

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

### 3131

Vragen van het lid **Kröger** (GroenLinks) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *enkele onderwerpen met betrekking tot Lelystad Airport* (ingezonden 24 mei 2019)

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 20 juni 2019).

#### Vraag 1

Kunt u een toelichting geven op de (gedeeltelijke) afwijzing van het verzoek, gebaseerd op de Wet Openbaarheid van bestuur (WOB), van Jan Salden/ Eénvandaag met betrekking tot de Verkeersverdelingsregel (VVR) Schiphol-Lelystad<sup>1</sup>, die deels wordt gemotiveerd met een verwijzing naar onevenredige schade aan de belangen van Schiphol en dat deze schade niet in verhouding staat tot het (publieke) belang bij openbaarmaking? Wat is het particuliere belang van Schiphol en hoe kan dit anders zijn dan het publieke belang, gezien het feit dat Schiphol een bedrijf in publieke handen is dat nadrukkelijk de publieke zaak zou moeten dienen?

#### Antwoord 1

Het besluit op het Wob-verzoek is op 22 mei 2019 genomen en de afwegingen zijn in dit besluit gemotiveerd. Tegen dit besluit staat bezwaar- en beroep bij de rechter open. Als toelichting wijs ik op de in dit besluit gemotiveerde afwijzing om een tweetal externe adviezen openbaar te maken. Het betreft in het ene geval een concept juridisch advies van een advocaat aan zijn cliënt (Schiphol), waarvan de definitieve versie niet aanwezig is op mijn departement. De betreffende informatie is door Schiphol zonder dat daartoe een wettelijke verplichting bestaat op vertrouwelijke basis aan mij verstrekt. In het andere geval betreft het een document waarin juridische instrumenten ter onderbouwing van selectiviteit zijn uitgewerkt. Het document is opgesteld voor de Commissie Shared Vision. Ook dit betreft een conceptversie. Op grond van artikel 10, tweede lid, aanhef en onder g, van de Wet openbaarheid van bestuur blijft openbaarmaking achterwege voor zover het belang daarvan niet opweegt tegen het belang van het voorkomen van onevenredige bevoordeling of benadeling van bij de aangelegenheid betrokken natuurlijke personen of rechtspersonen dan wel van derden. Gelet op de aard en de inhoud van beide documenten zijn deze niet openbaar gemaakt.

<sup>1</sup> IENW/BSK-2019/108844

Met het oog op een zorgvuldige en effectieve besluitvorming acht ik het van belang dat dergelijke gegevens op een vertrouwelijke basis aan mij verstrekt kunnen worden. Openbaarmaking van de gevraagde informatie zou een zorgvuldig en effectief proces van besluitvorming kunnen raken. Bij openbaarmaking van deze documenten kunnen daarnaast de belangen van Schiphol en anderen onevenredig worden geschaad. Het betreft in dit geval informatie afkomstig van een derde die de betreffende informatie aan mij vertrouwelijk heeft verstrekt. Zowel het belang van een zorgvuldig en effectief proces van besluitvorming alsmede het belang van Schiphol wegen naar mijn overtuiging in dit geval zwaarder dan het publieke belang van openbaarmaking.

Vraag 2

Op welke momenten bent u gewaarschuwd voor mogelijke juridische problemen met de eerder voorgestelde VVR? Hoe is hiermee omgegaan?

Antwoord 2

Zoals ik u per brief van 4 december heb aangegeven (Kamerstuk 31 936, nr. 533), heeft de Europese Commissie mij, mede naar aanleiding van een marktconsultatie, laten weten bezwaren te hebben tegen de VVR in de vorm zoals ik die had genotificeerd op 12 juli 2018. Omdat hierdoor geen zicht meer was op goedkeuring van deze VVR heb ik de notificatie ingetrokken. In overleg met de Europese Commissie ben ik tot een aangepaste VVR gekomen die op 17 januari 2019 drie weken ter publieke consultatie is voorgelegd. Naar aanleiding hiervan heb ik overleg gevoerd met betrokken marktpartijen en met de Europese Commissie. Op basis van deze gesprekken heb ik besloten om de verkeersverdelingsregel op enkele punten aan te passen. De aangepaste VVR heb ik op 25 maart 2019 genotificeerd bij de Europese Commissie (Kamerstuk 31 936, nr. 574/584).

Vraag 3

Kunt u de (eerdere) juridische adviezen met betrekking tot de VVR met de Kamer delen?

Antwoord 3

Het is van belang dat juridische adviezen die zijn opgesteld ten behoeve van intern beraad vertrouwelijk kunnen blijven. Indien juridische adviezen die zijn opgesteld ten behoeve van externe partijen (derden) door die partijen in vertrouwelijkheid aan mij worden verstrekt, geldt dat ik naast de belangen van mijn ministerie ook de belangen van deze derden behoor mee te wegen. Zie ook het antwoord op vraag 1.

Vraag 4

Kunt u vertellen wat de commissie «Shared Vision» van KLM, Schiphol en uw ministerie is? Is deze commissie nog actief? Hoe verhoudt het bestaan van een dergelijke commissie zich tot de toezeggingen van KLM en Schiphol aan de Autoriteit Consument en Markt (ACM) over een gelijk speelveld uit 2017? Wordt de inhoud van wat wordt besproken in deze commissie gedeeld met de ACM? Kunt u het advies van deze commissie met de Kamer – desnoods vertrouwelijk – delen?

Antwoord 4

In augustus 2012 is de zogenaamde Commissie Shared Vision ingesteld door de drie ministeries van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), Financiën en Economische Zaken (EZ). Uw Kamer is hierover geïnformeerd in antwoord op Kamervragen van het lid Kuiken (brief van 21 september 2012, Aangangsel Handelingen II 2012/13, nr. 66). De commissie – onder voorzitterschap van de heer Alders – bestond uit leden op voordracht van de Staat, de Raad van Commissarissen Schiphol en de Raad van Commissarissen KLM. De opdracht aan de Commissie bestond uit twee delen. Het eerste deel betrof kort samengevat een terugblik op de naleving van de gemeenschappelijke visie inzake de selectieve ontwikkeling van Schiphol, zoals neergelegd in het Aldersakkoord uit 2008. In het tweede deel van de opdracht heeft de commissie de implicaties gezien voor de investeringen in de Mainport in de komende jaren en de financiële gevolgen hiervan voor de tariefontwikkeling. Uw kamer is op 10 december 2012 geïnformeerd over de eerste rapportage

en op 22 maart 2013 over de tweede rapportage (Kamerstuk 29 665, nrs. 183 en 187). Met de oplevering van de tweede rapportage is het werk van de commissie voltooid. Deze commissie is dus niet meer actief.

#### Vraag 5

Waarom heeft u ervoor gekozen om geen geanonimiseerde beleidsopvattingen te openbaren, ondanks dat de wet dit nadrukkelijk mogelijk maakt?

#### Antwoord 5

De gevraagde informatie betreft voor een deel documenten die zijn opgesteld ten behoeve van intern beraad. Dit betreft een interne nota en e-mails tussen verschillende medewerkers van mijn ministerie en enige e-mails met correspondentie over een juridisch advies. Deze documenten bevatten hoofdzakelijk persoonlijke beleidsopvattingen van ambtenaren. Zoals aangegeven in het besluit op het Wob-verzoek acht ik het niet in het belang van een goede en democratische bestuursvoering indien de standpunten van ambtenaren zelfstandig worden betrokken in de publieke discussie.

#### Vraag 6

Kunt u uw opdracht aan het adviesbureau m<sup>3</sup> toelichten om (nogmaals) de belangstelling van luchtvaartmaatschappijen voor Lelystad te onderzoeken? Hoe verhoudt zich de door u genoemde onafhankelijkheid tot de nauwe verwevenheid van dit bureau met de luchtvaartsector, onder andere door eerdere opdrachten voor onder meer Schiphol en het exclusieve partnerschap met Airbus, waarbij m<sup>3</sup> zowel Airbus zelf als klanten van Airbus zou adviseren?

#### Antwoord 6

Zoals ik heb aangegeven in mijn brief aan uw Kamer van 17 januari 2019 (Kamerstuk 31 936, nr. 574), laat ik op dit moment een onafhankelijke analyse uitvoeren naar de te verwachten verplaatsing van vluchten van Schiphol naar Lelystad Airport op basis van de voorgestelde VVR. Daarbij zal de belangstelling van marktpartijen om vluchten van Schiphol naar Lelystad Airport te verplaatsen worden betrokken, waarmee meer zicht zal zijn op de te verwachten effectiviteit van de VVR en het aspect autonome groei. Ik zal uw Kamer over de resultaten van deze analyse informeren zodra deze is afgerond.

Het bureau dat de analyse uitvoert is m<sup>3</sup>, een onafhankelijk bureau met operationele- en bedrijfseconomische expertise van de Nederlandse luchtvaartindustrie. Deze expertise is van belang om dit onderzoek goed te kunnen uitvoeren; ervaring in de sector is een belangrijke voorwaarde hiervoor. Dat m<sup>3</sup> verschillende opdrachtgevers heeft bediend, strekt in dit verband tot aanbeveling en betekent omgekeerd niet dat zij afhankelijk is van haar opdrachtgevers. De aanpak door m<sup>3</sup> bestaat uit zowel extensieve interviewrondes met een diversiteit aan betrokken partijen als feitelijke analyses.

#### Vraag 7

Wat is de reden voor dit onderzoek? Twijfelt u aan de aantrekkelijkheid van Lelystad Airport? Twijfelt u aan de (economische) haalbaarheid van de voorgestelde VVR? Zijn de voorspellingen van de Businesscase Lelystad Airport en de maatschappelijke kosten en batenanalyse (MKBA) nog wel accuraat of moeten deze opnieuw worden onderzocht?

#### Antwoord 7

Het onderzoek wordt uitgevoerd om de verwachte verplaatsing van vluchten van Schiphol naar Lelystad Airport in beeld te brengen.

De kosten en baten van het openstellen van Lelystad Airport voor commercieel verkeer zijn in beeld gebracht. In 2008 is een MKBA opgesteld door de onafhankelijke bureaus Decisio, Louter en SEO. Deze MKBA is in 2014 geactualiseerd. De actualisatie betrof onder meer het bepalen van de kosten en baten van het overeengekomen maximum aantal vliegtuigbewegingen voor Lelystad Airport van 45.000. Deze actualisatie is opgesteld door de onafhankelijke bureaus Decisio, SEO en To70. Beide MKBA's zijn door de opstellers uitgevoerd conform de destijds geldende OEI-leidraad voor MKBA's die door het CPB en PBL is opgesteld.

In de MKBA is, conform de OEI-leidraad, aandacht gegeven aan de negatieve effecten voor mens, milieu en ruimte als gevolg van de opening van de luchthaven. Dit zijn de zogenaamde externe effecten. Deze zijn zoveel mogelijk gekwantificeerd en gemonetariseerd. Waar dit niet mogelijk was, zijn die effecten kwalitatief beschreven en geduid. Hierbij is de relatie met het MER gelegd voor verdere invulling van het effect.

De conclusie die op basis van de MKBA kan worden getrokken is dat de maatschappelijke baten factoren hoger zijn dan de maatschappelijke kosten, ook met inachtneming van de door de opstellers niet gekwantificeerde posten. In de MKBA is bovendien in een gevoeligheidsanalyse onderzocht wat de gevolgen zouden zijn van autonome groei voor de uitkomst van de MKBA. Er is momenteel dan ook geen aanleiding om deze MKBA nogmaals te actualiseren. Voor de verdere beantwoording van deze vraag verwijs ik naar mijn antwoord op vraag 6.

Vraag 8

Zijn er, sinds de eerdere MKBA nieuwe of niet eerder of onvoldoende onderzochte (maatschappelijke) kosten bij gekomen? Zo ja, kunt u deze inzichtelijk maken?

Antwoord 8

Voor de beantwoording van deze vraag verwijs ik naar mijn antwoord op vraag 7.

Vraag 9

Bent u bereid tegemoet te komen aan het verzoek van de gemeenten Elburg, Hattem, Heerde, Kampen, Oldebroek en Zwolle, geuit in hun brief van 20 mei 2019, waarin zij hebben aangegeven dat hun vertrouwen is geschaad en waarin zij vragen of u (onder andere) inzichtelijk wilt maken welke gevolgen het Startbesluit heeft voor de regio Noord-Veluwe?

Antwoord 9

De gemeenten stellen dat de effecten van de maatregelen uit de Startbeslissing niet zijn meegenomen in de varianten voor aanpassing van de vertrekkende route nabij Wezep. De twee sporen staan echter los van elkaar. De twee sporen zijn: de verbetering van de tijdelijke aansluitroutes en de integrale herziening van het luchtruim. Sinds de consultatiefase in het najaar van 2017 werken de ministeries van IenW en Defensie en de luchtverkeersleidingorganisaties aan een verbetering van de ligging en het gebruik van de tijdelijke aansluitroutes. Dit heeft geleid tot diverse aanpassingen op het routeontwerp. De verkenning naar verbetering nabij Wezep was de laatste toezegging in een reeks verbeteringen. Via intensieve samenwerking met de gemeenten Oldebroek, Hattem, Heerde, Elburg en later ook met de gemeenten Kampen en Zwolle liggen drie route-alternatieven voor vertrekkend verkeer op tafel die – als hiertoe uiterlijk begin juni wordt besloten – nog per opening van Lelystad Airport zoveel mogelijk bebouwd gebied kunnen vermijden. Alle varianten leiden tot substantiële vermindering van het aantal inwoners onder de routes. De varianten verschillen qua ligging, niet in de hoogte.

Het tweede spoor betreft de integrale herziening van het luchtruim. Dat moet tot een betere inpassing van de Lelystad-routes leiden. Naar aanleiding van de wens van de omgeving en de Tweede Kamer heb ik, mede namens de Staatssecretaris van Defensie, toegezegd nog vóór 2023 de belemmeringen weg te nemen om zo veel mogelijk ongehinderd te kunnen klimmen op de aansluitroutes. Dit is reeds mogelijk in winter 2021/2022. De maatregelen uit de startbeslissing zijn bedoeld om op *alle* aansluitroutes in alle vijf de luchtruimsectoren hoger te vliegen door zowel naderend als vertrekkend verkeer. In hun brief gaan de gemeenten ervan uit dat altijd op een vast punt direct na Wezep gestegen gaat worden. Dat is niet het geval. Doorstijgen zal ná de regio Wezep/Hattem gebeuren. Een exacte locatie van doorstijgen kan op geen enkele route ter wereld gegeven worden, omdat er sprake is van diverse variabelen. De locatie is namelijk afhankelijk van weersomstandigheden (luchtdruk, windrichting en -snelheid, temperatuur), type vliegtuig, actueel verkeersbeeld, en daarmee het precieze moment van kliminstructie door de verkeersleiding, en de snelheid waarmee de piloot de instructie

opvolgt. Ik wijs erop dat ook in het huidige ontwerp na Wezep doorgestegen kan worden als het actuele verkeersbeeld dat toelaat.

In de MER-actualisatie is aan de hand van een gevoeligheidsanalyse inzichtelijk gemaakt wat het betekent als al het verkeer altijd op precies hetzelfde punt zou doorklimmen. De conclusie is dat ook in dat scenario de jaarlijkse geluidsbelasting niet in de buurt komt van de wettelijke contouren. Door de variabele omstandigheden zal het moment van doorklimmen spreiding kennen, en zal de resulterende jaarlijkse geluidsbelasting ook lager zijn dan de niet-wettelijke en informatieve contouren die gepresenteerd zijn in de MER-actualisatie.

Ongeacht de maatregelen uit de Startbeslissing om eerder dan 2023 al hoger te kunnen gaan vliegen, zullen alle drie de alternatieven uit het eerste spoor een verbetering opleveren ten opzichte van de huidige situatie, omdat hiermee bebouwd gebied zoveel mogelijk kan worden vermeden. Aangezien bij de besluitvorming niet alleen getalsmatige analyses maar ook lokale aandachtspunten een rol kunnen spelen die regionaal moeten worden afgewogen, hecht ik waarde aan een advies van de gemeenten. Daarover ben ik nog in gesprek.

Vraag 10

Kunt u deze vragen beantwoorden voor het algemeen overleg Selectiviteitsbeleid Schiphol-Lelystad Airport van 5 juni 2019?

Antwoord 10

Ik zal de beantwoording van de vragen zo snel mogelijk aan uw Kamer toesturen.