode nader uitgewerkt en zullen gelden totdat de herziening van het luchtruim het mogelijk maakt de aansluitroutes hoger in te passen en de capaciteit in het luchtruim zodanig is dat groei voorbij dit maximum ook verantwoord kan. Uiteraard zal ik uw Kamer nader informeren over deze afspraken, zodra deze zijn uitgewerkt.

Vraag 58

Is de MER alleen geactualiseerd voor de (herstelde) fouten die de bewonersorganisaties hebben ontdekt, of zijn meer factoren aangepast? Wat waren daar de gevolgen van?

Antwoord 58

Niet alleen de fouten zijn hersteld, er is ook uitgegaan van actuele inzichten en van de meest actuele wettelijke voorschriften. Bijvoorbeeld ten aanzien van de verdeling van het verkeer over de aan- en uitvlieg-routes. In hoofdstuk 3 van de actualisatie zijn de wijzigingen toegelicht. De consequenties van de wijzigingen zijn ook in de actualisatie beschreven, in de hoofdstukken 5 tot en met 7.

Vraag 59

Waarom zijn alleen de emissies tot een hoogte van 900 m onderzocht?

Antwoord 59

Zie het antwoord op vraag 29.

Vraag 60

Waarom worden de CO<sub>2</sub>-emissies en de andere klimaateffecten van vliegtuigemissies op grotere hoogte niet meegenomen?

Antwoord 60

Zie het antwoord op vraag 29.

Vraag 61

Hoe zal het maximale aantal vliegbewegingen, zoals afgesproken met de Kamer, worden gehandhaafd? Vindt handhaving plaats via de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), met maatregelen, dwangsommen en boetes, of blijft het bij afspraken en zelfregulering?

Vraag 62

Op basis van welk criterium zal er op Lelystad Airport worden gehandhaafd, op basis van het aantal vliegbewegingen, de geluidsruijme of beide?

Antwoord 61–62

In het Luchthavenbesluit Lelystad is een algemene milieugebruiksruimte vastgelegd waarbinnen de luchthaven gebruikt mag worden. Dit is gebeurd door middel van het vastleggen van grenswaarden in de vorm van een getalswaarde op zogenoemde handhavingspunten. In aanvulling daarop zal met een wijziging in het luchthavenbesluit het maximum aantal vliegtuigbewegingen van 45.000 voor groot commercieel verkeer en extra handhavingspunten met grenswaarden worden opgenomen. Beide bepalingen zullen door de ILT worden gehandhaafd.

Op grond van artikel 8.70, tweede lid, in samenhang met artikel 8.45 van de Wet luchtvaart is de inspecteur-generaal bij een overschrijding van de vastgelegde grenswaarden verplicht een maatregel op te leggen, die naar zijn oordeel bijdraagt aan het binnen de grenswaarden terugdringen van de belasting vanwege het luchthavenluchtverkeer. Een maatregel kan diep ingrijpen in de exploitatie van een luchthaven en in de mogelijkheden van gebruikers. Een op te leggen maatregel zal dan ook vanzelfsprekend moeten voldoen aan de eisen van behoorlijk bestuur, zoals die onder meer in de Algemene wet bestuursrecht zijn vastgelegd. Overtreding van een maatregel kan bestraft worden met een bestuurlijke boete op grond van artikel 11.16 van de Wet luchtvaart.

Vraag 63

Is het voor controle en sturing op soorten vluchten en het bereiken van de doelstelling om primair Schiphol te ontlasten, niet noodzakelijk om van Lelystad een slotgecoördineerde luchthaven te maken?

Antwoord 63

Op een slotgecoördineerde luchthaven gelden voor de verdeling van slots allocatiecriteria die in de EU-slotverordening zijn vastgelegd. Die criteria voorzien niet in mogelijkheden voor controle en sturing op soorten vluchten.

Vraag 64

Bent u van plan om de door de Schiphol Group voor Lelystad Airport in te dienen capaciteitsdeclaraties onafhankelijk te laten beoordelen alvorens deze door de slotcoördinator te laten vaststellen?

Antwoord 64

Slotcoördinatie van Lelystad Airport is niet aan de orde bij de opening van Lelystad Airport.

Vraag 65

Zal er voor Lelystad een «local rule» voor slottoewijzing worden vastgesteld om te kunnen onderscheiden tussen nieuwe vluchten, vluchten die zijn verplaatst van Schiphol of «general aviation»?

Antwoord 65

Een local rule is een instrument dat kan worden ingezet op een slotgecoördineerde luchthaven. Slotcoördinatie van Lelystad Airport is vooralsnog echter niet voorzien. Het van overheidswege verdelen van verkeer waaraan wordt gerefereerd in de vraag, kan overigens niet door middel van een local rule. Daarvoor is alleen de toepassing van een verkeersverdelingsregel op grond van verordening 1008/2008, een mogelijkheid.

Vraag 66

Als de Algemene wet bestuursrecht (Awb) bijlage 2 beroepsmogelijkheden rond Luchthaven Lelystad uitsluit, omdat deze van «nationale betekenis» is, hoe wilt u dan de aan de Kamer en de omwonenden toegezegde beroepsmogelijkheid vormgeven? Met welke procedure en onder welk recht kunnen burgers dan in beroep gaan? Of wordt Lelystad geschrapt als luchthaven van nationale betekenis?

Antwoord 66

Bestuursrechtelijk bezwaar en beroep is bij wet uitgesloten, omdat het Luchthavenbesluit Lelystad namelijk op de zogeheten negatieve lijst van de Algemene wet bestuursrecht is opgenomen. Bij de burgerlijke rechter kan een procedure worden gevoerd tegen het Luchthavenbesluit Lelystad en een wijziging daarvan.

Vraag 67

Is vastgelegd welk type vliegtuigen gebruik mag maken van Lelystad Airport? Mogen «wide bodies» ook gebruikmaken van de luchthaven? Wat zijn de beperkingen met betrekking tot grootte, gewicht en geluid?

Vraag 68

Kunnen op termijn ook vrachtluchten gebruikmaken van Lelystad Airport? Wat is er nodig om dit mogelijk te maken?

Antwoord 67–68

Het Luchthavenbesluit Lelystad legt een algemene milieugebruiksruimte vast waarbinnen de luchthaven gebruikt mag worden. Deze milieugebruiksruimte is berekend op basis van door de luchthaven geprognoseerde gebruiksgegevens. In het geval van het Luchthavenbesluit Lelystad is gebruik gemaakt van de complete verkeerssamenstelling, zoals door Lelystad Airport verwacht. Er wordt uitgegaan van de te verwachten verkeerssamenstelling en vliegroutes bij 45.000 vliegtuigbewegingen

groot commercieel verkeer, plus klein verkeer, medische en MRO vluchten en de tijden dat er gevlogen wordt.

In het Luchthavenbesluit worden geen beperkingen gesteld ten aanzien van het type luchtvaartuigen dat van de luchthaven gebruik mag maken of het soort vluchten dat uitgevoerd worden. Door de luchthaveninfrastructuur en de lengte van de start- en landingsbaan is het feitelijke gebruik van de luchthaven echter beperkt tot bepaalde type luchtvaartuigen, waardoor groot vrachtverkeer op Lelystad Airport niet mogelijk is.

Vraag 69

Is het mogelijk om ook lijndiensten aan te bieden via Lelystad Airport of zijn uitsluitend vakantiecharters toegestaan? Hoe zit het met vaste lijndiensten naar vakantiebestemmingen? Wat is de definitie van een vakantievlucht?

Antwoord 69

Zowel lijndiensten- als vakantiecharters zijn toegestaan op Lelystad Airport.

In 2012 zijn de segmenten door de stuurgroep Selectiviteit nader uitgewerkt. Segment 5 – het niet-mainportgebonden verkeer – is destijds gedefinieerd als het verkeer van non-hub carriers op Europese of intercontinentale bestemmingen waarop minder dan 10.000 zakelijke vertrekkende reizigers worden vervoerd. In het kader van de verkeersverdelingsregel wordt momenteel een nadere definitie uitgewerkt die voldoet aan de Europese regels van objectiviteit, transparantie en non-discriminatie.

Vraag 70

Wanneer was het duidelijk dat de herindeling van het luchtruim redelijkerwijs niet af zou zijn voor de opening van Lelystad?

Antwoord 70

De afgelopen jaren is uw Kamer geregeld op de hoogte gehouden van de voortgang in de uitvoering van de Luchtruimvisie. Op verzoek van uw Kamer is in de brief aan uw Kamer van 19 september 2017 uitgebreid ingegaan op de relatie tussen de uitvoering van de Luchtruimvisie en de realisatie van Lelystad Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 398). Daarbij is uw Kamer aangegeven dat op 17 december 2015 (Kamerstuk 31 936, nr. 322) uw Kamer is gemeld dat realisatie van alle projecten uit de Luchtruimvisie in relatief korte tijd tot een serie ingrijpende en complexe veranderingen in het Nederlandse luchtruim en het Nederlandse luchtverkeersleidingssysteem leiden. En dat bij de realisatie hiervan rekening dient te worden gehouden met de beschikbare middelen om deze projecten te realiseren, in combinatie met de toenemende claim die de sterke verkeersgroei van de laatste jaren legt op de inzet van schaars beschikbare operationele capaciteit binnen de luchtverkeersleidingsorganisaties. Hierbij is in december 2015 geconstateerd dat de beschikbare capaciteit voor projecten beperkter was dan voorzien ten tijde van het opstellen van de Luchtruimvisie, en dat verwacht werd dat deze ook de komende jaren beperkt zou blijven. Dit heeft eind 2015 geleid tot het tijdelijk stilleggen van projecten en vertraging in de uitvoering van de Luchtruimvisie. Naar aanleiding hiervan is ingezet op het terugdringen van de capaciteitstekorten bij LVNL. Dit heeft er onder andere toe geleid dat vanaf medio 2016 weer voldoende capaciteit inzetbaar was voor de inrichting van luchtverkeersleidingsdiensten op Lelystad Airport.

Vraag 71

Wanneer en door wie is besloten om de MER op basis van aannames te maken?

#### Antwoord 71

De luchthaven heeft in 2013 besloten een MER op te stellen voor de ontwikkeling van Lelystad Airport. Dat MER is in 2014 opgeleverd. Het ministerie heeft in 2017 besloten om dit MER te actualiseren, naar aanleiding van de geconstateerde fouten. Deze actualisatie is in 2018 opgeleverd. In een MER worden doorgaans toekomstscenario's onderzocht op hun mogelijke milieueffecten. Voor Lelystad gaat het dan bijvoorbeeld om aannames over de routes, die immers nog niet gevlogen worden.

#### Vraag 72

Welke klimaateffecten worden doorgerekend in de geactualiseerde MER Lelystad (en de MER Schiphol en overige regionale luchthavens)?

#### Vraag 73

Wordt alleen naar de CO<sub>2</sub>-uitstoot of ook naar de non-CO<sub>2</sub>-klimaateffecten gekeken?

#### Antwoord 72–73

Voor wat betreft het aspect klimaat is in de actualisatie van het MER gekeken naar CO<sub>2</sub>. Zie daarvoor paragraaf 7.2.4 van de actualisatie. Daarnaast is voor het aspect luchtkwaliteit onderzoek gedaan naar de mogelijke effecten van allerlei andere emissies (bijvoorbeeld CO, NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub>, VOS).

#### Vraag 74

Worden de emissies, het effect op de immissie en mogelijke gezondheidseffecten van ultrafijnstofdeeltjes, PM<sub>10</sub>- en NO<sub>x</sub>-deeltjes als gevolg van de groei in vluchten door de uitbreiding van Lelystad Airport in de actualisatie van de MER onderzocht?

#### Antwoord 74

Zie het antwoord op vraag 72. In aanvulling: In de actualisatie is in paragraaf 7.2.3 kwalitatief aandacht besteed aan het thema ultrafijnstof. Daarbij is aangegeven dat nog weinig bekend is over de gevolgen van blootstelling aan ultrafijnstof voor de gezondheid. In dat kader loopt een uitgebreid vijf jaar durend onderzoeksprogramma van het RIVM naar de situatie rond Schiphol. Op basis daarvan wordt bezien of ook een uitspraak kan worden gedaan over de situatie rond andere luchthavens.

#### Vraag 75

Worden hierbij naast het wegverkeer en de emissies op de luchthaven zelf ook de emissies bij het opstijgen en landen van vliegtuigen doorgerekend? Wordt in de bepaling van mogelijke gezondheidseffecten ook het effect van lagere aanvlieg- en landingsroutes in kaart gebracht? Zijn er modellen voor deze unieke situatie (vol gas laag vliegen over grote afstand)?

#### Antwoord 75

Voor de situatie met 45.000 vliegtuigbewegingen groot commercieel verkeer zijn de emissieberekeningen voor verschillende stoffen tot een niveau van 3.000 voet in de actualisatie van het MER opnieuw uitgevoerd. De rekenmethode gaat uit van de zogenoemde landing and take-off cycle (LTO), zoals gedefinieerd door de ICAO in Annex 16 volume II (Aircraft Engine Emissions). Voor de situaties waar langere stukken horizontaal wordt gevlogen, zijn geen specifieke gegevens beschikbaar. In de actualisatie is dit benoemd. Om toch inzicht te krijgen in de emissies is voor de berekeningen de aanname gedaan dat horizontaal delen van de vlucht worden uitgevoerd met «approach» motorsettings. Dit geeft een overschatting van het te verwachten brandstofverbruik (en vermoedelijk

emissiefactor), aangezien het motorvermogen in de situaties met horizontaal vliegen lager zal zijn.

In de tijdelijke situatie met 10.000 vliegtuigbewegingen groot commercieel verkeer is aangenomen dat het verkeer op de aansluitroutes langer op 6.000 voet horizontaal vliegt en later door klimt dan verondersteld in de berekeningen voor de eindsituatie met 45.000 vliegtuigbewegingen. Dit heeft echter geen effect op de emissies tijdens de LTO-cycle, omdat dit deel van de vlucht boven de 3.000 voet ligt. De emissies voor de tijdelijke situatie tot en met 10.000 bewegingen groot commercieel luchtverkeer zijn derhalve niet berekend en passen binnen de berekeningen voor de eindsituatie. Dit is nader toegelicht in de actualisatie in paragraaf 7.2.1.

Vraag 76

Is er overleg geweest met alle gemeenten die onder de nieuwe 40  $L_{den}$ -contour vallen?

Antwoord 76

Ja, met de gemeenten die onder de nieuwe 40  $L_{den}$ -contour vallen is overleg geweest aan de Alderstafel en waar nodig bilateraal.

Vraag 77

Hoe breed is de corridor waarvan piloten gebruik mogen maken en hoe streng wordt deze gehandhaafd?

Antwoord 77

De eis die aan vluchten van en naar Lelystad wordt gesteld, is 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. De verkeersleiding moet kunnen anticiperen op het actuele verkeersbeeld.

Ik ben voornemens om een beleidsregel te maken die de ILT de mogelijkheid geeft te handhaven op het vliegen conform instructies van de verkeersleiding zoals dat ook op Schiphol en de andere luchthavens van nationale betekenis geldt. Dit gaat specifiek over het gebied van nadering en vertrek.

Vraag 78

Is bij het bepalen van de overlast rekening gehouden met de seizoen-spieken van een vakantievliegveld en met het feit dat de meeste vluchten plaatsvinden in periodes dat mensen veel buiten zijn, de ramen open hebben en dus gevoeliger zijn voor het geluid?

Antwoord 78

Nee, de geluidberekeningen zijn uitgevoerd conform het wettelijke berekeningsvoorschrift. Daarbij wordt gekeken naar de jaargemiddelde geluidbelasting ( $L_{den}$ ), waar seizoenpieken onderdeel van zijn. Er wordt gecorrigeerd voor vliegtuigen in de vroege avond tussen 19.00 en 23.00 uur (factor 3,16) en de nacht tussen 23.00 en 07.00 uur (factor 10). Daarnaast zijn de piekbelastingen van een passage van een maatgevend toestel in beeld gebracht.

Vraag 79

Welke maatregelen wilt u nemen om ervoor te zorgen dat burgers in Nederland geen onjuiste informatie meer ontvangen en dat er een objectief beeld kan ontstaan van de milieueffecten van Lelystad Airport?

Antwoord 79

Bij de totstandkoming van de actualisatie zijn verschillende maatregelen genomen om ervoor te zorgen dat daarin de juiste informatie wordt opgenomen. Het NLR heeft de invoergegevens voor de geluidberekeningen hersteld en daarbij intern de kwaliteit getoetst. Aanvullend is in opdracht van het ministerie door onderzoeksbureaus To70 en Adecs Airinfra een validatie uitgevoerd op de invoergegevens. Hetzelfde geldt voor de geluidberekeningen van To70 en Adecs Airinfra, die in opdracht van het ministerie door het NLR zijn gevalideerd. Verder heeft bureau dBvision over het geheel van invoergegevens en berekeningen een contraexpertise uitgevoerd, waarbij de bewonersdelegatie is betrokken. Tot slot brengt de onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. een advies uit over de opgestelde actualisatie van het MER. Met deze maatregelen heb ik er vertrouwen in dat de juiste informatie over Lelystad Airport wordt gepresenteerd richting omgeving en burgers.

Vraag 80

Is er, gelet op het feit dat het conflict van kruisend verkeer rond Zwolle tot 10.000 vliegbewegingen wordt opgelost door het verkeer lateraal te separeren met koersinstructies, zicht op de manier waarop met de situatie wordt omgegaan of kan worden omgegaan boven de 10.000 vliegbewegingen?

Antwoord 80

Nee, bij de herindeling van het luchtruim zal opnieuw moeten worden bekeken samen met de luchtverkeersdienstverleners en de omgeving wat de mogelijkheden zijn.

Vraag 81

Is, zover bij de gemeente bekend en gepland is, in het ontwerpen van de routes en het berekenen van geluidscontouren rekening gehouden met toekomstige uitbreidingsplannen van Zwolle Stadshagen?

Antwoord 81

In de actualisatie van het MER is bij de telling van het aantal woningen en inwoners uitgegaan van de meest actuele informatie uit het BAG (Basisregistraties Adressen en Gebouwen), dat gevuld wordt met gemeentelijke basisinformatie over onder andere woningen. Aanvullend is voor de actualisatie van het MER voor de wettelijke contouren voor geluid (70, 56 en 48 dB(A)  $L_{den}$ ) en externe veiligheid (PR  $10^{-5}$  en  $10^{-6}$ ), waarbinnen ruimtelijke beperkingen worden opgelegd, nagegaan of sprake is van nieuwbouwplannen. Daarvan is geen sprake. Voor gebieden buiten de wettelijke contouren is dat niet nagegaan.

Vraag 82

Worden de afspraken en uitgangspunten die gemaakt zijn aan de Alderstafel, in woonkernen zoals Wezep geschonden bij 45.000 vliegbewegingen binnen de 40 dB-contour? Voldoet routevariant B+ daarmee wel aan de gestelde eisen?

Antwoord 82

De afspraken ten aanzien van routevariant B+ zijn ongewijzigd. In de actualisatie van het MER is wel rekening gehouden met een optimalisatie van routevariant B+, bijvoorbeeld ten aanzien van het eerder klimmen bij Biddinghuizen. Deze passen binnen de gemaakte afspraken.

Vraag 83

Waar eindigen de B+-routes en waar beginnen de aansluitroutes bij het gebruik van de baan richting het zuidwesten en bij het gebruik richting het noordoosten? Waar ligt het exitpunt precies voor de route die leidt over Wezep? Gelden er verschillende regels of afspraken waaraan moet



worden voldaan voor en na dat exitpunt? Wat is in dat licht de consequentie van het feit dat Wezep binnen de 40 dB contour ligt?

Antwoord 83

In mijn antwoord op vragen van de leden Omtzigt en van Helvert van 13 maart 2017 (Aanhangsel Handelingen II 2016/17, nr. 1374) is uw Kamer geïnformeerd over de B+ routeset, waarbij in Bijlage 2 deze kaarten zijn toegevoegd. Er gelden geen verschillende regels of afspraken waaraan moet worden voldaan voor en na een exit- of entry point. Conform de aan de Alderstafel gemaakte afspraken moet 6.000 voet op het oude land gehaald worden. Als er ruimte is zal het betreffende vliegtuig zo snel mogelijk gaan klimmen. De 40 dB(A)  $L_{den}$ -contour is een niet wettelijke contour die in het MER inzichtelijk maakt waar geluidbelasting als gevolg van de ontwikkeling van Lelystad Airport bij 45.000 vliegtuigbewegingen neerslaat.

Vraag 84

Hoe verhoudt zich de langdurige zuidelijke laagvliegroute voor zuidelijke bestemmingen zich qua kerosineverbruik met de route in noordelijke richting over het IJsselmeer/Noord-Holland, die ook wel bekend is als de «Londen-route»?

Antwoord 84

In de actualisatie van het MER is er rekening mee gehouden dat het verkeer uit zuidelijke sectoren via de zuidelijke aan- en uitvliegroutes wordt afgewikkeld. Van «omvliegen» via een noordelijke route is dan ook geen sprake. De eventuele milieueffecten hiervan zijn dan ook niet relevant. Uiteraard geldt dat wanneer een langere route wordt gevlogen er meer kerosine zal worden verbruikt. Het omleiden via het noordwesten (sector 4/5) van vliegtuigen met een zuidelijke bestemming levert een aanzienlijk langere route op met als gevolg een hoger kerosineverbruik. Daarnaast kleven er andere bezwaren aan deze route. Zie het antwoord op vraag 85.

Vraag 85

Is het frequenter gebruiken (meer dan 20%) van de noordelijke route fysiek mogelijk zonder te interfereren met het verkeer vanuit Schiphol? Is het mogelijk deze route vaker te gebruiken en niet alleen voor verkeer naar het westen en noorden?

Antwoord 85

Hoewel meer vluchten naar het zuiden noordelijk afgehandeld zouden kunnen worden, is één van de uitgangspunten voor het ontwerp dat de luchthaven direct ontsloten wordt vanuit alle richtingen/sectoren. Extra omvliegen is immers ongewenst, omdat dat leidt tot additionele geluidshinder op andere locaties en zorgt voor extra milieubelasting. De routes van Lelystad Airport naar specifiek de noordwestelijke sectoren bieden slechts ruimte aan een beperkt aantal vluchten, zodat deze routes de capaciteit voor Schiphol niet negatief beïnvloeden.

Vraag 86

Bent u het er mee eens dat er in de gebieden waar onrust is ontstaan juist geen hogere geluidsniveaus per vlucht ontstaan?

Antwoord 86

De meeste overlast zal worden ondervonden in de directe omgeving van de luchthaven. Doorgaans zal hoe verder en hoe hoger, de overlast minder zijn. Dat wil overigens niet zeggen dat niets gemerkt wordt van vliegtuigen van en naar Lelystad Airport. Lokaal kunnen vliegtuigen

gehoord worden, die bovendien als hinderlijk ervaren kunnen worden. Dat zal per situatie en per persoon verschillen.

Vraag 87

Waarom is het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) ruim twee jaar geleden gestopt met het beheer en de ondersteuning van het Geïntegreerd Externe Veiligheid Reken Systeem (GEVERS)? Hoe is het beheer en de ondersteuning nu geregeld en hoe wordt gegarandeerd dat de gebruikte software betrouwbaar en up-to-date is? Is de versie 2.1.0 nog wel door het RIVM ontwikkeld?

Antwoord 87

Het RIVM was door het voormalige Ministerie van Verkeer en Waterstaat gemandateerd om het beheer en de ondersteuning van het Geïntegreerd Externe Veiligheid Reken Systeem (GEVERS) uit te voeren. Doordat er vanuit het ministerie geen financiële dekking meer beschikbaar was, is dit in 2016 gestopt. Het ministerie heeft daarna het beheer van GEVERS weer zelf ter hand genomen. GEVERS is overigens niet door het RIVM ontwikkeld, maar door commerciële partijen.

De laatste versie van het programma (versie 2.1.0) is actueel en betrouwbaar.

Verbetering en actualisatie vindt doorlopend plaats. Met de ontwikkelaar van de software en andere bij de externe veiligheid betrokken partijen is hierover contact. Ondersteuning met een webapplicatie is nog in ontwikkeling.

Vraag 88

Wat betekenen de extra handhavingspunten die u heeft ingevoerd? Kunt u toelichten waarop en hoe de extra handhavingspunten worden gehandhaafd en welke consequenties deze hebben? Klopt het dat de handhaving in de praktijk neerkomt op het vergelijken van berekeningen van de werkelijke situatie met de berekeningen van de grenswaarden?

Antwoord 88

Voor Lelystad Airport zijn in het luchthavenbesluit twee handhavingspunten voor de grenswaarden voor geluid aan beide kanten van de baan vastgesteld. In aanvulling op deze bestaande handhavingspunten zullen in het Luchthavenbesluit Lelystad extra handhavingspunten worden opgenomen bij gebieden met aaneengesloten woonbebouwing verder weg van de luchthaven. De ILT handhaaft op deze grenswaarden. De handhaving op de grenswaarden vindt plaats op basis van berekeningen van het daadwerkelijke aantal vliegtuigbewegingen, die worden gekoppeld aan de geluidseigenschappen van de daadwerkelijk gevlogen vliegtuigtypen, zoals opgenomen in de appendices behorend bij Bijlage 1 bij de Regeling burgerluchthavens.

Vraag 89

Is er voldoende capaciteit aan luchtverkeersleiding beschikbaar om vliegtuigen vanuit Lelystad in alle gevallen ongehinderd te laten doorstijgen wanneer dat fysiek kan?

Antwoord 89

De eventuele beperking om ongehinderd door te stijgen is afhankelijk van het actuele verkeersaanbod van Schiphol-verkeer en de beperkingen die de huidige luchtruimstructuur met zich meebrengen. De capaciteit aan luchtverkeersleiding is naar verwachting geen beperkende factor.

Het zo snel mogelijk laten doorklimmen van een vliegtuig is ook in het belang van de piloot en de luchtverkeersleider. Een vliegtuig verbruikt namelijk minder brandstof op hogere hoogte, wat voordelig is vanuit economisch perspectief voor de luchtvaartmaatschappij. Een luchtver-

keersleider wil het verkeer zo snel mogelijk laten doorklimmen, omdat daarmee het vliegtuig sneller kan worden overgedragen aan een andere/hogere luchtverkeersleidingsunit en buiten zijn werkgebied valt. Dit reduceert de complexiteit van het werk. Dit is overigens dagelijkse praktijk in de huidige operaties vanaf Schiphol en regionale luchthavens

Vraag 90

Wat betekent de uitspraak dat na 2023 het luchtruim «heringedeeld is» in de wetenschap dat de luchtruimherziening niet een «big bang» is maar een voortdurend en dynamisch proces van kleine stapjes? Wat is het meetbare kenmerk of criterium hiervoor?

Antwoord 90

De komende luchtruimherziening is de grootste aanpassing aan ons luchtruim in tientallen jaren. Dat vraagt een groot aantal stappen met veel onderlinge afhankelijkheden. Ook met de buurlanden zullen afspraken gemaakt moeten worden. De doelstellingen, projecten en ontwerpcriteria zullen tot en met het najaar van 2018 in een participatief proces nader worden uitgewerkt in het programmaplan Het luchtruim zal in 2023 in zijn geheel moeten zijn herzien. Als er onderdelen zijn die eerder kunnen worden doorgevoerd, zal dat worden gedaan.

Waar mogelijk gebeurt dat dus ook al vóór 2023. De luchtruimherziening kan in die zin worden gezien als een continu proces.

Ook ná 2023 zal verder gewerkt blijven worden aan aanpassingen aan het luchtruim, onder andere door het uitvoeren van innovaties vanuit het Europese SESAR-onderzoeksprogramma.

Vraag 91

Vanaf wanneer en hoe vaak zal het «flexible use of airspace»-principe kunnen worden toegepast om zo het militaire luchtruim, wanneer dit niet wordt gebruikt, open te stellen voor de vluchten van en naar Lelystad Airport? Klopt het dat dit slechts een kwestie van onderling afspreken is en nu al mogelijk is zonder herindeling van het luchtruim? Klopt het dat dergelijke afspraken snel te maken zijn en al tot minder geluidshinder kunnen leiden vóór 2023?

Antwoord 91

Afgelopen jaren is veel voortgang geboekt met betrekking tot het flexibel gebruik van het luchtruim. Het FUA concept geeft de mogelijkheid om de totale capaciteit van het luchtruim te verhogen, door indien de militaire oefen- en trainingsgebieden niet worden gebruikt, dit luchtruim voor civiel verkeer beschikbaar te stellen.

Ten behoeve van Lelystad zijn er een aantal naderings- en vertrekroutes die door het militair beheerde luchtruim gaan. Indien de daar gesitueerde militaire oefengebieden zijn geactiveerd zorgt dit voor een maximale vlieghoogte van 9000 voet op delen van deze routes. Door het toepassen van FUA ontstaat de mogelijkheid om eerder boven deze hoogte te klimmen. Deze principes worden al toegepast en dit zal met de openstelling van Lelystad voor groothandelsverkeer onverminderd zo blijven. Hoogtebeperkingen onder de 9000 voet zijn het gevolg van de civiel beheerde luchtruimstructuur. Op lagere hoogte zal het toepassen van FUA daarom geen vermindering van de geluidshinder tot gevolg hebben.

Vraag 92

Hoe en op welk moment stelt u vast dat de marktbenadering voldoende of onvoldoende effect heeft? Hoe wordt vastgesteld wat het moment is voor het effectueren van de verkeersverdelingsregel en wat gebeurt er dan?

#### Antwoord 92

Teneinde een effectief selectiviteitbeleid te voeren dat voorziet in (1) het reserveren van capaciteit op Lelystad Airport voor vakantieverkeer afkomstig van Schiphol en (2) het benutten van de vrijgevallen capaciteit op Schiphol voor mainportgebonden verkeer, is er een pakket aan maatregelen nodig, bestaande uit marktmaatregelen en als sluitstuk overheidsmaatregelen. Uitgangspunt is de marktwerking waarbij Schiphol Group luchtvaartmaatschappijen stimuleert vakantievluchten, afkomstig van Schiphol, uit te voeren vanaf Lelystad Airport. Dit stimuleringsbeleid bestaat onder meer uit een aantrekkelijk product- en faciliteitenaanbod. Daarnaast wordt een verkeersverdelingsregel uitgewerkt. In een later stadium zal ik uw Kamer hierover meer in detail informeren.

#### Vraag 93

Wat zijn de kosten van het uitvoeren van een geluidsmeting van B737's die op 6000 voet en hoger vliegen? Wie draagt deze kosten?

#### Antwoord 93

Voor het uitvoeren van geluidmetingen van vliegverkeer aan de grond is een beperkt aantal marktpartijen beschikbaar; uiteraard hanteren deze aanbieders verschillende tarieven. Onderzoekskosten worden normaliter gedragen door de opdrachtgever van een onderzoek.

Voor het uitvoeren van geluidmetingen is het niet relevant of dit dichtbij of verder weg is van de luchthaven. De rol van achtergrondgeluid kan verder van de luchthaven groter worden, gezien de relatieve afname van het vliegtuiggeluid.

Voor een geluidsmeting moet (conform normen/protocol) een plan van aanpak worden gemaakt, opstellingen geplaatst ter plekke, apparatuur worden geijkt, metingen worden uitgevoerd, analyses gemaakt en gerapporteerd; meestal worden er geluidmetingen gedaan op meerdere plekken.

#### Vraag 94

Hoe is het aantal gehinderde bewoners in de omgeving van Schiphol te vergelijken met het aantal gehinderde bewoners binnen de provincie Flevoland, dat volgens de actualisatie c.q. de herberekening tot onder 200 is gedaald?

#### Antwoord 94

Voor Schiphol gelden de zogenoemde gelijkwaardigheidscriteria. Dat betekent onder andere dat maximaal 12.200 woningen een geluidbelasting van 58 dB(A)  $L_{den}$  of meer mogen ontvangen en sprake mag zijn van maximaal 180.000 ernstig gehinderden met een geluidbelasting van 48 dB(A)  $L_{den}$  of meer. De gebruiksprognose voor het jaar 2018 gaat uit van 9.200 woningen met een geluidbelasting van 58 dB(A)  $L_{den}$  of meer en 126.500 ernstig gehinderden met een geluidbelasting van 48 dB(A)  $L_{den}$  of meer.

In het geval van Lelystad Airport gaat het bij de eindsituatie met 45.000 vliegtuigbewegingen binnen de 56  $L_{den}$  contour om 31 woningen en binnen de 48 dB(A)  $L_{den}$  contour om 146 ernstig gehinderden. Gecorrigeerd voor het aantal vliegtuigbewegingen groot verkeer gaat het bij Lelystad dan om een fractie van het aantal woningen en het aantal ernstig gehinderden ten opzichte van Schiphol. In 2014 heeft de Alderstafel geconstateerd dat ook bij een zeer conservatieve raming het toevoegen van de 45.000 vliegbewegingen op Schiphol een factor 10 aan extra hinder in de omgeving van Schiphol oplevert dan bij Lelystad<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> Advies Hans Alders, bijlage bij Kamerstuk 31 396, nr. 201

#### Vraag 95

Wat is de laterale tolerantie voor individuele vliegtuigen op de te volgen routes? Wat is de bandbreedte (1 sigma) links en rechts van de op de kaarten aangegeven routes? Is in het bepalen van de geluidscontouren, bijvoorbeeld in de bochten, een dergelijke spreiding op de te volgen routes meegenomen?

#### Antwoord 95

De vliegtuigen van en naar Lelystad Airport zijn uitgerust met een vliegnaauwkeurigheid van 1 zeemijl. Zie hiervoor ook antwoord 11 en 77. Deze vliegnaauwkeurigheid voor zowel rechte stukken als bochten is meegenomen in de berekeningen met betrekking tot de MER-actualisatie.

#### Vraag 96

Is de piekbelasting lager dan 60 dB boven Zwolle Stadshagen en boven Wezep of is de berekening niet uitgevoerd? Wat is de piekbelasting in de bocht bij Zwolle Stadshagen wanneer er geland wordt op baan 05?

#### Antwoord 96

Zie het antwoord op vraag 12. In aanvulling: Voor Zwolle Stadshagen geldt dat in het MER voor de eindsituatie van 45.000 vliegtuigbewegingen de piekbelasting voor naderingen op baan 05 bij vliegen op een hoogte van 3.000 voet (circa 900 meter) circa 60 dB bedraagt. Voor de situatie tot de herindeling geldt dat Zwolle Stadshagen wordt gepasseerd op 5000 voet. Bij het vliegen op 5000 voet zal de piekbelasting lager zijn. Voor Wezep geldt dat bij horizontaal vliegen op 6.000 voet (circa 1.800 meter) de piekbelasting circa 55 dB is. Indien een vliegtuig ter hoogte van Wezep doorklimt kan de piekbelasting met circa 10 dB toenemen. Deze waarden gelden buitenshuis. Binnenshuis is het geluidniveau doorgaans 20 tot 25 dB lager.

#### Vraag 97

Is het juist dat op basis van de actualisatie c.q. de herberekening de indicatieve geluidcontour van 40  $L_{den}$  in Gelderland bij Wezep kleiner en niet groter wordt?

#### Antwoord 97

Ja dat is juist. Dit is voor de eindsituatie met 45.000 vliegtuigbewegingen toe te schrijven aan het feit dat al eerder bij Biddinghuizen wordt geklommen en vliegtuigen ter hoogte van Wezep in de berekeningen daardoor meer hoogte hebben dan verondersteld in het MER uit 2014.