

Vergaderjaar 2019–2020

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 707

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 12 december 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 2 juli 2019 inzake de Nota van antwoord ingediende zienswijze Wijziging Luchthavenbesluit Lelystad (Kamerstuk 31 936, nr. 643).

De Minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 9 december 2019. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

Nr.	Vraag
1	<p>Zijn er ná het tot stand komen van de geactualiseerde milieueffectrapportage (MER) nieuwe nationale en internationale wettelijke voorschriften en andere relevante feiten, inzichten, normen en criteria aan het licht getreden die tot herijking van processen en/of inhoud zouden kunnen of moeten leiden en bij de beleidsafwegingen in de Kamer betrokken moeten worden? Zo ja, om welke fenomenen gaat het en hoe taxeert u de betekenis ervan voor de besluitvorming over Lelystad Airport? Gelieve hierbij ook de feiten en ontwikkelingen na de op pagina 10 genoemde datum van 31 mei 2019 mee te nemen. Liggen er nog meer zulke feiten en ontwikkelingen in het verschiet?</p> <p>Antwoord De actualisatie van het MER voldoet aan de geldende normen en regels. Daar waar een nieuw inzicht aan de orde is, is getoetst of dit tot een andere alternatievenafweging had geleid. Alleen voor het aspect stikstofdepositie is een nieuw inzicht aan de orde. Dit als gevolg van de uitspraak van de Raad van State over het Programma Aanpak Stikstof. Dit inzicht heeft geen gevolgen voor het MER, zie ook het antwoord op vraag 54. Voor inzichten ten aanzien van beleidskeuzes verwijs ik naar het antwoord op vraag 23.</p>
2	<p>Hoe zijn de verwachte reistijdwinsten bij openstelling van Lelystad Airport voor reizigers woonachtig in Nederland en in het buitenland verdeeld?</p> <p>Antwoord In 2014 is de rapportage Actualisatie quick scan MKBA Schiphol en Lelystad Airport Middellange termijn opgesteld. CPB, PBL en KiM zaten in de begeleidingsgroep van deze studie, hebben toegezien op de toepassing van de toen geldende richtlijnen en hebben bijgedragen aan de kwaliteitsborging hiervan. De gevraagde onderverdeling in de reistijdwinsten is niet gemaakt in deze rapportage en daar is dan ook geen inzicht in. De reistijdefecten van passagiers met herkomst of bestemming Nederland zijn meegenomen. Met deze benadering is een waarde toegekend aan de kortere reistijd voor buitenlandse reizigers die baten opleveren voor het Nederlandse bedrijfsleven (zowel de buitenlandse toerist die langer in Nederland kan blijven, vaker komt, meer bereid is te betalen door goede verbinding, als de zakelijke buitenlandse reiziger met positieve invloed op het vestigingsklimaat). Reistijdwinsten van reizigers met herkomst buiten Nederland die met auto/ov vanuit hun thuisland reizend (bijvoorbeeld Belgen of Duitsers) gebruik maken van Lelystad Airport om hiervandaan naar hun bestemming te vliegen, zijn niet meegenomen. In het kader van de uitwerking van de motie van de leden Bruins en Paternotte wordt het onderwerp reistijdwaardering nader uitgewerkt.</p>
3	<p>Hoe zijn de kosten, d.w.z. de effecten op de woningwaarde, klimaat en luchtkwaliteit, verdeeld over de regio's?</p> <p>Antwoord De Actualisatie quick scan MKBA Schiphol en Lelystad Airport Middellange termijn uit 2014 heeft een nationale invalshoek; er is geen regionale analyse gemaakt. Uit de MKBA rapportage kan worden afgeleid dat de kosten van geluidhinder via het effect op de woningwaarde gekoppeld is aan de wettelijke Lden-contouren uit het MER. Deze kosten vallen dan ook in de regio nabij de luchthaven. De kosten voor luchtkwaliteit zijn bepaald op basis van lokale emissies die vrijkomen tijdens taxiën, opstijgen en landen (ook deze komen in de directe omgeving van de luchthaven terecht), en op basis van het voor- en natransport van reizigers. De klimaatkosten zijn niet aan een regio toe te rekenen, vanwege het karakter van broeikasgas. Het is een mondiaal probleem.</p>
4	<p>Als straks de grens van 50.000 vliegbewegingen gepasseerd is, krijgen we dan de situatie dat er enerzijds met Doc29 gerekend wordt om geluidsbelastingkaarten en actieplannen op te stellen, conform Richtlijn 2002/49/EG en 2015/996/EU, en dat er anderzijds met het Nederlands Regionaal Model (NRM) gerekend wordt voor de handhaving?</p> <p>Antwoord Richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai bevat de verplichting om geluidsbelastingkaarten en -actieplannen te maken voor belangrijke luchthavens (>50.000 vliegtuigbewegingen). In 2022 dient alleen voor Schiphol de geluidskaart voor de eerste maal berekend te worden met Doc29. Dit betreft dan de gerealiseerde situatie in het jaar 2021 en niet hetgeen maximaal is toegestaan. De verplichting om in die gevallen geluidsbelastingkaarten te maken staat los van de handhaving. Het luchthavenbesluit stelt grenzen aan de hoeveelheid geluid die de luchthaven jaarlijks mag produceren. Handhaving geschiedt door de Inspectie Leefomgeving en Transport op basis van de geluidsruimte in handhavingpunten en het in het luchthavenbesluit vastgelegde maximaal aantal vliegtuigbewegingen. Een handhavingpunt is een specifieke locatie waarvoor de maximaal toegestane jaarlijkse geluidbelasting (L_{den}) is berekend. Dit is inderdaad gebeurd met het NRM. Zie hiertoe ook het antwoord op vraag E5 in paragraaf 10.1 over handhaving (pagina 174 en 175) in de nota van antwoord.</p>

Nr.	Vraag
5	<p>Waarom moet Doc29 eerst wettelijk geïmplementeerd worden voor Schiphol, voordat andere luchthavens aan de beurt zijn? In hoeverre verplicht Richtlijn 2002/49/EG Nederland om de wetgeving voor het geluid rondom belangrijke luchthavens te baseren op de L_{den}? Zouden we weer terug kunnen naar de Kosteneenheid?</p> <p>Antwoord</p> <p>Een advies van de commissie m.e.r. in 2016 was aanleiding om Doc29 direct in te voeren voor herberekening van de geluidbelasting in het MER Nieuwe Normen en Handhavingssysteem Schiphol. Dat heeft veel extra inspanning gekost. Ik noem het proces met experts en belanghebbenden om te komen tot optimale keuzes voor het inrichten en beschikbaar krijgen van nauwkeuriger invoergegevens, bijvoorbeeld over geluid- en prestaties van individuele vliegtuigtypes, mede in relatie tot verschillende banen en routes op Schiphol. Zie ook de peer review van de heer Darren Rhodes van de UK-CAA (de Engelse luchtvaartautoriteit) over de Doc29 implementatie.</p> <p>Momenteel wordt bezien of, en zo ja, op welke wijze en wanneer Doc29 voor de regionale luchthavens geschikt gemaakt en geïmplementeerd kan worden. Om Doc29 geschikt te maken voor luchthavens van regionale betekenis moet een aantal stappen worden doorlopen. Zo ontbreken sommige geluidgegevens van vliegtuigtypes in de ANP database die moeten worden ingeschat op basis van een substitutiemethode. Verder ontbreken helikoptergegevens en zijn voor het kleine verkeer onvoldoende gegevens beschikbaar. Dit vergt dat geluid- en prestatiegegevens van het verkeer geschikt moeten worden gemaakt om te kunnen rekenen volgens dit rekenvoorschrift. Ook moet de software aangepast worden om op basis van Doc29 te kunnen rekenen, omdat de huidige L_{den} tool daarvoor niet geschikt is.</p> <p>Als blijkt dat Doc29 geschikt te maken is voor regionale luchthavens, dan zal hiervoor een proces met alle betrokken partijen moeten worden doorlopen, waaronder de provinciebesturen aangezien die bevoegd gezag kunnen zijn. Het is belangrijk dit zorgvuldig te doen aangezien op basis van geluidberekeningen bepalingen worden opgenomen in een luchthavenbesluit en partijen aan dat besluit rechtszekerheid ontnemen. Zie hiertoe ook de nota van antwoord (paragraaf 8.9.2 op pagina 139 en 140) het antwoord op de vragen Q: 25 + C38 + C65 + C96 + C97 + C98 + C64 + C50 + C95.</p> <p>Overeenkomstig artikel 1 van Richtlijn 2002/49/EG is het doel van de richtlijn een gemeenschappelijke aanpak te bepalen om op basis van prioriteiten de schadelijke gevolgen, hinder inbegrepen, van blootstelling aan omgevingslawaai te vermijden, te voorkomen of te verminderen. Voor de vijfjaarlijks te publiceren geluidkaarten en geluidactieplannen is de toepassing van de L_{den} en L_{night} geluidmaten en de gemeenschappelijke rekenmodellen verplicht. De Regeling burgerluchthavens bevat het wettelijk rekenvoorschrift voor geluidberekeningen in het kader van een MER voor een Luchthavenbesluit. In het Besluit burgerluchthavens is L_{den} als dosismaat voor de handhaving van grenswaarden in handhavingpunten opgenomen. Terug gaan naar de Kosteneenheid is dan ook niet aan de orde.</p>
6	<p>Waarom worden de geluidstabellen wel gecorrigeerd in Doc29, maar niet in het NRM?</p> <p>Antwoord</p> <p>De Doc29 rekenmethode biedt de mogelijkheid om specifiek lokale atmosfeer mee te nemen in een berekening, terwijl NRM die mogelijkheid niet heeft. NRM rekent met een standaard voorgeschreven atmosfeer die valt binnen de toepassingsrange van de geluiddata uit de ANP database waarmee gerekend wordt. Zie hiertoe ook het antwoord op de vragen 15 tot en met 18 van de Kamervragen van de leden Bruins en Paternotte van 14 juni 2019 (Aanhangsel Handelingen II 2018/19, nr. 3126).</p>
7	<p>Waarom mochten de betrokkenen van de uitzending van Nieuwsuur van 21 november 2018 geen inhoudelijk gesprek hebben met de akoestische experts van To70 en DGMR?</p> <p>Antwoord</p> <p>Naar aanleiding van de uitzending van Nieuwsuur heeft het ministerie het initiatief genomen om de onderzoeker uit de uitzending uit te nodigen voor een gesprek. Dit gesprek heeft plaatsgevonden op 11 januari 2019. In dit gesprek is de kritiek op de uitgevoerde analyse van To70 en de contra expertise van DGMR besproken. Het stond en staat betrokkenen vrij om in contact te treden met genoemde bureaus.</p>

Nr.	Vraag
8	<p>Hoe groot was het gebied in de MER 2018 waarvoor cumulatief geluid is berekend? Is dit gebied groot genoeg om het effect cumulatief geluid voldoende in beeld te brengen?</p> <p>Antwoord Paragraaf 7.5 van de Actualisatie van het MER uit 2018 (pagina 130 en verder) beschrijft de onderzochte cumulatie van geluid. Aanvullend ten opzichte van het MER uit 2014 is de cumulatie van geluid onderzocht voor een groter gebied, zoals te zien in figuur 58, 59 en 60 op pagina 130 en verder in het hoofdrapport van de actualisatie van het MER. Ook uit de cumulatie voor het grotere gebied blijkt dat de bijdrage van de luchtvaart beperkt is tot gebieden vlakbij de luchthaven en binnen de Flevoland blijft. Dit was gezien het geluidsniveau van luchtvaart in het grotere gebied (< 40 dB(A)) ook te verwachten. Bij het onderzoek of cumulatie van geluid aan de orde is, wordt bekeken of het toevoegen van een geluidsbron aan een bestaande geluidsbron tot verhoging van het geluidsniveau leidt of niet. Door de logaritmische werking van geluid zorgt bij twee bronnen die sterk verschillen in geluidsniveau de geluidsbron met het lage geluidsniveau niet of nauwelijks voor cumulatie van geluid. Denk hierbij bijvoorbeeld aan een vliegroute (op bijvoorbeeld 6000 voet en hoger) die over een snelweg loopt.</p>
9	<p>Is in de berekening van cumulatief geluid in de MER 2014 wel of geen rekening gehouden met ander vliegverkeer, waaronder militair verkeer?</p> <p>Antwoord In het MER 2014 is gekeken naar cumulatie van luchtverkeer, zie paragraaf 5.5, cumulatie van geluid, deelrapport 4a deelonderzoek geluid. Hier is te lezen dat de cumulatie met ander vliegverkeer en militair verkeer zeer beperkt is. Dit is bij de berekening van cumulatie dan ook buiten beschouwing gelaten.</p>
10	<p>Is in de berekening van cumulatief geluid in de MER 2018 rekening gehouden met ander vliegverkeer? Zo nee, zou u dat alsnog willen doen voor een ruim gebied dat minimaal alle aansluitroutes dekt?</p> <p>Antwoord Zie hiertoe het antwoord op de vragen 8 en 9.</p>
11	<p>Waarom heeft u in de MER 2018 industrie geluid niet meegenomen?</p> <p>Antwoord Bij de berekeningen in het MER 2014 is binnen het studiegebied rekening gehouden met cumulatie van geluid door vliegtuigen met geluid veroorzaakt door industrie, spoorwegen, rijkswegen en provinciale/lokale wegen. Hiermee wordt voldaan aan de uitgangspunten voor cumulatie zoals opgenomen in de notitie reikwijdte en detailniveau voor Lelystad Airport. Aanvullend ten opzichte van het MER uit 2014 is bij de actualisatie van het MER 2018 de cumulatie van geluid als gevolg van weg-, rail- en vliegverkeer onderzocht voor een groter gebied. De geluidbelasting van industrie, militair vliegverkeer, militaire oefenterrein, overvliegende vliegtuigen van en naar andere luchthavens, windturbines, attractieparken, e.d. is daarbij niet meegenomen. Reden hiervoor is dat het gebied waar cumulatie aan de orde is, niet anders zou zijn als industrie of andere bronnen ook zouden zijn meegenomen voor het grotere gebied. Door de logaritmische werking van geluid is cumulatie van bronnen alleen aan de orde als de bijdrage van de onderzochte bron ongeveer even groot of groter is dan de bestaande bron. Aangezien de L_{den} niveaus van de luchtvaart in het grotere onderzoeksgebied overal lager zijn dan 40 dB(A) L_{den}, impliceert dit dat een cumulatief effect alleen aan de orde kan zijn bij bronnen van ongeveer 40dB(A) L_{den}. Veel bestaande geluidsbronnen produceren echter een hoger geluidsniveau. In dat geval zal vliegverkeer niet voor een cumulerend effect zorgen, zie het antwoord op vraag 8. In die gevallen waar bronnen wel ongeveer 40dB(A) produceren, blijft een eventueel cumulatief effect ruim onder de laagste waarde waarvoor cumulatie in beeld wordt gebracht, namelijk 50dB(A). Dit is ook van toepassing op andere bronnen zoals industrie geluid. DBVision heeft een contra-expertise op de cumulatie uitgevoerd; de bewonersdelegatie heeft daarbij meegekeken. Uit de contra-expertise is naar voren gekomen dat hiermee gehandeld is conform de wettelijke eisen. Daarnaast heeft de commissie voor de m.e.r. in haar toetsingsadvies geconcludeerd dat het MER 2018 alle essentiële informatie over de geactualiseerde milieueffecten van het voorgenomen gebruik van Lelystad Airport bevat.</p>
12	<p>Waarom heeft u in de MER 2018 het geluid ten gevolge van windturbines niet meegenomen?</p> <p>Antwoord Zie het antwoord op vraag 11.</p>

Nr.	Vraag
13	<p>Zijn in de berekeningen in de MER 2014 windturbines meegenomen, wellicht als deel van industriegeluid?</p> <p>Antwoord In het MER 2014 is het studiegebied beschreven, zie paragraaf 4.1 studiegebied, deelrapport 4a deelonderzoek geluid. Daar kunt u lezen dat voor industrie alleen bedrijventerreinen in het studiegebied zijn meegenomen.</p>
14	<p>Hoe hoog wordt de cumulatieve geluidsbelasting rond Dronten-West en Swifterbant, wanneer u Windplan Blauw wel meeneemt in de berekening van het cumulatieve geluid?</p> <p>Antwoord Zie antwoord 11, er is geen sprake van hoge cumulatieve waarden als gevolg van windturbines. In paragraaf 7.5 van het hoofdrapport van de actualisatie van het MER op pagina 130 en verder vindt u de informatie over cumulatie van geluid en kunt u zien waar in de omgeving van Dronten sprake is van cumulatie van geluid.</p>
15	<p>Kunt u aan de hand van berekeningen onderbouwen dat er geen locaties zijn waar hoge cumulatieve waarden ontstaan, zoals u stelt in uw antwoord?</p> <p>Antwoord In het MER is de bijdrage van de luchtvaart aan de cumulatieve geluidsbelasting bepaald. Hiertoe is bepaald of er locaties zijn waar door het toevoegen van de geluidbelasting van het vliegverkeer een significante toename is van het aantal woningen voor de verschillende geluidswaarden. Dit blijkt niet het geval. Er zijn geen dichtbevolkte gebieden die een hoge cumulatieve geluidsbelasting ontvangen. Hierbij is gekeken naar cumulatieve waarden vanaf 50 dB. Hieruit blijkt dat de bijdrage van de luchtvaart beperkt is tot gebieden vlakbij de luchthaven, maar in ieder geval binnen de Flevopolder.</p>
16	<p>Wat bedoelt u precies met «hoge cumulatieve waarden», welke dB-waarden hanteert u daarbij en maakt u nog onderscheid naar de verschillende soorten omgeving (zoals bijv. stiltegebied, landelijk gebied, stedelijk gebied)?</p> <p>Antwoord Zoals gebruikelijk zijn vanaf 50 dB(A) cumulatieve waarden in beeld gebracht. Dit is gekoppeld aan de GES (Gezondheidseffectscreening) scores voor cumulatie van geluid, zie hiertoe in paragraaf 7.3 tabel 37 op pagina 123 en 124 in het hoofdrapport van de actualisatie van het MER 2018. Hoewel hiervoor geen wettelijke normen bestaan, is dit zoals gebruikelijk in het MER wel ter informatie in beeld gebracht. Er is geen sprake van differentiatie naar gebieden. Zie ook het antwoord op vraag 8.</p>
17	<p>Kunt u de inwoners van Dronten-West garanderen dat de L_{den} in hun woonplaats overal beneden de 48 dB(A) zal blijven als er gerekend gaat worden met Doc29?</p> <p>Antwoord Conform vigerende regelgeving is voor de effectbepaling in het MER het geldende wettelijke rekenvoorschrift (NRM) toegepast. Doc29 is op dit moment niet beschikbaar voor regionale luchthavens en er kunnen dan ook geen uitspraken worden gedaan over uitkomsten daarvan.</p>
18	<p>Kunt u aangeven welke onafhankelijke partij bevestigd heeft dat de afschermingsfactor van de motoren door de romp correct is, en in welk rapport en op welke bladzijde dat te lezen is?</p> <p>Antwoord Betreffend voorschrift in de Regeling Milieu Informatie Schiphol is overgenomen uit het NLR rapport NLR-CR-2001-372: «Voorschrift voor de berekening van de L_{den} en L_{night} geluidbelasting in dB(A) ten gevolge van vliegverkeer van en naar de luchthaven Schiphol». Het NLR heeft zich bij de ontwikkeling van het NRM en specifiek de keuze voor de implementatie van de afschermingsfactor gebaseerd op de voorheen in de Verenigde Staten gangbare <i>Noise Exposure Forecast (NEF)</i>, zoals beschreven in het document NLR-CR-2001-372-PT2 op pagina 27 (juli 2001). Er is geen recent onderzoek naar de juistheid en impact van de afschermingsfactor op rekenuitkomsten en/of de samenhang met andere invloedfactoren. De invloed van afscherming van de motoren op de laterale geluidverzwakking wordt in het Doc29 rekenvoorschrift wel anders ingevuld. De afscherming van de motoren weegt daarin minder zwaar mee dan in het NRM voorschrift. Er zijn echter meer invloeden die in het Doc29 model anders gemodelleerd worden. Dat is ook geconstateerd door de Commissie voor de m.e.r. in 2016.</p>

Nr.	Vraag
19	<p>Kunt u alle duidelijk aangegeven vragen beantwoorden uit het document «vragen om opheldering; selectie van niet beantwoorde, incompleet beantwoorde of foutief beantwoorde grieven in de nota van antwoord Wijzigingsbesluit Lelystad Airport» (door: Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen (SATL), 15 augustus 2019)? Kunt u per vraag aangeven waar het antwoord is terug te vinden?</p> <p>Antwoord Middels de beantwoording van deze Kamervragen worden de vragen van SATL beantwoord.</p>
20	<p>Is de maximale groei in 2043 van 45.000 vliegbewegingen per jaar afhankelijk van het nut, de noodzaak en de economie?</p> <p>Antwoord Het maximum van 45.000 vliegtuigbewegingen is gebaseerd op het Alders akkoord uit 2008 waarin ruimte werd gezocht om de geprognosticeerde vraag naar 580.000 voor Schiphol vliegtuigbewegingen te accommoderen. Besloten is om 70.000 vliegtuigbewegingen te accommoderen op Eindhoven en Lelystad Airport. In 2012 is n.a.v. het Aldersadvies Lelystad besloten om van deze 70.000 vliegtuigbewegingen 45.000 vliegtuigbewegingen te accommoderen op Lelystad Airport. In het ondernemingsplan van Lelystad Airport is opgenomen dat uiterlijk 2043 het aantal van 45.000 vliegtuigbewegingen per jaar wordt bereikt.</p>
21	<p>Wat is de invloed van windmolenparken in de Flevopolder op de dagelijkse trek van vogels tussen het IJsselmeer, de Oostvaardersplassen en de randmeren? Op welke wijze wordt hier met vliegverkeer vanuit Lelystad Airport rekening mee gehouden?</p> <p>Antwoord De invloed van de windturbineparken op vogels heeft geen relatie met het vliegverkeer vanuit Lelystad Airport.</p>
22	<p>Wat is het verschil in rekenmethodes van geluidsniveaus voor de MER's van Schiphol en Lelystad Airport, en wat zou het effect zijn als de rekeningmethode van Schiphol voor Lelystad Airport zou zijn gebruikt?</p> <p>Antwoord Er is momenteel nog geen Doc29 rekenmodel voor regionale luchthavens. Het gebruik van het NRM is wettelijk voorgeschreven voor regionale luchthavens. De Doc29 rekenmethode Schiphol kan niet één op één toegepast worden op andere luchthavens. Dat heeft onder meer te maken met invoergegevens, zoals prestatieprofielen, die specifiek afgeleid zijn voor Schiphol. Het is hierdoor niet mogelijk om op dit moment aan te geven wat de verschillen zijn in geluidsniveaus berekend volgens de NRM en Doc29. Zie verder het antwoord op vraag 17.</p>
23	<p>Kunt u bevestigen dat het onderzoek uit de jaren 2006–2008, het Aldersadvies van 2008, de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) 2009, de Luchtvaartnota van 2009, het Aldersadvies van 2012 e.d., de daarop gebaseerde beleidskeuzes en besluiten en de soms meer dan 10 jaar oude onderzoeken en documenten op de website www.alderstafellelystad.nl – de nota van antwoord beroept zich hier keer op keer op – nog steeds en onverkort de fundamenten van uw beleid zijn? In hoeverre zijn ze, stuk voor stuk, voldoende up-to-date om anno 2019 nog als zodanig dienst te doen en wat betekent dat voor het beleid inzake Lelystad Airport?</p> <p>Antwoord Voor de uitbreiding van Luchthaven Lelystad is een zorgvuldig besluitvormingsproces doorlopen vanaf de Alderstafel 2008, het Aldersadvies Lelystad Airport uit 2012, wat heeft geresulteerd in een vastgesteld Luchthavenbesluit in 2015. De onderhavige beperkte wijziging van dit Luchthavenbesluit is een gevolg van de actualisatie van het MER uit 2018. Net als voor andere kabinetten is opening van Lelystad Airport voor groot verkeer opgenomen in het regeerakkoord als belangrijk middel om via selectiviteit te blijven werken aan de netwerkfunctie van Schiphol. Onderzoeken hebben destijds een onderbouwing geleverd aan genomen besluiten en behoeven geen actualisatie aangezien deze besluiten niet worden heroverwogen.</p>

Nr.	Vraag
24	<p>Deelt u de mening dat het nieuwe uitstel van de besluitvorming over opening van Lelystad Airport vanwege de problematiek rond het Programma Aanpak Stikstof (PAS) de argumentatie versterkt om eerst de resultaten af te wachten van het debat over de Luchtvaartnota 2020–2050, de herindeling van het luchtruim, de ontwikkeling van nieuwe vliegroutes en vliegprofielen, eventuele nieuwe MER- en MKBA-onderzoeken en de regeling van de verkeersverdelingsregel (VVR), aangezien deze nog vóór de door u beoogde opening van Lelystad Airport of binnen afzienbare tijd daarna zullen afkomen? Indien u deze mening niet bent toegedaan, wilt u dat dan grondig en in een samenhangend betoog toelichten, zonder opnieuw de sjablonenpen ter hand te nemen en u achter het regeerakkoord te verschuilen? Wilt u daarbij speciaal aandacht schenken aan het voorbeeld Eindhoven, waarvan gebleken is dat dit in overgrote mate geleid heeft tot autonome groei, juist vanwege het ontbreken van een VVR? Hoe kunt u dan voortborduren op een oud akkoord met zo'n voorbeeld?</p>
	<p>Antwoord</p> <p>Het accommoderen van 45.000 vliegtuigbewegingen op Lelystad Airport is een uitvloeisel van de adviezen van de Alderstafel uit 2008 en 2012 welke door het Kabinet en de Kamer zijn overgenomen. Dit heeft geleid tot een vastgesteld Luchthavenbesluit in 2015. De onderhavige beperkte wijziging van dit Luchthavenbesluit is een gevolg van de actualisatie van het MER uit 2018. De sporen Luchtvaartnota, herziening luchtruim of eventuele nieuwe MER- en MKBA-onderzoeken hebben geen invloed op dit genomen besluit danwel zijn niet aan de orde. Anders dan destijds bij Eindhoven is er nu wel een – inmiddels door de EC goedgekeurde – VVR, die juist als doel heeft om de overloop van Schiphol naar Lelystad te reguleren. Over de aanpak van de stikstofdepositie heb ik u bij brief van 5 september jl. geïnformeerd (Kamerstuk 31 936, nr. 658). Ik heb daarin aangegeven dat, omdat met de recente uitspraak van de Raad van State het PAS is komen te vervallen, ik uw Kamer nader zal informeren welke vervolgstappen noodzakelijk zijn om te kunnen voldoen aan de Natuurbeschermingswet.</p>
25	<p>Kunt u met argumenten uitputtend onderbouwd een antwoord op de vraag geven of ten eerste uw aankondiging dat in de Luchtvaartnota de totale CO₂-uitstoot van de Nederlandse luchtvaart in beeld zal worden gebracht en worden afgewogen of een aanpassing van de huidige grenzen bij luchthavenprojecten nodig is, ten tweede het feit dat de uitstoot van alle Nederlandse luchtvaartmaatschappijen met passagiersvluchten blijktens gegevens van de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) de afgelopen vijf jaar fors is gestegen en ook afwijkt van de algemene trend van vermindering en ten derde uw signalering dat door alleen te focussen op CO₂-uitstoot de emissies en resulterende luchtvervuiling en deposities van andere stoffen buiten beeld blijven, geen extra redenen zijn om ter wille van de zuiverheid van inhoud en proces en herstel van het maatschappelijk vertrouwen de besluitvorming omtrent Lelystad Airport op te schorten, in elk geval tot na de vaststelling van de Luchtvaartnota?</p>
	<p>Antwoord</p> <p>In de planMER voor de Luchtvaartnota wordt de optelsom inzichtelijk gemaakt van de CO₂ uitstoot van de totale vlucht van alle uit Nederland vertrekkende vluchten. In de Luchtvaartnota zal worden uiteengezet of, en zo ja op welke wijze, die uitstoot zal worden afgewogen ten opzichte van andere emissies en (economische) belangen. De gegevens van de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) hebben uitsluitend betrekking op de CO₂-uitstoot van luchtvaartmaatschappijen op intra-Europese vluchten. Lokale effecten van emissies, zoals luchtvervuiling en depositie, zijn via andere instrumenten gereguleerd en worden onder andere via Milieueffectrapportages in beeld gebracht. Over de ontwikkeling van de CO₂-uitstoot van luchtvaartmaatschappijen onder het EU ETS heb ik u geïnformeerd in mijn reactie van 8 augustus jl. op Kamervragen van het lid Van Raan (Aanhangsel Handelingen II 2018/19, nr. 3599). Lelystad Airport als luchthaven voor handelsverkeer met een omvang van 45.000 vliegtuigbewegingen wordt als uitgangspunt gehanteerd voor de Luchtvaartnota.</p>

Nr.	Vraag
26	<p>Kunt u uw aankondiging dat in het kader van de Luchtvaartnota en het project meten van vliegtuiggeluid zal worden onderzocht of er indicatoren voor hinderbeleving zijn en andere manieren van monitoren en handhaven die meer rekening houden met de ervaring en beleving van gehinderden, met argumenten omkleed een antwoord geven op de vraag of in afwachting van een en ander de besluitvorming inzake Lelystad Airport niet moet worden opgeschort, ter wille van de zuiverheid van inhoud en proces en het herstel van het maatschappelijk vertrouwen? Gelieve hierin mee te nemen de bezwaren die SATL-experts hebben geuit tegen de verkeerde, onvolledige, niet-conservatieve en inmiddels verouderde rekenmethoden die voor Lelystad Airport zijn gebruikt.</p> <p>Antwoord De berekening van geluidseffecten gebeurt op basis van voorgeschreven wet- en regelgeving. Dit betreft de meest actuele methode om geluid te berekenen. Over de ontwikkeling van een ander model, Doc29, heb ik eerder aangegeven dat het nog niet duidelijk is of dat model voor alle regionale luchthavens geschikt is; dit wordt thans onderzocht. Zie vraag 5. De bepaling van hinder gebeurt conform de huidige norm: de L_{den}. Dat is de maat om de geluidsbelasting door omgevingslawaai uit te drukken.</p> <p>In het kader van de programmatische aanpak meten van vliegtuiggeluid wordt onderzoek gedaan naar mogelijkheden om in beleid beter aan te sluiten bij hinderbeleving. De L_{den} staat hierbij als maat om geluidsbelasting door omgevingslawaai uit te drukken niet ter discussie. Er wordt wel onder andere gekeken naar indicatoren die mogelijk in aanvulling hierop ertoe kunnen leiden dat gezamenlijk beter kan worden aangesloten op ervaren hinder. Over de uitkomsten van de verkenningsfase door RIVM, NLR en KNMI verwacht ik uw Kamer nog dit jaar toe te sturen. Daarna volgen nog twee fasen: de uitwerkingsfase en realisatiefase.</p>
27	<p>Wordt door het feit dat de opening van Lelystad Airport in de Luchtvaartnota als gegeven wordt beschouwd, gelet op het onmiskenbaar steeds intensiever en breder gevoerde politiek-maatschappelijke debat over de ernstige gevolgen van luchtvaart voor mens, dier, milieu en klimaat en het groeiend besef – ook in de luchtvaartsector zelf – dat ander mobiliteitsgedrag noodzakelijk is, met het tot «gegeven» verheffen van het nog niet geopende Lelystad Airport niet een politiek en maatschappelijk discutabel voorschot genomen op de uitkomsten van de oordeels- en besluitvorming omtrent de Luchtvaartnota 2020–2050?</p> <p>Antwoord Het accommoderen van 45.000 vliegtuigbewegingen op Lelystad Airport is een uitvloeisel van de adviezen van Alderstafel uit 2008 en 2012 welke door het Kabinet en de Kamer zijn overgenomen. Dit heeft geleid tot een vastgesteld Luchthavenbesluit in 2015. Ook in het huidige regeerakkoord is de opening van Lelystad Airport het uitgangspunt. De onderhavige beperkte wijziging van dit Luchthavenbesluit is een gevolg van de actualisatie van het MER uit 2018.</p> <p>Er wordt daarmee geen voorschot genomen op de uitkomsten van de oordeels- en besluitvorming over Luchtvaartnota. Het huidige beleid wordt in de Luchtvaartnota als een uitgangspunt beschouwd. Net als andere luchthavens in Nederland, wordt Lelystad Airport daaronder begrepen. De Luchtvaartnota gaat over de toekomstige ontwikkeling in de periode tot 2050. In de Luchtvaartnota zal ik aangegeven hoe ik tot een goede balans kom tussen de verschillende publieke belangen. Veiligheid vormt voor mij de basis, en daarbovenop economie, leefomgeving en klimaat. In mijn kamerbrief van 5 juli (Kamerstukken 31 936 en 29 665, nr. 646) heb ik aangegeven dat kwaliteitssturing centraal komt te staan.</p>

Nr.	Vraag
28	<p>In hoeverre zijn de te onderscheiden «trajecten» VVR en de wijziging van het Luchthavenbesluit, gelet op uw stelling dat er sprake is van trajecten met een eigen procedure (p. 192), wel en niet te scheiden en wat zijn qua procedure en inhoud de implicaties voor het Luchthavenbesluit, of wat zouden deze kunnen zijn (p. 14, 17, 36 e.a.)? Met welke andere lopende of binnen afzienbare termijn te verwachten «trajecten» doet zich met betrekking tot Lelystad Airport (ook) interdependentie voor of kan zich dat voordoen en wat zijn de aard en mogelijke consequenties daarvan voor het proces van Lelystad Airport (p. 14 en 17)? Gelieve hierbij ook de in twee nieuwe «trajecten» ondergebrachte aanpak van de CO₂-uitstoot en het meten van geluid te betrekken (p. 12).</p> <p>Antwoord</p> <p>De concept verkeersverdelingsregel enerzijds en (de wijziging van) het Luchthavenbesluit anderzijds betreffen twee verschillende besluiten. De concept verkeersverdelingsregel tussen Schiphol en Lelystad Airport geeft invulling aan het selectiviteitsbeleid. De VVR houdt in dat de capaciteit op Lelystad Airport met prioriteit beschikbaar wordt gesteld voor niet-transferverkeer afkomstig van Schiphol en de hierdoor vrijkomende capaciteit op Schiphol, als gevolg van de regel, exclusief beschikbaar wordt gesteld voor transferverkeer. Met het luchthavenbesluit Lelystad zijn onder andere de maximale geluidsruijme voor Luchthaven Lelystad en de beperkingengebieden (contouren) vastgelegd. Het ter inzage gelegde ontwerpbesluit betreft de aanpassing van dit besluit.</p> <p>Over de aanpak van de stikstofdepositie heb ik u bij brief van 5 september jl. geïnformeerd (Kamerstuk 31 936, nr. 658). Ik heb daarin aangegeven dat, omdat met de recente PAS-uitspraak van de Raad van State het PAS is komen te vervallen, ik uw kamer nader zal informeren welke vervolgstappen noodzakelijk zijn om te kunnen voldoen aan de Natuurbeschermingswet.</p> <p>De andere trajecten (aanpak van CO₂-uitstoot en het landelijk programma meten van vliegtuiggeluid), hebben geen effect op het besluitvormingstraject van de VVR en het Wijzigingsbesluit. Zie hiervoor onder andere vraag 63 voor CO₂ en vraag 26 over het meten en rekenen van vliegtuiggeluid.</p>
29	<p>Hoe kan, gezien het feit dat alle zienswijzen van burgers, organisaties en lokale en provinciale besturen bij u hebben geleid tot slechts drie geringe aanpassingen en twee vervolgtrajecten en het gegeven dat analyse van de nota van antwoord leert dat veel grieven en onderwerpen niet, onvolledig en in voorkomende gevallen zelfs foutief zijn beantwoord, dit dan het sluitstuk zijn van de maatschappelijke participatie zijn? Bent u van mening dat openstaande bezwaren alsnog beantwoord dienen te worden? Zo ja, hoe denkt u dat te realiseren?</p> <p>Antwoord</p> <p>Door een uitgebreide participatie aan de voorkant van het proces te organiseren zijn verbetervoorstellen reeds bij het opstellen van de wijziging van het luchthavenbesluit meegenomen. Het ging daarbij onder meer om internetconsultatie op de aansluitroutes, advies van een bewonersdelegatie, rondetafelbijeenkomst met regionale bestuurders en bewoners in de verschillende regio's, de instelling van een regiegroep in het kader van de belevingsvlucht. Deze inspraak heeft geleid tot veel verbeteringen aan de routes en tot diverse aanvullende waarborgen die in het gewijzigde Luchthavenbesluit reeds extra zijn opgenomen. De zienswijzenprocedure heeft slechts een beperkt aantal concrete verbetervoorstellen opgeleverd die tot aanpassing van het Wijzigingsbesluit zouden leiden; verreweg het merendeel van de reacties betrof opvattingen, vragen over hoe bepaalde onderwerpen zijn onderzocht, suggesties voor alternatieve berekeningen of vragen en suggesties die buiten de scope van de zienswijzen vielen. Over al deze punten is in de nota van antwoord verantwoording afgelegd; alle vragen zijn beantwoord. In paragraaf 2.2 van de Nota van Antwoord (vanaf pagina 10) wordt dit nader toegelicht.</p>
30	<p>Welke betekenis moeten we hechten aan de uitspraak in het rekenvoorschrift dat de meteorologische omstandigheden waarvoor de geluidsniveaus geldig zijn overeenkomen met 15°C en 70% luchtvochtigheid (conform de standaardatmosfeer op zeeniveau volgens de International Civil Aviation Organization (ICAO)), als de «Noise Power Distance»-data (NPD-data) daarvoor niet gecorrigeerd worden? Had er evengoed bijvoorbeeld 10°C en 60% kunnen staan?</p> <p>Antwoord</p> <p>De toegepaste atmosferische demping in de geluidtabellen van NRM moet inderdaad worden gezien als een demping die past bij gemiddelde condities. De geluiddata in de NRM appendices zijn derhalve ook valide voor berekening van de geluidsniveaus van een luchthaven met een gemiddelde atmosfeer op de grond van 10°C en 60% relatieve luchtvochtigheid. Zie hiertoe ook het antwoord op de vragen 15 tot en met 18 van de Kamervragen van de leden Bruins (ChristenUnie) en Paternotte (D66) van 14 juni 2019 Aangangsel Handelingen II 2018/19, nr. 3126) en de nota van antwoord (paragraaf 8.9.2 op pagina 139 en 140) het antwoord op de vragen Q: 25 + C38 + C65 + C96 + C97 + C98 + C64 + C50 + C95. (zie bijlage bij Kamerstuk 31 936, nr. 643)</p>

Nr.	Vraag
31	<p>Waarom suggereert u op p. 140 van de nota van antwoord dat de SATL-zienswijze onjuist zou zijn, zonder inhoudelijk in te gaan op de aangedragen bezwaren?</p> <p>Antwoord In de beantwoording wordt aangegeven hoe de atmosferische demping in de berekeningen is meegenomen. Dit is een inhoudelijke reactie op de aangedragen bezwaren. Zie ook het antwoord hierop op bij vraag 151.</p>
32	<p>Zou u de berekeningen van cumulatief geluid alsnog willen aanleveren voor een veel ruimer gebied, inclusief industrie, militair vliegverkeer, militaire oefenterreinen, overvliegende vliegtuigen van en naar andere luchthavens, windturbines en attractieparken? Zo ja, wanneer kunt u die aanleveren? Zo nee, waarom niet?</p> <p>Antwoord Nee, zie hiervoor het antwoord op vraag 11.</p>
33	<p>Bent u bereid het Centraal Planbureau (CPB) en/of het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) een volwaardige, actuele MKBA Beleidsalternatieven Luchtvaart te laten uitvoeren? Zo nee, bent u bereid de MKBA 2014 te laten voorzien van een second opinion door het CPB en/of het PBL? Zo nee, bent u bereid de actualiteitswaarde van de MKBA 2014 te laten beoordelen door het CPB en/of het PBL?</p> <p>Antwoord Zoals aangegeven in mijn brief d.d. 29 augustus 2019¹ is de Verkennende MKBA Beleidsalternatieven Luchtvaart uitgevoerd in aanloop naar de kabinetsformatie in 2017. Deze was bedoeld om op hoofdlijnen inzicht te verwerven in de orde van grootte van kosten en baten van een ruime bandbreedte aan alternatieven voor de ontwikkeling van Schiphol in combinatie met regionale luchthavens. Deze verkennende MKBA heeft niet ten grondslag gelegen aan de besluitvorming over de ontwikkeling van Lelystad Airport voor commercieel verkeer. De Luchtvaarnota die ik dit jaar aan uw Kamer zal sturen, geeft de richting aan voor de ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland in de periode 2020 tot 2050. De beleidskeuzes hierin worden genomen op basis van een uitvoerig participatieproces en onderbouwd op basis van een brede kennisbasis en een Plan-MER.</p> <p>De Actualisatie quick scan MKBA Schiphol en Lelystad Airport Middellange termijn uit 2014 is door de opstellers uitgevoerd conform de destijds geldende algemene leidraad voor MKBA's die door CPB en PBL is opgesteld. Deze MKBA biedt de gewenste inzichten over de effecten van openstelling van Lelystad Airport voor 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer. CPB, PBL en KiM zaten in de begeleidingsgroep van deze studie, hebben toegezien op de toepassing van de richtlijnen, en hebben zo bijgedragen aan de kwaliteitsborging hiervan. Een second opinion of andere beoordeling van de MKBA door deze bureaus is daarmee niet aan de orde. Zoals ik in voornoemde reactie per brief heb laten weten, zal ik conform de motie van de leden Bruins en Paternotte (Kamerstuk 31 936, nr. 680), bekijken na raadpleging van de KiM, CPB en PBL of en op welke wijze de richtlijnen en uitgangspunten voor MKBA's op luchtvaartgebied kunnen worden gespecificeerd.</p>
34	<p>Bent u bereid de MKBA 2014 te laten herberekenen volgens de huidige richtlijnen ten aanzien van de discontovoet en de milieuprijzen?</p> <p>Antwoord De Actualisatie quick scan MKBA Schiphol en Lelystad Airport Middellange termijn uit 2014 is conform de destijds geldende richtlijnen opgesteld. CPB en PBL zaten in de begeleidingscommissie van de MKBA, waarmee de kwaliteit is geborgd. Uit de MKBA volgt dat de maatschappelijke baten hoger zijn dan de maatschappelijke kosten, en er is een aantal gevoeligheidsanalyses opgenomen. Nadere actualisering acht ik daarom onnodig. Wel zal ik conform de motie van de leden Bruins en Paternotte (Kamerstuk 31 936, nr. 680), bekijken na raadpleging van de KiM, CPB en PBL of en op welke wijze de richtlijnen en uitgangspunten voor MKBA's op luchtvaartgebied kunnen worden gespecificeerd.</p>
35	<p>Waardoor is het grote verschil in woningwaardeverlies tussen de MKBA 2014 en het nul-alternatief uit de MKBA 2018 te verklaren?</p> <p>Antwoord De alternatieven in beide studies verschillen volledig. In de Actualisatie quick scan MKBA Schiphol en Lelystad Airport Middellange termijn uit 2014 worden alleen de effecten van toegenomen capaciteit op Lelystad Airport berekend, in de Verkennende MKBA Beleidsalternatieven Luchtvaart 2018 worden de effecten van verschillende beleidsalternatieven voor Schiphol, Rotterdam, Eindhoven en Lelystad samen doorgerekend.</p>

Nr.	Vraag
36	<p>Waarom baseert u zich op een wettelijke norm in plaats van een vaststelling van het volledige waardeverlies en gezondheidsschade als gevolg van geluidsoverlast?</p> <p>Antwoord</p> <p>Kenmerk van het waarderen van geluidhinder is dat er geen markt voor geluidhinder bestaat, waarvan een prijs kan worden afgeleid. Daarom is een alternatieve waarderingsmethode nodig. Dit is hiermee per definitie een benadering van de kosten van geluidhinder. De gehanteerde waarderingsmethode voor geluidhinder is de gangbare methode om geluidhinder te waarderen in MKBAs op basis van de CPB-studie Geluidsnormen voor Schiphol – een welvaarteconomische benadering (2006). Hierbij is het noodzakelijk om uit te gaan van een drempelwaarde voor geluidhinder, omdat er altijd sprake is van een bepaald niveau van achtergrondgeluid. Om deze reden is aangesloten bij de buitenste wettelijke geluidcontour als drempelwaarde in de Actualisatie quick scan MKBA Schiphol en Lelystad Airport Middellange termijn uit 2014.</p>
37	<p>Kunt u met betrekking tot geluid de onderdelen die buiten beschouwing zijn gebleven, nl. a) toekomstige nieuwbouw, b) recreatiewoningen, die niet in de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG) zijn opgenomen, c) delen van bestaande bouw, onder andere Swifterbant, omdat deze in de contouren van 40–48 dB(A) vallen, alsnog in beschouwing nemen op basis van de recente grenswaarden voor geluid van de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) 2018 tegen de recente discontovoet van 3%, met het oog op een evenwichtig beeld en transparante informatie voor beleidsmakers op nationaal en regionaal niveau?</p> <p>Antwoord</p> <p>In de Actualisatie quick scan MKBA Schiphol en Lelystad Airport Middellange termijn uit 2014 zijn de kosten van geluidhinder doorgerekend met behulp van een waarderingsmethode die uitgaat van het effect op huizenprijzen. Dit is met de destijds beschikbare informatie gedaan conform een gangbare methode. Zie ook het antwoord op vraag 36. Hierbij is rekening gehouden met nieuwbouw en met panden die een daadwerkelijke woonbestemming hebben. Ook is een drempelwaarde toegepast waaronder geen effect op de woningwaarde mag worden verondersteld conform de hiervoor beschikbare literatuur. De conclusie uit de MKBA 2014 is dat de kosten van geluidhinder op totaalniveau uiterst beperkt zijn. Er is geen aanleiding om aanvullende berekeningen uit te voeren. Zoals aangegeven in mijn brief van 19 december 2018 (Kamerstuk 29 383, nr. 311) loopt naar aanleiding van de motie van het lid Schonis (Kamerstuk 35 000 A, nr. 60) in het kader van de WHO aanbevelingen uit 2018 op dit moment onafhankelijk onderzoek, dat een bijdrage zal leveren aan het maken van weloverwogen keuzes over de consequenties die aan de nieuwe inzichten en aanbevelingen van de WHO worden verbonden.</p>
38	<p>Kunt u de MKBA 2014 onderbouwen met een gedegen markt- en concurrentieanalyse, waarin alle concurrerende luchthavens en vervoerwijzen aan bod komen?</p> <p>Antwoord</p> <p>Er is in het kader van de besluitvorming over Lelystad Airport aan de Alderstafel uitvoerig onderzoek gedaan naar de marktvraag en op welke wijze deze kan worden geaccommodeerd. Hieraan is in de MKBA 2014 gerefereerd, en dit is samengevat in de Nota van Antwoord (zie Q: H40 van de NvA). Per alternatieve regionale luchthaven is inzichtelijk gemaakt wat de kosteneffectiviteit is van de inzet van deze als alternatief voor de capaciteit op Schiphol. Hieruit bleek dat het accommoderen van vluchten op Lelystad en Eindhoven verreweg het beste scoorde. Dit is de basis geweest voor het Aldersadvies.</p> <p>Eerder dit jaar heb ik uw Kamer recente luchtvaartprognoses toegestuurd waaruit de komende 30 jaar een significante toename van de vraag naar luchtvaart valt af te leiden². Beleidskeuzes of en op welke wijze we deze toenemende vraag accommoderen zal ik maken in de Luchtvaartnota. Hierin ga ik ook in op de rol van alternatieve vervoerwijzen zoals het spoor in het accommoderen van de vraag.</p>

Nr.	Vraag
39	<p>Bent u bereid het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) en/of het CPB/PBL een notitie (literatuurstudie) te laten opstellen over reistijdwaarderingen in het voor- en natransport van luchthavens?</p> <p>Antwoord In mijn recente schriftelijke reactie op de Second Opinion Verkennde MKBA Beleidsalternatieven Luchtvaart¹ ben ik ingegaan op reistijdwaarderingen in het voor- en natransport van luchthavens. Zoals ik daar aangaf, lijkt het het meest plausibel om in het voor- en natransport uit te gaan van de reistijdwaardering van een vliegtuigpassagier, omdat het dezelfde reiziger en dezelfde reis betreft. Dat sluit aan bij de uitgangspunten zoals gehanteerd in de Verkennde MKBA Beleidsalternatieven 2018 en ook in de Actualisatie quick scan MKBA Schiphol en Lelystad Airport Middellange termijn uit 2014. Ik heb in mijn reactie ook aangegeven dat ik de komende periode zal bekijken of en hoe de richtlijnen voor MKBAs op het gebied van luchtvaart waar nodig verder kunnen worden gespecificeerd. In mijn brief van 15 oktober jl. (Kamerstuk 31 936, nr. 698) heb ik bevestigd naar aanleiding van de motie van de leden Bruins en Paternotte (Kamerstuk 31 936, nr. 680), dat ik in dit kader KiM, CPB en PBL zal raadplegen en dat ik bij de Luchtvaartnota, zal aangeven op welke wijze ik deze motie het beste ten uitvoer kan brengen. Het onderwerp reistijdwaardering betrek ik hierbij.</p>
40	<p>Bent u bereid de reistijdboten in alle MKBA's voor de luchtvaart op uniforme wijze te laten herberekenen?</p> <p>Antwoord Zie mijn antwoord op vraag 39. Het is niet aan de orde om de reistijdboten in alle MKBA's voor de luchtvaart te laten herberekenen.</p>
41	<p>Kunt u bevestigen dat de reistijdboten in de MKBA 2014 uitsluitend betrekking hebben op reizigers woonachtig in Nederland?</p> <p>Antwoord Zie het antwoord op vraag 2.</p>
42	<p>Vindt u dat het selectiviteitsbeleid wordt uitgevoerd, indien de VVR niet voorziet in een gegarandeerde overplaatsing van 45.000 vliegbewegingen niet-mainportgebonden vliegverkeer van Schiphol naar Lelystad Airport?</p> <p>Antwoord Lelystad Airport is ontwikkeld om verkeer over te nemen van Schiphol dat niet ondersteunend is aan het netwerk van verbindingen. Hierdoor kan de schaarse capaciteit op Schiphol zo efficiënt mogelijk worden benut ter versterking van de netwerkqualiteit. Deze verplaatsing van verkeer zou in eerste instantie alleen worden gerealiseerd door een marktbenadering van de exploitant Schiphol Group waardoor partijen gestimuleerd zouden worden om vanaf Lelystad Airport te gaan opereren. Bij motie van het lid Van Helvert c.s.³ is het kabinet verzocht om naast de marktbenadering zich maximaal in te spannen om door middel van heldere (juridische) instrumenten te voorkomen dat de capaciteit op Lelystad beschikbaar komt voor bestemmingen en/of luchtvaartmaatschappijen die niet zijn verplaatst van Schiphol naar Lelystad. Dit heeft geleid tot de ontwikkeling van het instrument VVR waarmee uitvoering is gegeven aan voornoemde motie.</p> <p>Uit het marktonderzoek naar de werking van de VVR door bureau m3 blijkt dat het instrument VVR doet wat is beoogd: namelijk het – binnen de door de EU gestelde grenzen – maximaal bevorderen van het verplaatsen van punt-tot-punt verkeer van Schiphol naar Lelystad Airport en tegelijkertijd garanderen dat de vrijgekomen slots op Schiphol vrijkomen voor transferverkeer. Gelet op de strikte voorwaarden van de EU waarbij de markt weliswaar gereguleerd mag worden maar vrije markttoegang niet geheel mag worden uitgesloten, zal de VVR zal autonome groei niet geheel kunnen uitsluiten.</p> <p>Op basis van bovengenoemde uitkomsten van de analyse over de werking van de VVR in de praktijk en het positieve besluit van de EC ben ik van mening dat tegen de achtergrond van de Europese mededingingsregels maximaal wordt voldaan aan de inzet om Lelystad Airport te laten fungeren als overloopluchthaven van Schiphol.</p>
43	<p>Vindt u het evident dat zowel het Luchthavenbesluit Lelystad als de VVR tezamen – al dan niet met de aansluitroutes voor Lelystad Airport – voorzien in de invulling van het selectiviteitsbeleid?</p> <p>Antwoord Zie hiertoe het antwoord op vraag 42.</p>

Nr.	Vraag
44	<p>Wilt u, tegen de achtergrond dat uit het hoofdrapport van de MER 2018 blijkt dat het verschil in de geluidsbelasting op de handhavingspunten aan de koppen van de start- en landingsbaan tussen de fasen van 10.000 en 45.000 vliegbewegingen per jaar 4,5 dB bedraagt en dat uit de resultaten van de belevingsvlucht van vorig jaar mei blijkt dat de geluidsbelasting (piekgeluiden) van de laagvliegroutes hoog is en in het belang van een goed woon- en leefklimaat niet hoger kan worden, de grenswaarden van de 10.000 vliegbewegingen in het Luchthavenbesluit opnemen?</p> <p>Antwoord</p> <p>Zoals ik u heb meegedeeld bij brief van 28 november 2018 (Kamerstuk 31 936, nr. 526) zal, conform de wens van uw Kamer, het niet overschrijden van 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar geborgd worden via een ministeriële regeling. Aangezien dit maximum een gevolg is van de beperkingen in het lucht-ruim, is niet het Luchthavenbesluit, maar een ministeriële regeling de aangeezene weg. Lelystad Airport, LVNL en CLSK zullen bij het werven van luchtvaartmaatschappijen en afhandelen van vluchten hieraan gehouden zijn en binnen dit kader komen tot een evenwichtige dienstregeling over het jaar. Behalve dat op grond van luchtvaartbeperkingen de eerste jaren in de praktijk al niet meer gevlogen kan worden, zal op deze manier het maximum van 10.000 vliegtuigbewegingen ook in juridische zin niet overschreden kunnen worden.</p>
45	<p>Waarop baseert u uw standpunt dat ook een algemene maatregel van bestuur (AMvB), zoals een Luchthavenbesluit voor Lelystad Airport en/of Rotterdam Airport, onder de reikwijdte van het begrip «vergunning» valt, aangezien noch uit artikel 2, eerste lid noch uit artikel 1, tweede lid onder c van de MER-richtlijn blijkt – zoals u stelt – dat het begrip «vergunning» breder mag worden uitgelegd op grond van het Europese recht dan het nationale recht? Wilt u hierbij betrekken dat de rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie (Hof van Justitie) met zaaknummers C-72/95 en C-81/96 zijn achterhaald door het hiervoor genoemde arrest van het Hof van Justitie van 16 oktober 2016, aangezien het laatstgenoemde arrest weliswaar is gewezen onder de werking van de Smb-richtlijn, maar het analoog van toepassing is op de MER-richtlijn, omdat het dezelfde materie betreft?</p> <p>Antwoord</p> <p>Blijkens de definitie van «vergunning» in de mer-richtlijn is het kenmerkende element van het begrip «vergunning» de vraag of het besluit (de «vergunning») het recht verleent om het project uit te voeren. Deze definitie maakt daarbij geen onderscheid naar beschikkingen of algemeen verbindende voorschriften. Op grond van de Wet luchtvaart is het verboden een luchthaven in bedrijf te hebben zonder luchthavenbesluit of luchthavenregeling. Het luchthavenbesluit verleent derhalve het recht om de luchthaven in bedrijf te hebben en is daarmee een «vergunning» in de zin van de mer-richtlijn.</p> <p>U vraagt mij het arrest van het Hof van Justitie van 16 oktober 2016 in mijn antwoord te betrekken. Ik neem aan dat u de uitspraak van het Hof van Justitie van 27 oktober 2016 in zaak C-290/15, d’Oultremont, bedoelt. Deze zaak betrof (onder) meer de uitleg van de begrippen «plan» en «project» die in richtlijn 2001/42/EG betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma’s (de smb-richtlijn) zijn opgenomen. De smb-richtlijn bevat geen definitie van het begrip «vergunning». Met de uitspraak van het Hof van Justitie is dan ook niet de eerdere rechtspraak van het Hof van Justitie met betrekking tot het in de mer-richtlijn opgenomen begrip «vergunning» achterhaald.</p>
46	<p>Waarom hebt u de grief van SATL (paragraaf 3.3 van die zienswijze) waarin uitgebreid wordt gemotiveerd dat blijkens Europese rechtspraak artikel 1.11 Chw in strijd is met de MER-richtlijn, niet in de samenvatting van de zienswijze opgenomen en evenmin voorzien van een standpunt? Wilt u dat alsnog doen?</p> <p>Antwoord</p> <p>In de nota van antwoord is op blz. 108 wordt aangegeven dat de Chw niet in strijd is met de MER richtlijn.</p>
47	<p>Brengt het gevolg van het feit dat de eindsituatie (45.000 vliegbewegingen) niet volwaardig in de MER 2018 is betrokken, ook met zich – zoals in onderhavige zienswijze in paragraaf 3.5 van SATL is aangevoerd – dat de in het (gewijzigde) Luchthavenbesluit Lelystad Airport opgenomen grenswaarden en contouren voor de beperkingengebieden niet overeenkomen met die in de eindsituatie? Hoe gaat u dit gebrek herstellen?</p> <p>Antwoord</p> <p>In het MER voor Lelystad Airport wordt zowel de voorgenomen activiteit met 45.000 bewegingen handelsverkeer beschouwd. De stelling van SATL is derhalve niet correct. Indien er uit de luchtvaartherziening blijkt, dat er sprake is van gewijzigde routes die een wijziging van het beperkingengebied in verband met de geluidbelasting of het externe veiligheidsrisico omvat, zal de MER aangepast moeten worden.</p>

Nr.	Vraag
48	<p>Wilt u alsnog reageren op het onderdeel van de zienswijze van SATL dat opwerpt dat de (lage) luchtverkeersroutes in strijd met de MER-richtlijn niet in een MER behoeven te worden betrokken en dat in zoverre sprake is van een onvolledige implementatie van die richtlijn? Zo nee, waarom niet?</p> <p>Antwoord</p> <p>Het is niet juist dat de luchtverkeersroutes niet in het MER behoeven te worden betrokken. Op grond van artikel 7.23, eerste lid, aanhef en onder b, van de Wet milieubeheer moet een MER onder andere een beschrijving bevatten van de waarschijnlijk belangrijke gevolgen die de activiteit (de aanleg, de inrichting en het gebruik van de luchthaven) voor het milieu kan hebben. Het betreft hier zowel de directe als de indirecte gevolgen. Vliegroutes bepalen voor een groot deel hoe het luchthavenluchtverkeer zal vliegen, en zijn derhalve relevant om te bepalen welke waarschijnlijk belangrijke gevolgen de luchthaven heeft voor het milieu en de veiligheid. Om die reden moeten luchtverkeersroutes in het MER worden betrokken. In het antwoord op Q21 zoals opgenomen in paragraaf 8.4.2 op bladzijde 117 en 118 is hier reeds op ingegaan.</p> <p>Het Ontwerp Luchthavenbesluit ziet op de eindsituatie van 45.000 vliegtuigbewegingen en daarvoor zijn de milieueffecten in beeld gebracht voor alle routevarianten. In het MER zijn de effecten van zowel de lokale aankomst- en vertrekroutes als de aansluitroutes beschouwd. Tevens zijn de effecten van de tijdelijke situatie met maximaal 10.000 vliegtuigbewegingen in beeld gebracht.</p>
49	<p>Wilt u hierbij het feit betrekken dat de Europese Commissie bij brief van 7 maart 2019 een inbreukprocedure tegen de Staat is begonnen ten aanzien van de onvolledige implementatie van de MER-richtlijn (o.a. wat betreft vliegroutes)?</p> <p>Antwoord</p> <p>Ik kan de ingebrekestelling niet in mijn antwoord betrekken. Zoals ik u bij brief van 24 april 2019 (Kamerstuk 29 383, nr. 320) heb meegedeeld is het niet mogelijk om op dit moment in te gaan op de bezwaren van de Europese Commissie genoemd in de ingebrekestelling.</p>
50	<p>Wilt u hierbij ook de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (Raad van State) van 29 mei 2019 (ECLI:NL:RVS:2019:1604) en het arrest van het Hof van Justitie van 7 november 2018 (ECLI:NL:EU:C:2018:622), punten 71 en 72, betrekken, waaruit blijkt dat een project (exploitatie melkveehouderij) niet mag worden opgeknipt in delen, waardoor een deel van de activiteiten (beweiden/bemesten) buiten de MER wordt gelaten? Deelt u de conclusie dat die uitspraak ook van toepassing is op het MER-plichtige Luchthavenbesluit voor Lelystad Airport en het niet MER-plichtige besluit tot vaststellen van de aansluitroutes voor Lelystad Airport?</p> <p>Antwoord</p> <p>Nee, deze conclusie deel ik niet. De uitspraak van het Hof van Justitie van 7 november 2018 (ECLI:EU:C:882) betrof de uitleg van de habitatrichtlijn. Het Hof overweegt dat het in de habitatrichtlijn opgenomen projectbegrip ruimer is dan het projectbegrip uit de mer-richtlijn. De Afdeling overweegt in haar uitspraak van 29 mei 2019 dat een aanvraag voor een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming betrekking moet hebben op alle activiteiten die tezamen één project vormen.</p> <p>Onder het projectbegrip uit de mer-richtlijn wordt een fysieke ingreep verstaan. Bij vliegroutes is geen sprake van een fysieke ingreep. Dit laat onverlet dat de routes wel in het MER zijn betrokken. Ik verwijs u hierbij naar mijn antwoord op vraag 48.</p>
51	<p>Waarom bent u voornemens de emissie van CO₂ boven 3.000 voet wel mee te gaan nemen in de MER en de emissie van andere producten zoals SO₂, NO_x, fijnstof, ultrafijnstof e.a. niet?</p> <p>Antwoord</p> <p>Deze vraag heeft geen betrekking op het MER voor Luchthaven Lelystad. In de Luchtvaartnota zal de totale CO₂-uitstoot van de Nederlandse luchtvaart in beeld gebracht worden en afgewogen worden of een aanpassing van de huidige grenzen bij luchthavenprojecten moeten worden gewijzigd. Zie verder het antwoord op vraag 52.</p>

Nr.	Vraag
52	<p>Waarom wordt de hoeveelheid emissie van SO₂, NO_x, fijnstof, ultrafijnstof e.a. boven 3.000 voet niet meegerekend in de totale emissie van deze stoffen, terwijl zowel de natte (o.a. als zure regen) als droge depositie van boven de menglaaghoogte door wetenschappelijk onderzoek is aangetoond?</p> <p>Antwoord Zoals ik in mijn brief van 15 oktober jl⁴. heb toegelicht is het in beeld brengen van emissies tot 3.000 voet conform de internationaal gangbare werkwijze en wet- en regelgeving. Het bepalen van de emissies tot een hoogte van 3.000 voet sluit aan op de NEC richtlijn. Conform deze richtlijn worden emissies van vliegtuigen berekend binnen de landings- en startcyclus tot 3000 voet. Dit sluit aan bij de ICAO-standaard voor emissie certificatie van grote civiele vliegtuigmotoren (Aircraft Engine Emissions; Annex 16 volume II). Het RIVM hanteert deze methode ook bij het opstellen van de Grootchalige Depositiekaarten Nederland (GDN kaarten), ter uitvoering van de NEC-richtlijn. Deze afbakening is derhalve ook gebruikt bij het opstellen van Milieueffectrapportages op het gebied van luchtvaart en is in dat verband door de Commissie voor de m.e.r. getoetst. Uw Kamer heeft op 1 oktober 2019 de motie van het lid Van Raan (Kamerstuk 31 936, nr. 674) aangenomen om de stikstofuitstoot boven de 3.000 voet inzichtelijk te maken. Over de wijze waarop ik deze motie uitvoer, zal ik u nader informeren.</p>
53	<p>Als in wetenschappelijk onderzoek is aangetoond dat de depositie van NO_x (vanuit de troposfeer van boven de 3.000 voet) in Nederland al groter is dan de 1 gram N/m²/jaar, zou dat dan geen reden moeten zijn om de totale emissies van het vliegverkeer in rekening te brengen, juist omdat veel vliegroutes over Natura 2000-gebieden gepland zijn? Zo nee, waarom niet?</p> <p>Antwoord Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 52 wordt uw kamer nader geïnformeerd over de uitwerking van de motie van het lid Van Raan (Kamerstuk 31 936, nr. 674) aangenomen om de stikstofuitstoot boven de 3.000 voet inzichtelijk te maken</p>
54	<p>Is de huidige MER voor Lelystad nog juridisch geldig na de PAS-uitspraak van de Raad van State (29 mei 2019)?</p> <p>Antwoord Het MER beoogt een afweging van verschillende alternatieven. De juridische status van het MER wijzigt niet met het vervallen van het PAS. De uitspraak van de Raad van State over de PAS kan wel betekenis hebben voor de wijze waarop aan de Natuurbeschermingswet moet worden voldaan, nu het PAS is komen te vervallen. Over de aanpak van de stikstofdepositie heb ik u bij brief van 5 september jl. geïnformeerd (Kamerstuk 31 936, nr. 658). Ik heb daarin aangegeven dat, omdat met de recente PAS-uitspraak van de Raad van State het PAS is komen te vervallen, ik uw Kamer nader zal informeren welke vervolgstappen noodzakelijk zijn om te kunnen voldoen aan de Natuurbeschermingswet. De Minister van I&W is het bevoegd gezag op grond van de Wet Luchtvaart en stelt het luchthavenbesluit vast. De luchthaven is als initiatiefnemer verantwoordelijk voor het aanvragen van alle vergunningen die nodig zijn op grond van de verschillende wetten en alle daarvoor benodigde onderzoeken, zoals een MER en een passende beoordeling voor stikstofdepositie. En dus ook voor een vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet mocht dat aan de orde blijken te zijn. De Minister van LNV is het bevoegd gezag op grond van de Natuurbeschermingswet en dient te beoordelen of aan de eisen van deze wet wordt voldaan. De Minister van LNV beoordeelt de vergunningaanvraag en eventuele handhavingsverzoeken die in dat kader worden gedaan.</p>
55	<p>Bevat de MER 2018 alle essentiële informatie over de geactualiseerde milieueffecten van het voorgenomen gebruik van Lelystad Airport in het licht van de PAS-uitspraak van de Raad van State (29 mei 2019)?</p> <p>Antwoord De Commissie voor de m.e.r. heeft beoordeeld dat de MER2018 alle essentiële informatie bevat. Zie verder het antwoord op vraag 54.</p>

Nr.	Vraag
56	<p>Bevat de MER 2018 alle milieueffecten van Lelystad Airport en zijn (recent gewijzigde) aansluitroutes?</p> <p>Antwoord De milieueffecten van zowel de lokale naderings- en vertrekroutes als de aansluitroutes zijn in de actualisatie van de MER betrokken. De milieu, veiligheid- en gezondheidseffecten zijn uitgebreid onderzocht in de verschillende MER-onderzoeken. De Commissie voor de m.e.r. concludeert dat het MER alle essentiële informatie over de geactualiseerde milieueffecten van het voorgenomen gebruik van Lelystad Airport bevat. In het geactualiseerde MER, welke ter visie heeft gelegen tot en met 21 februari jl., is rekening gehouden met een mogelijke aanpassing van de route middels een gevoeligheidsanalyse. In deze regio liggen geen wettelijke geluidscontouren bij 10.000 en 45.000 vliegtuigbewegingen. Bij de situatie van 10.000 vliegtuigbewegingen ligt in deze regio ook geen 40 dB(A) L_{den} contour; de niet-wettelijke contour die ter informatie in de MER in beeld is gebracht.</p>
57	<p>Is een beroep van een particulier tegen een besluit van de overheid bij een civiele rechter duurder dan bij de bestuursrechter?</p> <p>Antwoord Bij de civiele rechter is procesvertegenwoordiging door een advocaat verplicht, bij de bestuursrechter is dit niet het geval. Dit betekent dat de proceskosten in het bestuursrecht lager zijn.</p>
58	<p>Bij welke besluiten in het kader van ruimtelijke ordening en mobiliteit kan een burger in beroep gaan bij de bestuursrechter en bij welke besluiten bij een civiele rechter?</p> <p>Antwoord Op grond van artikel 8.5, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) kan geen beroep bij de bestuursrechter worden ingesteld tegen een besluit als bedoeld in artikel 1 van bijlage 2 van de Awb (bevoegdheidsregeling bestuursrechtspraak). Besluiten die zijn genomen op grond van de in deze bijlage genoemde voorschriften dan wel anderszins in deze bijlage omschreven besluiten zijn niet voor beroep bij de bestuursrechter vatbaar. De opsomming in artikel 1 van bijlage 2 van de Awb (de zogenoemde negatieve lijst) is limitatief. Als geen beroep op de bestuursrechter mogelijk is kan een procedure bij de civiele rechter worden gevoerd.</p>
59	<p>Binnen welke termijn wordt één Europees luchtruim gerealiseerd?</p> <p>Antwoord Het project voor een Europees luchtruim (Single European Sky, SES) loopt sinds ongeveer vijftien jaar. Er is en wordt veel werk verzet binnen dit initiatief, waarmee de vereenvoudiging van het Europese luchtruim wordt bewerkstelligd. Het project bestaat uit verschillende elementen zoals aanpassingen aan het luchtruim, de introductie van nieuwe technologie en concepten (SESAR), prestatiebesturing en de harmonisatie van regelgeving. Er is geen termijn vastgesteld voor de realisatie van een Europees luchtruim, maar door SES ontstaat stap voor stap een luchtruim zonder barrières, met bijvoorbeeld de invoering van flexibel gebruik van het luchtruim en Free Route Airspace. Vanwege het belang van synchronisatie en harmonisatie zijn in de Europese SES regelgeving voor bepaalde nieuwe technologieën en concepten wel implementatietermijnen voorgeschreven.</p>
60	<p>Hoe concreet zijn de afspraken over het realiseren van één Europees luchtruim met de andere Europese landen? Kunt u een actuele stand van zaken geven wat betreft het speelveld?</p> <p>Antwoord Voor het eerste deel van deze vraag wordt deels verwezen naar het antwoord op vraag 59. De EU lidstaten, Noorwegen en Zwitserland zijn gezamenlijk bezig met de implementatie van SES en zijn gebonden aan de EU SES regelgeving en de implementatietermijnen. De actuele stand van zaken is dat de verdragingen in het Europese luchtruim de afgelopen jaren zijn toegenomen door de aanhoudende groei van het luchtverkeer. De Europese Networkmanager en de luchtverkeersleidsorganisaties hebben gezamenlijk deze zomer een omvangrijk pakket aan maatregelen ingevoerd om de verdragingen in Europa terug te dringen. De resultaten zijn veelbelovend en op basis van de huidig bekende cijfers lijken de verdragingen deze zomer lager uit te vallen dan in 2018. Dit resultaat onderstreept het belang om met de inzet van alle betrokken partijen verder te werken. Naast de korte termijn oplossingen voor de verdragingen, zijn structurele maatregelen nodig om de capaciteit van het luchtruim te vergroten en de emissies te reduceren (brandstofbesparing) doordat nog directere routes kunnen worden gevlogen. Er wordt verwacht dat de nieuwe Europese Commissie met een nieuwe impuls komt om de realisatie van SES te versnellen.</p>

Nr.	Vraag
61	<p>Worden de plannen voor één Europees luchtruim al geconcretiseerd, voordat Lelystad Airport opengaat?</p> <p>Antwoord: De plannen voor de realisatie van de Single European Sky zijn al vele jaren geleden gemaakt (zie www.atmmasterplan.eu voor een overzicht) en worden regelmatig bijgewerkt. Het meest recente resultaat is de Airspace Architecture study (zie https://www.sesarju.eu/node/3253). De uitwerking van deze plannen is niet gekoppeld aan de opening van Lelystad Airport.</p>
62	<p>Zijn er afspraken welke typen vliegtuigen wel/niet gebruik mogen maken van Lelystad Airport?</p> <p>Antwoord In de Wet luchtvaart is het openbaar karakter van de luchthaven neergelegd. Dit openbaar karakter kan slechts worden ingeperkt – naast de beperkingen die voortvloeien uit capaciteit en internationale regelgeving – bij algemene maatregel van bestuur indien dit noodzakelijk is met het oog op de geluidbelasting, (externe) veiligheid en de lokale luchtverontreiniging. Met de in het Luchthavenbesluit neergelegde grenswaarden ten aanzien van milieu en veiligheid is dit gebeurd. De exploitant van de luchthaven is verplicht om met inachtneming van de genoemde beperkingen luchthavenluchtverkeer ten behoeve van de burgerluchtvaart op de luchthaven toe te laten.</p>
63	<p>Welke infrastructurele maatregelen neemt u om een reductie van CO₂ te bewerkstelligen? En welke operationele maatregelen?</p> <p>Antwoord Het klimaatbeleid voor de luchtvaart wordt beschreven in mijn brief van 27 maart jl. (Kamerstukken 31 936 en 32 813, nr. 585). Bij infrastructurele maatregelen kunt u denken aan maatregelen van de luchthaven om te voorkomen dat congestie ontstaat op de grond en in de lucht. Bij operationele maatregelen kunt u denken aan onder andere een efficiënt luchtruim en optimale start- en landingsprocedures.</p>
64	<p>Hoe gaat u om met het dilemma «zoveel mogelijk routes over woonkernen vermijden» en «efficiënter vliegen», wat o.a. in kan houden de kortst mogelijke route? Welk afwegingskader geldt hier?</p> <p>Antwoord In de Luchtvaartnota zal hierop worden ingegaan. Te denken valt bijvoorbeeld aan een hoogte als criterium.</p> <p>Is het stimuleren van minder vliegen, waardoor zowel geluidshinder als emissies gereduceerd worden, voor u een beleidsmatige optie? Zo nee, waarom niet?</p> <p>Antwoord Voor het behalen van de klimaatdoelen voor de luchtvaart is een inzet nodig op een breed palet van instrumenten. Ik heb uw Kamer hierover geïnformeerd met mijn brief van 27 maart 2019 (Kamerstukken 31 936 en 32 813, nr. 585). De inzet van het kabinet is er primair op gericht om via deze weg de benodigde emissiereducties te realiseren. Via de PlanMER voor de Luchtvaartnota zorg ik voor meer inzicht in de verkeersvolumes die samenhangen met een combinatie van (klimaat)doelen en maatregelen. Daarnaast wordt een nationale vliegbelasting uitgewerkt. Het wetsvoorstel hiervoor is op 14 mei 2019 aan de Tweede Kamer aangeboden.</p>
66	<p>Kunt u nader toelichten aan welk deel van de CO₂-uitstoot u refereert, als wordt gesteld dat vliegtuigen vanaf 2021 over een deel van hun CO₂-uitstoot emissierechten moeten gaan betalen?</p> <p>Antwoord: Luchtvaartmaatschappijen moeten vanaf 2021 onder het mondiale CO₂ compensatie- en reductiesysteem (CORSIA) emissierechten aanschaffen voor de CO₂ uitstoot afkomstig uit de internationale luchtvaart die uitkomt boven het gemiddelde uitstootniveau van 2019 en 2020.</p>
67	<p>Hoeveel CO₂ wordt er nu door Nederlandse luchtvaartmaatschappijen daadwerkelijk gecompenseerd? Kunt u dit uiteenzetten vanaf 2010 tot en met 2018?</p> <p>Antwoord De Nederlandse Emissieautoriteit publiceert jaarlijkse overzichten van het aantal emissierechten dat luchtvaartmaatschappijen per jaar hebben ingeleverd. In mijn reactie van 8 augustus jl. op Kamervragen van het lid Van Raan (Aanhangsel Handelingen II 2018/19, nr. 3599) heb ik aangegeven dat het echter niet mogelijk is om dat aantal emissierechten voor één jaar direct te relateren aan een bepaalde (additionele) emissiereductie als gevolg van CO₂ compensatie omdat er ook rekening dient te worden gehouden met emissierechten die in eerdere jaren gratis zijn toegewezen dan wel door Europese overheden zijn geveild.</p>

Nr.	Vraag
68	<p>Waarom hebt u de nuancering op de aanvraag (zijnde de in paragraaf 2.5 van de SATL-zienswijze onderbouwde grief met een citaat uit de aanvraag om het luchthavenbesluit, waaruit blijkt dat de aanvraag óók nog betrekking heeft op en is beperkt tot uitsluitend het overplaatsen van groot commercieel niet-mainportgebonden vliegverkeer van Schiphol naar Lelystad Airport, terwijl de Schiphol Group niet heeft verzocht om ontwikkeling van Lelystad Airport voor autonome groei van groot commercieel niet-mainportgebonden vliegverkeer op Lelystad Airport) niet vermeld in de samenvatting van de zienswijze en evenmin betrokken in uw reactie? Wilt u dat alsnog doen? Zo nee, waarom niet?</p> <p>Antwoord Zoals aangegeven in de reactie in de Nota van Antwoord in paragraaf 4.3.2 is de grondslag voor de aanvraag het op jaarbasis ruimte bieden aan 45.000 vliegtuigbewegingen niet mainportgebonden verkeer van het type Boeing 737 en Airbus 320 of daarmee vergelijkbare vliegtuigtypen. De overige informatie is enkel contextueel. De grondslag is met de inwerkingtreding van het Luchthavenbesluit Lelystad dus niet verlaten.</p>
69	<p>Waarom is de conceptbepaling (zijnde de in paragraaf 1.3 van de SATL-zienswijze onderbouwde grief dat het selectiviteitsbeleid ten gevolge van de derde concept-VVR niet wordt uitgevoerd, blijkens het citaat van artikel 2, tweede en vierde lid uit het concept, waaruit blijkt dat Lelystad Airport gaat voorzien in autonome groei van groot commercieel niet-mainportgebonden luchtverkeer, omdat het artikel immers geen garantie bevat voor het overplaatsen van niet-mainportgebonden vliegverkeer van Schiphol naar Lelystad Airport (slechts een prioritering voor ten hoogste de overplaatsing van 25.000 vliegbewegingen van Schiphol naar Lelystad Airport), zodat uit niets blijkt dat die prioritering kan worden afgedwongen), niet vermeld in de samenvatting van de zienswijze en evenmin betrokken in uw reactie? Wilt u dat alsnog doen? Zo nee, waarom niet?</p> <p>Antwoord In paragraaf 5.2 in het antwoord op Q2 is gereageerd op dit onderdeel van de SATL-zienswijze. In zijn algemeenheid geldt dat ingediende zienswijzen gebundeld en samengevat zijn weergegeven in de nota van antwoord. Dit is in de nota van antwoord in paragraaf 2.2. beschreven.</p>
70	<p>Erkent u dat uit de nota van antwoord de suggestie voortvloeit dat het Luchthavenbesluit Lelystad geen uitvoeringsbesluit is van het selectiviteitsbeleid? Zo ja, is dat daadwerkelijk uw interpretatie? Zo ja, waarom is de overname van het Aldersakkoord dan in hoofdstuk 3 van de nota van toelichting bij het Luchthavenbesluit Lelystad als beleidskader voor de ontwikkeling van Lelystad Airport niet vermeld? Kunt u dit toelichten?</p> <p>Antwoord In de toelichting op het Luchthavenbesluit Lelystad uit 2015 staat het Aldersakkoord uit 2008 vermeld in paragraaf 3.2.1. Het selectiviteitsbeleid wordt in separate regelgeving vastgesteld en niet in het Wijzigingsbesluit.</p>
71	<p>Klopt het dat u stelt dat het selectiviteitsbeleid wordt uitgevoerd, indien de VVR niet voorziet in een gegarandeerde overplaatsing van 45.000 vliegbewegingen niet-mainportgebonden vliegverkeer van Schiphol naar Lelystad Airport? Zo nee, hoe zit het dan? Kunt u dit toelichten?</p> <p>Antwoord Zie antwoord op vraag 42.</p>
72	<p>Klopt het dat mag worden aangenomen dat zowel het Luchthavenbesluit Lelystad als de VVR tezamen, al dan niet met de aansluitroutes voor Lelystad Airport, voorzien in de invulling van het selectiviteitsbeleid? Zo nee, waarom niet?</p> <p>Antwoord Zie antwoord op vraag 42.</p>
73	<p>Waarom heeft u de onderbouwing van de grief, zijnde dat anders dan overwogen in de belangenafwegingen, de ontwikkeling van Lelystad Airport niet meer bijdraagt aan het oplossen van het capaciteitsprobleem van Schiphol (zoals vermeld in de SATL-zienswijze, paragraaf 2.6), niet vermeld in de samenvatting van de zienswijze en ook niet betrokken in uw reactie?</p> <p>Antwoord In Q16 in paragraaf 8.4.2. op pagina 116 van de Nota van Antwoord deze zienswijze van de SATL ingegaan. Zie ook het antwoord op de vragen 42 en 69.</p>

Nr.	Vraag
74	<p>Wilt u alsnog het ontvallen maatschappelijke belang, ter zake van de overplaatsing van vliegverkeer van Schiphol naar Lelystad Airport, uitdrukkelijk in de belangenafweging betrekken en het resterende belang van een autonome groei van Lelystad Airport afwegen tegen de forse aantasting van het goede woon- en leefklimaat ten gevolge van de geluidsbelasting etc. binnen de invloedssfeer van Lelystad Airport? Zo nee, waarom niet?</p> <p>Antwoord Het doel van Lelystad Airport is het accommoderen van een deel van de geprognoseerde vraag naar vliegtuigbewegingen uit het Aldersakkoord 2008. Daarnaast dient Lelystad Airport de netwerkfunctie van Schiphol te versterken door de overplaatsing van vluchten uit Schiphol. De goedgekeurde VVR levert hier een bijdrage aan waardoor geen sprake is van ontvallen maatschappelijk belang. Zie verder het antwoord op vraag 42.</p>
75	<p>Ligt de beleids optie op tafel om bepaalde typen vliegtuigen (zoals bijvoorbeeld de Boeing 777), zoals die voor vrachtverkeer, in verband met de geluidsbelasting uit te sluiten, aangezien vrachtverkeer vanwege het gewicht doorgaans meer geluid produceert dan passagiersverkeer? Zo nee, heeft deze optie ooit op tafel gelegen?</p> <p>Antwoord In het antwoord op vraag 62 wordt ingegaan op de vraag of het mogelijk is om bepaalde type vliegtuigen van een luchthaven te weren. In de nota van antwoord is in het antwoord op vraag S12 in bijlage 1 op pagina 192 en 193 toegelicht dat vrachtverkeer op Luchthaven Lelystad niet aan de orde is.</p>
76	<p>Waarom is de parlementaire geschiedenis bij de relevante artikelen uit de Wet luchtvaart en het Besluit burgerluchthavens, waaruit blijkt dat dat grenswaarden voor de geluidsbelasting in het Luchthavenbesluit moeten worden opgenomen en dat hieromtrent óók aanvullende regels in het Luchthavenbesluit kunnen worden opgenomen (zoals opgenomen in de SATL-zienswijze, paragraaf 2.3), niet vermeld in de samenvatting van de zienswijze en evenmin betrokken in uw reactie? Wilt u dat alsnog doen? Zo nee, waarom niet?</p> <p>Antwoord Paragraaf 2.3. van de SATL zienswijze handelt over het vaststellen van de B+ routeset. In de Nota van Antwoord wordt hier op ingegaan bij de vragen B43 + B45 + 13.</p>
77	<p>Waarom zijn de grenswaarden van de 10.000 vliegbewegingen niet in het Luchthavenbesluit opgenomen? Bent u bereid dit alsnog te doen? Zo nee, waarom niet?</p> <p>Antwoord In de Wet luchtvaart is vastgelegd om welke redenen het openbare karakter van de luchthaven kan worden beperkt. In het Luchthavenbesluit Lelystad wordt het openbare karakter van de luchthaven beperkt indien dit noodzakelijk is met het oog op de geluidbelasting, (externe) veiligheid en de lokale luchtverontreiniging. De oorzaak van de tijdelijke beperking van 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer hangt niet samen met deze te beschermen belangen, maar met een tijdelijke beperkte capaciteit op de aansluitroutes in het luchtruim. Daarvoor is niet het Luchthavenbesluit maar de ministeriele regeling de aangegeven weg. Door het maximum van 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer in de luchtruimregeling vast te leggen, wordt zeker gesteld, dat de ingeschatte beperkte luchtruimcapaciteit overeenkomstig de uitgangspunten voor de ontsluiting van de luchthaven Lelystad niet wordt overschreden. Zie verder ook vraag 44.</p>

Nr.	Vraag
78	<p>Deelt u het standpunt dat er een wettelijke bepaling moet bestaan op grond waarvan met bestuursrechtelijke handhaving kan worden opgetreden tegen een overtreding zoals artikel 11.15, lid 1 Wet Luchtvaart? Geldt dit artikel ook als grondslag voor handhaving tegen de overtreding van het maximum aantal van 10.000 vliegbewegingen dat u in een ministeriële regeling wilt opnemen? Zo ja, zijn de burgers die binnen de invloedssfeer van Lelystad Airport wonen en/of werken bij een verzoek om handhaving van de overschrijding van dit maximumaantal vliegbewegingen te beschouwen als belanghebbenden in de zin van artikel 1:2 van de Algemene wet bestuursrecht en strekt de overschrijding van dit maximumaantal tot de bescherming van hun belangen? Kunt u dit toelichten?</p> <p>Antwoord</p> <p>Artikel 11.15, eerste lid, van de Wet luchtvaart, bevat de grondslag om bestuursrechtelijk te handhaven middels bestuursdwang bij overtredingen die bij of krachtens – in algemene maatregelen van bestuur en ministeriële regelingen – de Wet luchtvaart vastgestelde verplichtingen (behoudens enkele bepalingen op het gebied van de vaststelling van tarieven). Daarnaast is in artikel 11.16, van de Wet luchtvaart de grondslag opgenomen om bestuursrechtelijk te handhaven middels het opleggen van een bestuurlijke boete en zijn in de artikelen 11.9 en 11.10 van de Wet luchtvaart de bepalingen over strafrechtelijke handhaving opgenomen. Bij de keuze van de vorm van handhaving worden meerdere aspecten en belangen afgewogen, zoals het punitieve dan wel herstellende karakter van de gekozen vorm van handhaving, proportionaliteit en de rechtsbeschermingsmogelijkheden. Voor de vaststelling van een gebruiksbeperking op de luchtverkeersroutes geldt de herstelsanctie van de last onder bestuursdwang zoals bedoeld in artikel 11.15, van de Wet luchtvaart. De gebruiksbeperking strekt ertoe dat er niet meer dan 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar op de aansluitroutes van Lelystad worden toegestaan in verband met de beperkte capaciteit in het luchtruim. Deze gebruiksbeperking wordt ook opgenomen in de regelgeving waarmee zeker wordt gesteld, dat de ingeschatte beperkte luchtruimcapaciteit overeenkomstig de uitgangspunten voor de ontsluiting van de luchthaven Lelystad niet wordt overschreden. Hiermee wordt het belang van het veilig, ordelijk en vlot verloop van het luchtverkeer beschermd. De luchtverkeersleiding, de luchthaven en luchtvaartmaatschappijen zullen rekening moeten houden met deze beperking bij het vaststellen van de jaarlijkse capaciteit op de luchtverkeersroutes van en naar de luchthaven. Wanneer er sprake is van een overschrijding van het maximum van 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar zal bestuursrechtelijke handhaving aan de orde zijn. Het is op voorhand niet vast te stellen dan wel uit te sluiten wie belanghebbenden bij een verzoek tot handhaving zullen zijn. Per geval zal dit moeten worden beoordeeld aan de hand van de overtreding en het te beschermen belang.</p>
79	<p>Waarom hebt u de uitspraak van de Raad van State van 7 december 2011, waaruit blijkt dat onder de werking van de vervallen Luchtvaartwet een luchthavenbesluit en de aansluitroutes gelijk moesten worden vastgesteld en die óók van toepassing is op de thans geldende Wet luchtvaart (die wet bevatte evenals onderhavige Wet luchtvaart geen bepaling die ertoe verplichtte dat een luchthavenbesluit gelijktijdig met de aansluitroutes worden vastgesteld), niet vermeld in de samenvatting van de zienswijze en evenmin betrokken in uw reactie? Wilt u dat alsnog doen?</p> <p>Antwoord</p> <p>In de nota van antwoord is in het antwoord op Q14 in paragraaf 7.4.2. op pagina 97 aangegeven dat de Wet Luchtvaart niet voorschrijft dat aansluitroutes en een luchthavenbesluit gelijktijdig vastgesteld moeten worden. Zie voor meer informatie over de wijze waarop de zienswijzen zijn beantwoord het antwoord op vraag 69. Hieronder zal nader ingegaan worden op de genoemde uitspraak van de Raad van State van 7 december 2011.</p> <p>Deze uitspraak betrof het bestreden A-besluit op grond van de toen geldende Luchtvaartwet. Artikel 20, eerste lid, aanhef en onderdeel d, onder 1, bevatte de bepaling dat het ontwerp (A-)besluit in ieder geval een plan in hoofdzaak bevat voor de aanleg en het gebruik van het luchthaventerrein, waarin in ieder geval de ligging van de banen met de daarbij behorende aan- en uitvliegroutes is aangegeven. De overweging van de Raad van State over het gelijktijdig vaststellen van het A besluit en de aan- en uitvliegroutes heeft betrekking op besluiten zoals bedoeld in genoemde bepaling van de Luchtvaartwet. Artikel 20, van de Luchtvaartwet is met ingang van 24 december 2008 vervallen in verband met de inwerkingtreding van de Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens. De Wet luchtvaart bevat een dergelijke bepaling niet. In de Wet luchtvaart is dus geen procedure voorgeschreven waaruit voortvloeit dat de vaststelling en de inwerkingtreding van aansluitroutes en een luchthavenbesluit van luchthavens van nationale betekenis gelijktijdig dient plaats te vinden. Ik deel uw constatering dan ook niet.</p>

Nr.	Vraag
80	<p>Is het waar dat de Wet luchtvaart geen bepaling bevat die ertoe verplicht(te) dat een luchthavenbesluit gelijktijdig met de aansluitroutes worden vastgesteld? Zo nee, hoe zit het dan?</p> <p>Antwoord De Wet luchtvaart bevat geen bepaling die ertoe verplicht de luchtverkeersroutes tegelijk vast te stellen met een luchthavenbesluit. Beide besluiten hebben een eigen grondslag in de Wet luchtvaart en eigen wettelijke voorschriften en spelregels ten aanzien van de doorlopen procedures.</p> <p>Nederland kent een beperkt aantal gecontroleerde luchthavens waarbij de aanwezigheid van aansluitroutes op het hoger gelegen ATS routenetwerk nodig zijn ten behoeve van de luchtdienstverlening. Bij de vaststelling en inwerkingtreding van een luchthavenbesluit wordt toestemming gegeven om een luchthaven in bedrijf te hebben, dan wel uit te bereiden. Pas na inwerkingtreding van een luchthavenbesluit of een wijziging hiervan kan de luchthavenexploitant de benodigde investeringen doen en bouwwerkzaamheden starten. In deze periode, moet het gebruik van het luchtruim in overeenstemming zijn met het gebruik van de luchthaven. Hierop vooruit te lopen door al over te gaan op een (gewijzigd) gecontroleerd luchtruim en dit open te stellen voor luchtverkeer waar de luchthaven nog niet op is ingericht leidt tot een onveilige situatie.</p>
81	<p>Waarom is het arrest van het Hof van Justitie van 26 oktober 2016 (zaaknummer C 290/15, zoals opgenomen in de SATL-zienswijze, paragraaf 2.7) niet vermeld in de samenvatting van de zienswijze en ook niet betrokken in uw reactie? Wilt u dat alsnog doen? Zo nee, waarom niet?</p> <p>Antwoord In het antwoord op vraag Q17, paragraaf 8.2.2. op pagina 107 is hierop ingegaan en onderbouwd dat het luchthavenbesluit voldoet aan de definitie van vergunning in de zin van de MER-richtlijn. Zie voor wijze beantwoorden zienswijzen het antwoord op vraag 69. Hierna zal nader ingegaan worden op het specifieke arrest. Uit genoemd arrest van het Europese Hof van Justitie op prejudiciële vragen vloeit voort dat een algemene regel zoals een Amvb een plan kan zijn als bedoeld in de smb-richtlijn. Of er sprake is van een plan hangt af van de inhoud van die regel. Dat betekent echter niet dat een Amvb altijd een dergelijk plan is, noch dat een Amvb geen vergunning kan zijn als bedoeld in de mer-richtlijn. Bevestiging van deze uitleg is tevens te vinden in het recente Doel-arrest (C-411/17) waarin het Europese Hof van Justitie een Belgische wet aanmerkt als vergunning als bedoeld in de mer-richtlijn.</p>
82	<p>Klopt het dat het vaststellen en/of aanpassen van luchtverkeersroutes geen MER-plichtige besluiten zijn op grond van artikel 7.2, lid 1 Wet milieubeheer juncto artikel 2, leden 1 en 2 Besluit milieueffectrapportage en onderdeel C 6.1 Wet milieubeheer? Zo nee, hoe zit het dan?</p> <p>Antwoord Het vaststellen of aanpassen van luchtverkeersroutes op grond van artikel 5.11, eerste lid, onderdeel b, van de Wet luchtvaart is op zichzelf inderdaad geen MER-plichtig besluit. In overeenstemming met de mer-richtlijn is een luchthavenbesluit (of het luchthavenindelingbesluit of een luchthavenverkeerbesluit) een MER-plichtig besluit. Alle mogelijke nadelige gevolgen van de activiteit- zowel direct als indirect -, dienen wel in de m.e.r. in beeld te worden gebracht. Om deze reden zal het gebruik van het luchtruim door het luchtverkeer van en naar de luchthaven in de m.e.r. moeten worden betrokken. Dat is ook gebeurd. Zie antwoord op vraag 48.</p> <p>Daarnaast kan een wijziging van de vliegroutes op grond van artikel 5.11, van de Wet luchtvaart leiden tot een MER-beoordelingsplicht op grond van onderdeel D 6.2, met dien verstande dat hier alleen sprake van is in de gevallen omschreven in onderdeel D 6.2. Het gaat dan om de gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een start- of landingsbaan met een lengte van 1.000 meter of meer dan wel om een luchthaven die uitsluitend geschikt is voor het starten of landen van helikopters, en een wijziging omvat van het beperkingengebied of de grenswaarden voor geluidbelasting waarbij sprake is van het vaststellen of wijzigen van een luchthavenbesluit (of het luchthavenindelingbesluit of een luchthavenverkeerbesluit).</p>
83	<p>Biedt uw overweging dat de effecten van de toekomstige luchtverkeersroutes indien nodig worden beoordeeld (bij uw standpunt dat de MER 2018 met betrekking tot de beoordeling van de effecten van de luchtverkeersroutes na de luchtruimherindeling eventueel wordt aangepast, terwijl dat niet MER-plichtig is) voldoende rechtszekerheid? Zo ja, waar blijkt dat uit?</p> <p>Antwoord In de Wet milieubeheer zijn de gevallen en de besluiten omschreven die leiden tot een MER-plicht of een MER-beoordelingsplicht. Ik verwijs u naar het antwoord op vraag 82 voor een beschrijving van de MER-plicht en de MER-beoordelingsplicht bij de wijziging van vliegroutes.</p>

Nr.	Vraag
84	<p>Hoe vaak wordt in de toekomst hoger gevlogen bij 10.000 vliegbewegingen en wat wordt er bedoeld met «in de toekomst...»?</p> <p>Antwoord Met de huidige indeling van het luchtruim kunnen er niet meer dan 10.000 vliegtuigbewegingen van/naar Lelystad Airport afgehandeld worden. Voor doorgroei is de luchtruimherziening nodig. In samenwerking met LVNL en het Commando Luchtmachtstrijdkrachten CLSK heeft lenW met prioriteit bekeken of, vooruitlopend op de luchtruimherziening, op de aansluitroutes van Lelystad Airport de belemmeringen om ongehinderd door te klimmen weggenomen kunnen worden. Dat is mogelijk. De verbeteringen zullen uiterlijk in de winter van 2021/2022 zijn doorgevoerd. Dat laat onverlet dat ook al bij opening in praktijk hoger gevlogen zal worden, dan de aangegeven hoogtes die minimaal gegarandeerd worden gevlogen. Het huidige luchtruim, boven het deel van de aansluitroutes van Lelystad Airport dat ten oosten van de Veluwe op 1.800 meter is ontworpen, is namelijk in circa 90% van de gevallen vrij van Schiphol-verkeer of dit verkeer vliegt hoger dan 3.700 meter.</p>
85	<p>Hoeveel vliegereizen worden er gemiddeld per persoon uit de verschillende inkomensklassen per jaar gemaakt?</p> <p>Antwoord Hier is geen onderzoek naar gedaan voor de wijziging van het Luchthavenbesluit Lelystad aangezien dit niet relevant is.</p>
86	<p>Uit welke inkomensklassen komen de mensen die het meest gebruik zullen maken van budgetvakantievluchten die vanaf Lelystad Airport zullen vertrekken?</p> <p>Antwoord Zie het antwoord op vraag 85</p>
87	<p>Is de MKBA actueel qua hinderbeperkingskosten gezien de wijziging van aanvliegeroutes van Lelystad Airport?</p> <p>Antwoord Hinderbeperkingskosten zijn geen onderdeel van de Actualisatie quick scan MKBA Schiphol en Lelystad Airport Middellange termijn uit 2014. Het effect van geluidhinder is gewaardeerd door een effect op de huizenprijsontwikkeling mee te nemen als negatieve post in de MKBA. Als aanvullend hierop de hinderbeperkingskosten voor deze huizen zou worden meegenomen, dan is dat in MKBA-terminen een dubbeltelling.</p>
88	<p>Zijn in de MKBA ook de stikstofdepositie-effecten meegenomen die de vluchten van en naar Lelystad Airport hebben op de omgeving: zowel de natuur als verdere beperking van economische activiteiten van de veehouderij?</p> <p>Antwoord In de MKBA zijn de effecten op natuur beoordeeld op basis van het MER. Effecten op de veehouderij als gevolg van verdere beperkingen waren bij het opstellen van de MKBA niet aan de orde. Voor de aanpak naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State inzake de PAS, verwijst ik naar vraag 28.</p>
89	<p>Hoeveel stikstofdepositie veroorzaakt één start en landing op Lelystad Airport van een type vliegtuig Boeing 737 en Airbus 320-8 ten opzichte van een veehouderij met 100 melkkoeien in één jaar?</p> <p>Antwoord Welke depositie op N2000-gebieden van genoemd vliegtuig wordt veroorzaakt en hoe dat zich verhoudt een veehouderij is afhankelijk van vele factoren. Daarom is op deze vraag geen eenduidig antwoord te geven. Dit hangt onder meer af van het type vliegtuig(motoren), de aard, kenmerken en ligging van de melkveehouderij ten opzichte van stikstofgevoelige N2000 gebieden.</p>
90	<p>Welke voorwaarden worden gesteld om te mogen landen op Lelystad Airport tussen 23.00 uur en 00.00 uur?</p> <p>Antwoord In het Wijzigingsbesluit worden deze voorwaarde opgesomd in artikel 4.</p>
91	<p>Op welke wijze zal gehandhaafd worden dat er alleen bij uitzondering geland zal worden tussen 23.00 uur en 00.00 uur?</p> <p>Antwoord In de Nota van Antwoord wordt in paragraaf 6.5 «Openingstijden en extensieregeling», nader ingegaan op de handhaving van de extensieregeling.</p>

Nr.	Vraag
92	<p>Hoeveel landingen en stijgingen tussen 23.00 uur en 00.00 uur worden er verwacht op Lelystad Airport met 10.000 vliegbewegingen per jaar?</p> <p>Antwoord Het gebruik van de aangescherpte regeling is nog niet in te schatten. De werking van de extensieregeling wordt gemonitord en in de evaluatie van het gebruik van de luchthaven betrokken.</p>
93	<p>Hoe gemakkelijk is het om de genoemde baan codering in de toekomst op te waarderen naar een code geschikt voor toestellen met meer spanwijdte? Zal dit liggen aan de afstand van de taxibaan ten opzichte van de landingsbaan of de grootte van het platform?</p> <p>Antwoord Van het aanpassen van de baan codering is geen sprake. De lengte van de baan en de inrichting van het veld bepaalt welke toestellen kunnen starten en landen. Voor wijziging van de lengte van de baan en de inrichting is een wijziging van het luchthavenbesluit noodzakelijk.</p>
94	<p>Komen er douanefaciliteiten voor passagiers op Lelystad Airport?</p> <p>Antwoord Zie antwoord bij vraag nr. 95</p>
95	<p>Hoe snel kunnen er douanefaciliteiten voor passagiers van buiten het Schengengebied op Lelystad Airport gebouwd worden?</p> <p>Antwoord Er zijn douanefaciliteiten voorzien ten behoeve van de afhandeling van NEU-vluchten op Lelystad Airport. In geval er op een internationale luchthaven NEU-reizigers aankomen en vertrekken, zullen er faciliteiten ingericht moeten worden ten behoeve van de douaneprocessen, zowel voor de reizigers, als voor het douanetoezicht en -controle. Dit geldt ook voor Lelystad Airport. Alle benodigde douanefaciliteiten ten behoeve van de afhandeling van de NEU-vluchten zijn opgenomen in het reeds geaccordeerde programma van eisen en het bestek. Dit programma is geaccordeerd door het Rijksvastgoedbedrijf (RVB), Lelystad Airport en de Belastingdienst, en gebaseerd op de door Lelystad Airport opgestelde plannen. De daadwerkelijke realisatie van de plannen en oplevering vindt, met in achtneming van de daarvoor geldende (financiële) procedures, in nauw overleg met de betrokken partners plaats.</p>
96	<p>Op welke concrete argumenten is de stelligheid gebaseerd die ligt besloten in de zin: «met de herziening van het luchtruim zal deze capacitaire luchtruimbeperving zijn opgelost en kan de luchthaven verder groeien tot maximaal 45.000»? Aan welke criteria moet zijn voldaan om van oplossing van het capaciteitsprobleem te mogen spreken?</p> <p>Antwoord Doorgroei van Lelystad Airport is aan de orde als de verbetermaatregelen op de aansluitroutes zijn doorgevoerd en de luchtruimcapaciteit is verruimd. Dat heeft betrekking op respectievelijk spoor 1 en spoor 2 uit de startbeslissing luchtruimherziening. Als pijlers van de luchtruimherziening worden de volgende oplossingsrichtingen benoemd om bestaande knelpunten, waaronder de capaciteitsbeperving, op te lossen: – Betere benutting van het luchtruim door een flexibel en dynamisch beheer van het luchtruim; – Optimalisering en vereenvoudiging van de luchtruiminrichting; – Modernisering van het operationele luchtverkeersleidingconcept.</p>
97	<p>Wat zijn de consequenties voor Lelystad Airport als de herindeling geen of onvoldoende soelaas biedt voor het capaciteitsprobleem in het algemeen en die van Lelystad Airport in het bijzonder (bijvoorbeeld vanwege de kritische ligging van Lelystad ten opzichte van Schiphol): definitief blokkeren van doorgroei naar 45.000, doorgaan met 10.000, sluiting, of iets anders?</p> <p>Antwoord Het maximum van 10.000 vliegtuigbewegingen per jaar is een gevolg van de capaciteitsbepervingen in het huidige luchtruim. Voor de ontwikkeling van Lelystad Airport boven de 10.000 vliegtuigbewegingen is verruiming van de Nederlandse luchtruimcapaciteit benodigd. Lelystad Airport kan niet doorgroeien als de capaciteitsverruiming niet wordt gerealiseerd.</p>

Nr.	Vraag
98	<p>Zijn de Eurocontrol-regels en/of aanbevelingen gebruikt voor het ontwerpen van de aansluitroutes voor Lelystad Airport?</p> <p>Antwoord Bij het ontwerp van vliegroutes is voldaan aan alle relevante (internationale) wetgeving en standaarden vanuit de Wet Luchtvaart, EASA en ICAO. Eurocontrol brengt guidelines uit waarmee meer inhoudelijke duiding wordt gegeven.</p>
99	<p>In hoeverre wordt er afgeweken bij de ontworpen aansluitroutes van Lelystad Airport van het advies van de Alderstafel voor Lelystad?</p> <p>Antwoord De aansluitroutes die Lelystad Airport in alle richtingen ontsluiten, respecteren de aan de Alderstafel afgesproken lokale vertrek- en naderingsroutes (routeset B+) en de overige in 2014 aan de Alderstafel gemaakte afspraken en zijn operationeel werkbaar. Naast B+ waren de belangrijkste uitgangspunten in het selectieproces van de aansluitroutes:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Geen interferentie met het Schiphol verkeer – Behoud van de Militaire Missie Effectiviteit – Zo veel mogelijk vermijden van woonkernen, een vlieghoogte van tenminste 6000 voet boven «het oude land», en een vlieghoogte van tenminste 3000 voet boven Natura 2000 gebieden (conform Alders advies uit 2014).
100	<p>Waarom ontbreekt een reactie op het onderdeel van de zienswijze van SATL dat de effecten van laagvliegroutes aansluitend op de routevarianten A, A+ en B niet in de MER 2018 zijn betrokken? Wilt u dat alsnog toevoegen? Zo nee, waarom niet?</p> <p>Antwoord Zie het antwoord op vraag Q21 op pagina 117 en 118 in de nota van antwoord.</p>
101	<p>Waarom hebt u de grief, waarin staat dat de 45.000 vliegbewegingen als eindsituatie niet volwaardig in de MER 2018 zijn betrokken, omdat de routevariant B+ na de luchtruimherindeling in 2023 volgens LVNL komt te vervallen (zoals opgenomen in de SATL-zienswijze, paragraaf 3.5), niet volledig in de samenvatting van de zienswijze opgenomen en evenmin voorzien van een volwaardig standpunt ten aanzien van de tekortkoming in de MER 2018? Wilt u dat alsnog doen? Zo nee, waarom niet?</p> <p>Antwoord In Q 20 in paragraaf 8.4.2 is ingegaan op deze zienswijze. Zie voor de wijze waarop de zienswijzen zijn beantwoord het antwoord op vraag 69.</p>

Nr.	Vraag
102	<p>Waarom zijn bij de totstandkoming van de routevariant B+ in 2014 niet de «getroffen» gemeentes onder deze routes geïnformeerd of aan de tafel Lelystad uitgenodigd?</p> <p>Antwoord De lokale vertrek- en naderingsroutes B+ zijn aan de Alderstafel tot stand gekomen, en geadviseerd als optie met de minste geluidgehinderden. Aan de Alderstafel Lelystad waren de gemeentes Almere, Dronten, Lelystad en Zeewolde vertegenwoordigd. Ook de provincies Flevoland en Gelderland namen hieraan deel. De provincie Overijssel is vanaf de start van de Alderstafel via de provincie Gelderland vertegenwoordigd. Hierover zijn destijds bestuurlijke afspraken tussen beide provincies gemaakt.</p> <p>Zoals o.a. aangegeven in het antwoord op de vragen van leden van Helvert en Omtzigt van 4 augustus 2017 (Aanhangsel Handelingen II 2016/17, nr. 2415) zijn destijds, in het traject dat geleid heeft tot het Luchthavenbesluit Lelystad 2015 belanghebbenden zo goed mogelijk geïnformeerd en was er de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen. Dat is op de onderstaande manier gebeurd:</p> <p>In januari en februari 2014 is door de Alderstafel Lelystad een aantal informatieavonden voor bestuurders en bewoners in de regio georganiseerd met speciale aandacht voor de routealternatieven in het lagere luchtruim en de te verwachten effecten hiervan in Lelystad, Nunspeet, Biddinghuizen (gemeente Dronten) en Zeewolde. Deze bijeenkomsten waren zeer druk bezocht en hebben in de lokale en regionale media veel aandacht gekregen.</p> <p>Na de door de Alderstafel Lelystad unaniem voorgestelde B+ variant, hebben in de maanden juni en juli 2014 het ontwerpvluchthavenbesluit en het MER zes weken ter inzage gelegen met de mogelijkheid om hier een zienswijze op in te dienen. Gedurende de terinzagelegging heeft mijn ministerie in samenwerking met de Alderstafel Lelystad opnieuw vier informatieavonden met presentaties, een informatiemarkt en vraag en antwoordsessies georganiseerd. De terinzagelegging en de informatieavonden zijn vooraf breed bekendgemaakt in de regionale media. De informatieavonden waren verspreid over de regio's Flevoland, Gelderland en Overijssel, en waren op:</p> <ul style="list-style-type: none"> – maandag 23 juni 2014 van 20.00 tot 22.30 uur in De Nieuwe Buitensociëteit in Zwolle; – dinsdag 24 juni 2014 van 18.30 tot 21.15 uur in De Meerpaal in Dronten; – dinsdag 1 juli 2014 vanaf 18.30 tot 21.15 uur in RSG Levant in Zeewolde, en – woensdag 2 juli 2014 vanaf 19.30 tot 22.15 uur in het stadhuis van Lelystad. <p>Ten behoeve van de informatieavonden is extra informatiemateriaal ontwikkeld en beschikbaar gesteld. Ook zijn er animatiefilms met het geluid van vliegtuigen op verschillende locaties getoond, die vervolgens op de website van de Alderstafel zijn geplaatst en daar de afgelopen jaren steeds te raadplegen zijn geweest tot op dit moment.</p> <p>Hoewel niet exact is geregistreerd hoeveel bewoners er precies aanwezig waren, zijn zowel de informatiebijeenkomsten over de routes, als ook de inspraakavonden over het ontwerpvluchthavenbesluit druk tot zeer druk bezocht. Met name voor de inspraakbijeenkomsten zijn grote en goed bereikbare locaties gekozen, niet alleen voor de bewoners uit Flevoland, maar ook vanuit Gelderland en Overijssel.</p>
103	<p>Welke gemeentes zijn betrokken en op welke wijze zijn zij betrokken bij de totstandkoming van de routevariant B+?</p> <p>Antwoord Zie antwoord 102.</p>
104	<p>Op welke wijze houden de verbeteringen van de aansluitroutes rekening met de groei van Schipholvliegerverkeer?</p> <p>Antwoord Zoals in de kamerbrief van 5 juli 2019 (Kamerstukken 31 936 en 29 665, nr. 646) is aangekondigd moet Schiphol groei eerst nog verdienen. De verbeteringen van de aansluitroutes staan los van de ontwikkeling van Schiphol. Voor de in het Startbesluit LRH aangekondigde maatregelen om belemmeringen op ongehinderd doorklimmen weg te nemen, is het nodig de eerder afgesproken strikte scheiding in luchtruimgrenzen tussen Schiphol en Lelystad los te laten. Gezien het beperkte aantal vluchten dat in de eerste jaren van en naar Lelystad Airport vliegt schatten LVNL en CLSK in dat een effect op de Schiphol-luchtverkeerafhandeling, met de verbetermaatregelen, beperkt is. Deze verbetermaatregelen worden momenteel uitgewerkt.</p>

Nr.	Vraag
105	<p>Op welke wijze gaat de overheid de general aviation begeleiden in diens krimp van 110.000 naar 46.500 vliegbewegingen per jaar?</p> <p>Antwoord Lelystad Airport wordt ontwikkeld ten behoeve van het overnemen van vakantievluchten van Schiphol. Zoals opgenomen in het ondernemingsplan van de luchthaven is de verwachting dat, naarmate het aantal vliegtuigbewegingen handelsverkeer (op de IFR routes) groeit de hoeveelheid klein verkeer (op de VFR routes) zal afnemen. De luchthaven heeft de huidige gebruikers de afgelopen jaren op de hoogte gehouden van de (voortgang van de) veranderingen op de luchthaven. Daarnaast is aan de Alderstafel Lelystad een werkspoor hiertoe ingericht, een en ander onder leiding van de provincie Flevoland. Mede naar aanleiding van verzoeken van de general aviation (GA), heeft de luchthaven recent, in samenwerking met LVNL, de capaciteit voor GA-verkeer in de periode tot 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer onderzocht. De luchthaven heeft de lokale gebruikers hierover op 16 mei jl. per brief geïnformeerd. Uit dit onderzoek blijkt dat de verwachte capaciteit toereikend is voor het huidige aanbod aan GA-verkeer. Wel is het zo dat op de drukste momenten de vraag het aantal mogelijke vliegtuigbewegingen kan overstijgen. Hiertoe is betere spreiding over de dag nodig en ontwikkelt de luchthaven een planningstool. Op basis hiervan kan het huidige GA-verkeer de eerstkomende jaren naar verwachting worden geacommodeerd. Voor de situatie na 10.000 bewegingen handelsverkeer, zal door de luchthaven in samenwerking met LVNL nader worden onderzocht welke aantallen GA-verkeer ook op deze langere termijn kunnen worden geacommodeerd. Daarnaast is de GA betrokken bij het proces van de luchtruimherziening en worden ze geconsulteerd in het kader van de luchtvaartnota. Ontwikkelingen en actuele vraagstukken die spelen in de sector worden besproken in regulier overleg met het ministerie (GA-platform).</p>
106	<p>Welke begeleiding en compensatie kan de general aviation op Lelystad Airport verwachten?</p> <p>Antwoord Zie antwoord 105. Compensatie is niet aan de orde</p>
107	<p>Wie neemt de regie in het begeleiden en financieren van mogelijk gedwongen verhuizingen van de «general aviation»-sector over de provinciegrenzen heen?</p> <p>Antwoord Zie antwoord 105. Van het gedwongen uitplaatsen van huidige GA verkeer van de luchthaven Lelystad is momenteel geen sprake.</p>
108	<p>Waarom moet Schipholvliegverkeer vanaf Artip rechtstreeks naar Baan 27 kunnen vliegen, terwijl een Area Navigation (RNAV) S-route om het luchtruim van Lelystad én Almere een totaaloplossing biedt voor alle partijen?</p> <p>Antwoord Op Schiphol wordt vanuit drie richtingen door middel van koersinstructies verkeer op een veilige wijze geleid naar een efficiënte naderingsvolgorde voor de baan. Bij gebruik van baan 27 is het daarbij vaak noodzakelijk dat verkeer rechtstreeks van ARTIP naar baan 27 vliegt. Een vaste route voor Schiphol-verkeer vrij van het gebied rond Lelystad Airport en Almere kan betekenen dat er in de Schiphol TMA binnenkomend en vertrekkend verkeer van/naar Schiphol te dicht bij elkaar komt. Een dergelijke route zou al vóór ARTIP gewijzigd moeten worden, wat inhoudt dat het een grootschalige wijziging betreft waarbij verschillende onderdelen van de luchtverkeersleiding betrokken moeten zijn. Dit kan alleen met een grote luchtruim/routeherziening worden gerealiseerd.</p>
109	<p>Waarom heeft u de rekenwijze van emissies uit de Europese richtlijn (MEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2016 Update July 2017) niet overgenomen in de geactualiseerde MER, ondanks dat er meermaals gevraagd is om een volledige emissieberekening in de MER?</p> <p>Antwoord Bij de actualisatie van het MER 2018 zijn de emissieberekeningen geactualiseerd op basis van de meest recente inzichten en getoetst aan de wettelijke normen. Hieruit blijkt dat de emissies binnen de wettelijke normen blijven en dat wordt voldaan aan de geldende wet- en regelgeving, dit heeft ook de commissie voor de MER in haar advies over het geactualiseerde MER bevestigd. De genoemde rekenwijze betreft geen wettelijk voorschrift. Zie ook het antwoord op vraag 52.</p>
110	<p>Hoe verhouden de emissies van het luchtvaartverkeer boven de 3.000 voet zich tot de emissies onder de 3.000 voet?</p> <p>Antwoord Zie hiervoor het antwoord op vraag 52</p>

Nr.	Vraag
111	<p>Wanneer u de emissies voor de hele vlucht binnen de Nederlandse landsgrenzen zou berekenen, daarbij rekening houdend met droge en natte depositie, hoeveel hoger zouden de nu berekende depositiewaarden dan worden? Kunt u dit specificeren voor de Natura 2000-gebieden onder en nabij de vliegroutes?</p> <p>Antwoord Zie hiervoor het antwoord op vraag 52</p>
112	<p>Is het mogelijk dat de berekende depositiewaarden lager zouden worden, wanneer de emissies van de hele vlucht zouden worden meegenomen? Zo niet, is er dan «conservatief» gerekend?</p> <p>Antwoord Zie het antwoord op vraag 52.</p>
113	<p>Is artikel 1.11 Chw in strijd met de MER-richtlijn (zie ook het arrest van het Hof van Justitie van 24 maart 2011, ECLI:C:2011:176)? Kunt u dit toelichten? Heeft dit mogelijk tot gevolg dat u alsnog een locatiealternatievenonderzoek in het kader van een MER zal laten doen voor de uitbreiding van Schiphol? Zo nee, waarom niet?</p> <p>Antwoord In artikel 1.11, tweede lid van de Chw (van toepassing op het MER voor het Luchthavenbesluit Lelystad en de actualisatie van het MER voor de voorgenomen wijziging van het luchthavenbesluit) is bepaald, dat indien door de initiatiefnemer onderzoek is verricht naar de gevolgen van alternatieven, het milieueffectrapport een schets bevat van de voornaamste alternatieven die zijn onderzocht en van de mogelijke gevolgen voor het milieu daarvan, met een motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven. Deze verplichting is toegevoegd bij wet van 31 december 2011 (Kamerstuk 32 588). Het genoemde arrest van 24 maart 2011 heeft niet geleid tot wijziging van dit – toen lopende – wetsvoorstel. Artikel 1.11 was en is niet in strijd met de MER-richtlijn. De procedure van artikel 1.11 Chw is niet van toepassing op de wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) ten behoeve van de groei van het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol. In de MER-en voor deze LVB-wijzigingen worden na overleg met de Commissie mer alleen de effecten van de groei van 450k naar 500k (LVB1) en de groei van 500k naar 540k (LVB2) inzichtelijk gemaakt.</p>
114	<p>Waarom heeft u geen standpunt ingenomen over de grief waarin is aangevoerd dat de in de MER 2014/2018 opgenomen doelstelling in strijd met artikel 7.23 lid 1 Wet milieubeheer te beperkt dan wel onvolledig is geformuleerd? Wilt u dat alsnog doen?</p> <p>Antwoord In de reactie op de zienswijze onder paragraaf 8.2.2 in de Nota van Antwoord is ingegaan op het proces dat vooraf is gegaan aan het MER van 2014 en de wettelijke kaders die hebben gegolden voor het MER 2014 en de actualisatie van het MER. Het doel van het MER is daarin correct omschreven, namelijk de milieueffecten zichtbaar maken van het voornemen van het luchthavenbesluit. De ontwikkelingen die hebben bijgedragen aan het ontstaan van het voornemen zijn daarmee geen onderdeel van het besluit. Het MER en de actualisatie zijn in overeenstemming met de geldende wettelijke bepalingen. In de beantwoording van vraag 69 is aangegeven hoe de beantwoording van de zienswijzen is ingevuld.</p>
115	<p>Zal de tekortkoming in de MER (namelijk de ontoereikende doelstelling van de MER 2014/2018, omdat in de doelstelling ten onrechte niet is vermeld dat de ontwikkeling van Lelystad Airport uitsluitend dient voor de uitbreiding van Schiphol, zoals vermeld in paragraaf 3.4) worden hersteld? Zo nee, waarom niet?</p> <p>Antwoord Zie hiervoor het antwoord op vraag 68.</p>
116	<p>Heeft in de Luchtvaartnota 2009, waar een definitieve afweging is gemaakt voor de locatie(s) voor de uitbreiding van Schiphol en waarbij ook milieueffecten zijn betrokken, de beoordeling van de milieueffecten de juridische status van een (plan-)MER gekregen, waarin locatiealternatieven zijn betrokken? Zo ja, kan deze gedeeld worden met de Kamer of kunt u de betreffende MER overleggen/noemen (datum, vindplaats etc.)? Zo, nee, welke juridische status heeft de beoordeling van de milieueffecten dan gekregen?</p> <p>Antwoord Voor de Luchtvaartnota 2009 is geen (plan-)MER gemaakt. De status van de Luchtvaartnota is een beleidsdocument, een visie en heeft dan ook geen juridische status. Voor de uitbreiding van Luchthaven Lelystad is een eigenstandig besluitvormingstraject doorlopen, waaronder het Aldersakkoord uit 2008, het Aldersadvies Lelystad Airport uit 2012, het luchthavenbesluit inclusief het MER voor Luchthaven Lelystad.</p>

Nr.	Vraag
117	<p>Wat wordt bedoeld met «mede»? Welke andere overwegingen had u om niet de emissies boven de 3.000 voet uit te rekenen?</p> <p>Antwoord Zie hiertoe het antwoord op vraag 52.</p>
118	<p>Kent u de LTO-cyclus (landen, taxiën, opstijgen) zoals gedefinieerd door de ICAO in Annex 16 volume II (Aircraft Engine Emissions) die vier stadia omvat, elk met een vast stuwkrachtpercentage en duur?</p> <p>Antwoord Ja, die stadia zijn mij bekend. Het betreft de stadia landen, stationair (idle), taxiën en opstijgen.</p>
119	<p>Erkent u dat deze stadia en de voorgeschreven emissie testcondities zijn voor het certificeren van vliegtuigmotoren (niet van vliegtuigen) in een testopstelling? Zo nee, waarom niet?</p> <p>Antwoord De manier waarop vliegtuigmotoren worden getest alvorens gecertificeerd te worden is gebonden aan zeer strenge eisen qua betrouwbaarheid, duurvermogen en emissies, die zijn omschreven in de testcondities. Bij nieuwe certificeringseisen worden ook deze testcondities, zoals nader omschreven in Annex 16, Vol II bij de Chicago Conventie en de bijbehorende Environmental Technical Manual nader beschouwd en zo nodig aangepast.</p>
120	<p>Waarom rekent u specifiek tot 3.000 voet, terwijl deze hoogte niet wordt genoemd in de LTO-cyclus, zoals gedefinieerd door de ICAO in Annex 16 volume II (Aircraft Engine Emissions)?</p> <p>Antwoord Zie antwoord vraag 52.</p>
121	<p>Met welke rekentool (d.w.z. welke software, met welke naam en welke versie daarvan) zijn de concentraties en deposities berekend?</p> <p>Antwoord In de beantwoording van de Kamervragen van 26 maart 2019 over berekeningen van de stikstofdeposities t.b.v. de MER Lelystad zijn de uitgangspunten en de toelichting op de berekeningen gevoegd⁵. In deze toelichting is aangegeven dat de stikstofdepositieberekeningen in dit onderzoek zijn uitgevoerd met AERIUS Calculator versie 2016L.</p>
122	<p>Hoe is de menglaaghoogte gespecificeerd in deze berekening?</p> <p>Antwoord Zie antwoord op vraag 52</p>
123	<p>Houdt de rekentool rekening met neerslag (waaronder regen en sneeuw) en natte depositie, waarbij ook depositie van boven de menglaaghoogte plaatsvindt? Zo ja, hadden de emissies dan niet tot grotere hoogte berekend moeten worden? Zo nee, leidt het model dan niet tot een onderschatting van de depositie? En, indien niet, voldoet het model dan wel aan de gewenste nauwkeurigheid, benodigd om een realistisch beeld te schetsen van de totale depositiewaarden?</p> <p>Antwoord Uw Kamer heeft op 1 oktober jl. de motie van het lid van Raan (Kamerstuk 31 936, nr. 674) aangenomen om de emissie boven de 3.000 voet inzichtelijk te maken. In de uitwerking van deze motie zal bovenstaande meegenomen worden.</p>

Nr.	Vraag
124	<p>Waarom gaf u geen motivering bij de stelling dat de datum waarop het Luchthavenbesluit Lelystad onherroepelijk is geworden niet relevant is voor de toepassing van het overgangsrecht ten aanzien van artikel 1.11 Chw op het besluit tot wijziging van het Luchthavenbesluit Lelystad, terwijl dat expliciet in het overgangsrecht en de hierbij behorende memorie van toelichting staat? Kunt u deze motivering alsnog geven?</p> <p>Antwoord In het antwoord op Q18 en Q19 in paragraaf 8.2.2. op pagina 107 is aangegeven waarom de datum van het onherroepelijk worden van het Luchthavenbesluit niet relevant is. Hieronder zal nader worden ingegaan op het overgangsrecht. Op grond van het overgangsrecht in artikel III van de Wet implementatie herziening mer-richtlijn van 25 januari 2017 blijft hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer, zoals dat luidde vóór 16 mei 2017, van toepassing op de voorbereiding van een besluit totdat het besluit onherroepelijk is geworden, indien vóór 16 mei 2017 procedurele stappen zijn gezet. De besluiten op grond van artikel 7.2, derde en vierde lid, van de Wet milieubeheer kunnen zowel appellabele als niet appellabele besluiten betreffen. De zinsnede omtrent de onherroepelijkheid van het besluit heeft in dit geval geen betekenis omdat het Luchthavenbesluit Lelystad niet appellabel is. Een niet-appellabel besluit kan immers niet onherroepelijk (anders gezegd: in rechte onaantastbaar) worden. Deze toepassing van het overgangsrecht is in overeenstemming met het overgangsrecht zoals geformuleerd in artikel 3, tweede lid, van Richtlijn 2014/52/EU. Die bepaling bevat geen verwijzing naar de onherroepelijkheid van besluiten.</p>
125	<p>Waarop baseert u uw interpretatie van artikel III van de Wet implementatie herziening MER-richtlijn dat het feit dat het Luchthavenbesluit Lelystad al onherroepelijk was op het moment dat het besluit tot wijziging van dit besluit in procedure werd gebracht niet van belang zou zijn voor de toepassing van het overgangsrecht?</p> <p>Antwoord Ik verwijs naar het antwoord gegeven op vraag 124.</p>
126	<p>Waarom hebt u het onderdeel van de zienswijze over artikel 1.11 Chw en het overgangsrecht vanwege het vervallen van dit artikel, waarin wordt aangevoerd dat het overgangsrecht geen betrekking heeft op een AMvB zoals het Luchthavenbesluit Lelystad, maar uitsluitend betrekking heeft op een besluit in de zin van de Algemene wet bestuursrecht, niet betrokken in onderhavig standpunt? Wilt u dat alsnog doen? Zo nee, waarom niet?</p> <p>Antwoord De mer-richtlijn stelt geen eisen aan de vorm van besluiten houdende een vergunning voor projecten waarvoor een milieueffectrapportage dient te worden uitgevoerd. Een besluit van de bevoegde instantie of instanties is een vergunning als bedoeld in de mer-richtlijn als daardoor de opdrachtgever het recht verkrijgt om het project uit te voeren. Ook een algemene maatregel van bestuur zoals een Luchthavenbesluit kan een vergunning zijn als bedoeld in de mer-richtlijn, zoals uiteen gezet in de Nota van Antwoord in paragraaf 8.2.2, in het antwoord op Q17. Het overgangsrecht is hiermee ook van toepassing op een Luchthavenbesluit. Ik verwijs verder naar het antwoord op vraag 124.</p>
127	<p>Bent u op de hoogte van het feit dat het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI) in De Bilt hemelsbreed ruim 50 km van Lelystad Airport ligt?</p> <p>Antwoord Ja.</p>
128	<p>Kunt u uitleggen waarom u de literatuurstudie van Bureau Waardenburg over vogels en de vliegveiligheid nog steeds serieus neemt en de cruciale afstandsfout overneemt in uw nota van antwoord op de vele ingebrachte zienswijzen?</p> <p>Antwoord Er is geen sprake van een afstandsfout. De data over de vogeltrek die met de KNMI radar is verzameld is representatief voor de vogeltrek over midden Nederland en dus representatief voor de vogeltrek op de aansluitroutes. Bovendien is de radar in de Bilt het dichtstbij (op minder dan 50 kilometer) van Lelystad gelegen. Voor een uitgebreid antwoord wordt verwezen naar de beantwoording op vraag 2 in de brief van de Minister van IenW van 27 mei 2019 Aanhangsel Handelingen II 2018/19, nr. 2870).</p>
129	<p>Waarom zijn de radargegevens van de radar van de Koninklijke Luchtmacht in Wier (Friesland) niet in de analyse meegenomen, terwijl bij die radar de noodzakelijke informatie wel beschikbaar is?</p> <p>Antwoord De radar bij De Bilt is dichterbij Lelystad Airport dan de radar in Noord-Friesland. Ook Defensie gebruikt al enige tijd de gegevens van deze weerradars voor het verkrijgen van data over de vogeltrek. Zie tevens het antwoord op vraag 128.</p>

Nr.	Vraag
130	<p>Welke organisatie valideerde de methodiek en dit radaronderzoek? Kunt u het rapport beschikbaar stellen aan de Kamer?</p> <p>Antwoord De Luchtmacht valideerde de methodiek om met een weerradar vogeltrek te meten. Zij gebruiken deze methodiek zelf ook. De validatie is mondeling tussen de Luchtmacht en het onderzoeksbureau besproken. Zie ook de beantwoording op vraag 3 in de brief van de Minister van lenW van 27 mei 2019 Aanhangsel Handelingen II 2018/19, nr. 2870).</p>
131	<p>Hoe zijn de tellingen uitgevoerd die ten grondslag liggen aan de validatie van het radaronderzoek met betrekking tot het risico op botsingen met vogels? Wat is de zeggingskracht van deze validatie? Wat zijn de gevolgen voor de conclusies van het onderzoek?</p> <p>Antwoord De methodiek om gegevens over de dichtheid van vliegende vogels aan de bundel van een weerradar (zoals de KNMI radar) te onttrekken, is op correcte wijze gevalideerd met tellingen. Voor een uitgebreide toelichting wordt verwezen naar de beantwoording op vraag 2 in de brief van de Minister van lenW van 27 mei 2019 (Aanhangsel Handelingen II 2018/19, nr. 2870).</p>
132	<p>Hoe groot is het onderzoeksgebied rond de radar? En hoe representatief is dat beeld tot op welke afstand van de radar?</p> <p>Antwoord Zie de beantwoording op vraag 2 in de brief van de Minister van lenW van 27 mei 2019 Aanhangsel Handelingen II 2018/19, nr. 2870).</p>
133	<p>Hoe zijn validatietellingen verricht voor hoogtes boven de 600 meter?</p> <p>Antwoord Validatie is uitgevoerd door visuele tellingen tot een hoogte waarop visuele waarnemingen mogelijk zijn. Deze check wordt door de Luchtmacht als representatief beschouwd voor wat er boven die hoogte plaatsvindt. Zie voor verder toelichting de beantwoording op vraag 2 in de brief van de Minister van lenW van 27 mei 2019 Aanhangsel Handelingen II 2018/19, nr. 2870).</p>
134	<p>Bent u op de hoogte van het ganzenonderzoek door dr. Maarten Loonen van de Rijksuniversiteit Groningen en Sovon (Vogelonderzoek Nederland) die met grauwe ganzen, voorzien van genummerde halsbanden, uitgebreid veldonderzoek deed? (zie: http://www.maartenloonen.nl/halsband/grgb_inleiding.htm)</p> <p>Antwoord Ja.</p>
135	<p>Bent u bereid om, conform het advies van experts, alsnog uitgebreid onafhankelijk universitair ornithologisch veldonderzoek te laten uitvoeren (gedurende een geheel jaar met behulp van alle moderne technische mogelijkheden waaronder radar, zodat een betrouwbare risicoanalyse kan worden gemaakt) inzake de kans op «birdstrikes» en vliegveiligheid, waarbij de migratieroutes en vlieghoogten van met name ganzen, aalscholvers, eenden, ooievaars, steltlopers, roofvogels (zoals bijvoorbeeld zeearenden) etc. in kaart worden gebracht onder de geplande laagvliegroutes en ook in alle betrokken provincies Friesland, Overijssel, Drenthe, Flevoland, Noord-Holland en Gelderland? Zo nee, waarom niet?</p> <p>Antwoord Zoals ik in de beantwoording van vraag 2 in de brief van 27 mei Aanhangsel Handelingen II 2018/19, nr. 2870) heb aangegeven, is er geen extra aandacht noodzakelijk voor de bewegingen van trekkende vogels in de luchtlagen boven 600 meter.</p>
136	<p>Heeft u kennisgenomen van punt 6.5 «Kans op vogelaanvaring in toekomstige situatie» uit de Zienswijze van SATL?</p> <p>Antwoord Ja.</p>
137	<p>Waarom geeft u geen antwoord in de nota van antwoord op deze «zienswijze» van SATL met betrekking op de kans op vogelaanvaringen?</p> <p>Antwoord Er is in de nota van antwoord (paragraaf 8.7) uitgebreid ingegaan op het vogelonderzoek dat in het kader van het MER is uitgevoerd. Dit geeft antwoord op de zienswijzen van SATL.</p>

Nr.	Vraag
138	<p>Waarom staat er in de veiligheidsstudie voor Lelystad Airport geen enkele verwijzing naar bestaande statistieken van vogelslachtoffers op dit vliegveld en is er geen kwantitatieve risicoinschatting gemaakt voor de toekomstige grote vliegtuigen zoals «narrow bodies» en «widebodies»? Wilt u dit alsnog doen? Zo nee, waarom niet?</p> <p>Antwoord Bestaande statistieken zeggen niet zo veel over de toekomstige situatie. Het type vliegtuig (groot commercieel verkeer) en de vliegprocedures zijn anders. Om die reden is er in het vogelonderzoek ten behoeve van het MER onderzoek gedaan naar vogelaantallen en bewegingen rond Lelystad Airport en tevens een vergelijk gemaakt met Schiphol en Eindhoven Airport. Uit dit onderzoek is naar voren gekomen dat het risico op aanvaringen met vogels in de directe omgeving van Lelystad Airport beheersbaar is, mits de vogelbewegingen lokaal goed worden gemonitord. Een aanvullende risico-inschatting is dan ook niet noodzakelijk.</p>
139	<p>Bent u op de hoogte van de vogelaanvaring van 29 juli 2019 op Eelde Airport, waarbij een Transavia Boeing 737 tijdens de landing een zwerm meeuwen raakte?</p> <p>Antwoord Ja, daar ben ik van op de hoogte.</p>
140	<p>Waarom wijkt u af van de internationale aanbeveling van ICAO wat betreft vogelbeheer? Wat is hiervoor uw onderbouwing? Hoe heeft u de vliegveiligheid beoordeeld? Voorziet u een mogelijk conflict tussen vliegveiligheid en Natura 2000-doelstellingen? Wilt u hier alsnog op ingaan?</p> <p>Antwoord Er wordt wat betreft de normen en aanbevelingen voor het voorkomen van vogelaanvaringen niet afgeweken van ICAO. Voor Schiphol en de luchthavens van nationale betekenis zijn op de luchthaven de Europese EASA criteria van toepassing. Deze criteria zijn grotendeels overgenomen van ICAO en op een aantal punten zelfs strikter.</p> <p>Ik neem aan dat met «afwijken van ICAO wat betreft vogelbeheer» wordt bedoeld op de aanbeveling voor een 13 km grote vogelzone rond het centrum van een luchthaven zoals opgenomen in het ICAO document ASM part 3 Wildlife controle en reduction. Nederland heeft gekozen voor een zone (vogelbeperkingengebied) van 6 km rond elk willekeurig punt van de middellijn van de baan of banen. Deze afstand is gebaseerd op de hoogte waarop aanvaringen plaatsvinden in relatie tot de hoogte waarop landende en startende vliegtuigen zich bevinden.</p> <p>Met het vaststellen van vogelbeperkingengebieden, waarbinnen restricties voor vogelaantrekkende bestemmingen gelden, wordt het mogelijke conflict tussen vliegveiligheid en de Natura2000 doelstellingen tevens beheerst.</p> <p>De vliegveiligheid wordt beoordeeld middels het EASA certificatieproces dat op Schiphol en op elke luchthaven van nationale betekenis van toepassing is. Daarnaast worden er op luchthavens inspecties uitgevoerd. De vogelaanvaringpreventie maakt hier onderdeel van uit. Verder zijn luchthavens aangesloten bij het nationale overlegorgaan over de vogelaanvaring problematiek. Daarin worden veiligheid gerelateerde problemen met vogels besproken.</p>
141	<p>Bent u zich ervan bewust dat in de nota van antwoord uitsluitend te lezen valt dat er «geen sprake is van een duidelijk verhoogd risico voor het luchtverkeer»? Waarop baseert u deze stellige conclusie, terwijl er diverse voorbeelden zijn in Nederland die het tegendeel bewijzen?</p> <p>Antwoord Dat is de uitkomst van het onderzoek dat in het kader van het MER is verricht. Ik ken geen voorbeelden in relatie tot de luchtvaartveiligheid die het tegendeel bewijzen.</p>
142	<p>Heeft u zich bij het onderzoek naar de vliegveiligheid bij Lelystad Airport en voor de geplande laagvliegroutes laten adviseren door piloten die ervaring hebben met vogelaanvaringen? Zo ja wat was hun advies? Zo nee, waarom niet?</p> <p>Antwoord Nee, ik baseer mij op de uitkomst van het onderzoek dat in het kader van het MER is verricht. Dit levert feitelijke informatie op over vogelaantallen en vogelbewegingen. Wel zijn piloten en vertegenwoordigers van luchtvaartmaatschappijen betrokken bij nationale gremia over de vogelaanvaring problematiek.</p>

Nr.	Vraag
143	<p>Wat is de waarde van een Luchtvaartgids (AIP) en van de informatie verzameld in het AIP?</p> <p>Antwoord De AIP bevat luchtvaartinformatie met een blijvend karakter die essentieel is voor luchtvaarders bij de voorbereiding van de vlucht. Enerzijds heeft de inhoud van de AIP een informatief / aanbevelend karakter, een voorbeeld hiervan is de paragraaf ENR 5.6 Bird migration and areas with sensitive fauna. Anderzijds liggen aan een deel van de informatie wettelijk vastgestelde regels ten grondslag, bijvoorbeeld de beperkingen voor het vliegen boven bepaalde gebieden die zijn opgenomen in ENR 5.1 Prohibited, restricted and danger area. De AIP wordt opgesteld in overeenkomst met de eisen en aanbevelingen van Bijlage (Annex) 15 van het verdrag van Chicago.</p>
144	<p>Hoe beoordeelt u de karakterisering «heavy risk area» in het AIP Netherlands, ENR 5.6 «Bird migration and areas with sensitive fauna»?</p> <p>Antwoord Het gaat hier om gebieden met een verhoogd risico op vogelaanvaringen vanwege het aantal en de soort vogels. De waarschuwing geldt echter met name voor de general aviation, omdat zij over het algemeen vrij laag vliegen en tot een hoogte van 1000 voet. Groot commercieel verkeer bevindt zich slechts heel kort in die hoogteband en daarmee vormen de gebieden genoemd in ENR 5.6 van de AIP geen risico voor dat verkeer.</p>
145	<p>Kunt u alsnog uitgebreid en inhoudelijk reageren op de bezwaren die de experts B. Ebbinge, K. van Scharenburg en L. Buurma maakten tegen het gebruikte onderzoek (allemaal ook per zienswijze ingediend, zonder gedegen antwoord in de nota van antwoord)?</p> <p>Antwoord De bezwaren zijn uitgebreid aan de orde geweest in het rondetafelgesprek Vliegveiligheid en vogelaanvaringen d.d. 27 maart 2019. Naar aanleiding hiervan zijn Kamervragen over het uitgevoerde onderzoek beantwoord op 17 april 2019 (Kamerstuk 31 936, nr. 588)</p>
146	<p>Hoe accuraat is «accuraat» gezien de hierboven geplaatste opmerkingen over de representativiteit en volledigheid en de eerdere kritische opmerkingen van vogelradar en vogelaanvaringenexpert Buurma over het gebruik van dit type radar?</p> <p>Antwoord Zie het antwoord op vraag 128.</p>
147	<p>Heeft u advies ingewonnen bij ICAO, op basis waarvan u besloten hebt af te wijken van de door ICAO aanbevolen zone van 13 km? Zo ja, hoe luidde dat advies? Zo niet, waarom niet?</p> <p>Antwoord Nee, niet specifiek. Nederland is wel betrokken bij het ontwikkelen van de ICAO normen en aanbevelingen voor luchthavens (Annex 14 vol I bij het verdrag van Chicago). Ook is Nederland betrokken bij het samenstellen van het ASM part 3 Wildlife controle en reduction waarin aanbeveling omtrent de zone van 13 km staat genoemd. Verder moet het beperkte doel van het beperkingengebied m.b.t. het aantrekken van vogels worden benadrukt. Dit gebied is vastgesteld om de ontwikkeling van nieuwe vogelaantrekkende bestemmingen te beperken. Het gebied van 6 km is al sinds 2003 in het Luchthavenindelingbesluit van Schiphol opgenomen. Voor het verdere antwoord wordt verwezen naar het antwoord op vraag 140.</p>
148	<p>Hoe betrouwbaar zijn de risicoinschattingen, gezien de beperkte beschouwde zone van 6 km?</p> <p>Antwoord Het overgrote deel van de aanvaringen vindt beneden een hoogte van 300 m plaats. Het beperkingengebied met een straal van 6 km rond het banenstelsel of de baan (zoals op Lelystad Airport) dekt dit volledig af. Zowel als begrenzing voor het bepreken van vogelaantrekkende bestemmingen als de grens waarbinnen moet worden gemonitord.</p>
149	<p>Hoeveel verhoogt het risico wanneer de door ICAO aanbevolen zone van 13 km toegepast zou worden? Hoe voorziet het Faunabeheerplan daarin? Wat houden de ontheffingen in?</p> <p>Antwoord Hierdoor verhoogt het risico niet. Zie het antwoord op vraag 148. Het Faunabeheerplan biedt de mogelijkheid om, in gevallen waar dat stikt noodzakelijk is, vogels te verjagen. Het Faunabeheerplan is de basis voor het verlenen van ontheffingen. Uitgangspunt is echter dat er niet wordt verjaagd.</p>

Nr.	Vraag
150	<p>Waaruit bestaat de monitoring buiten de aangegeven hoogtes (tot een hoogte van 300 meter en tot op 6 km afstand)?</p> <p>Antwoord Er zal een uitgebreide monitoring plaatsvinden in een gebied tot 6 km vanaf de luchthaven. Het onderzoek geeft aan dat dit voldoende is om het risico op vogelaanvaringen in beeld te brengen.</p>
151	<p>Waarom suggereert u op p. 140 van de nota van antwoord dat de SATL-zienswijze onjuist zou zijn, zonder inhoudelijk in te gaan op de aangedragen bezwaren?</p> <p>Antwoord In de beantwoording wordt aangegeven hoe de atmosferische demping in de berekeningen is meegenomen. Dit is een inhoudelijke reactie op de aangedragen bezwaren. Zie ook vraag 31.</p>
152	<p>Kunt u garanderen dat door de aankoop van emissierechten ook werkelijk de emissie van CO₂ geneutraliseerd wordt ondanks enorme bosbranden (recentelijk in het Noordpoolgebied, Spanje, Portugal en Amerika) en voortdurende ontbossing (zoals in het Amazonegebied in Brazilië en in Indonesië) en daarmee samenhangende verminderde CO₂-resorptiecapaciteit? Hoe vindt controle hierop plaats?</p> <p>Antwoord Uw vraag verwijst naar het mondiale CO₂ compensatie- en reductiesysteem (CORSIA). Voor de emissierechten onder dat systeem worden afspraken vastgelegd over kwaliteitscriteria. Als onderdeel hiervan wordt ernaar gestreefd om te borgen dat rechten daadwerkelijk leiden tot additionele emissiereductie. Er zitten grenzen aan de zekerheid die wordt geboden door de zorgvuldige certificering van projecten die emissierechten leveren. Wijzigingen in land- en bosbeheer door regeringen en eventuele bosbranden kunnen hierbij niet worden voorzien. Bovendien vormen bosprojecten maar een deel van de projecten die emissierechten opleveren. Er zijn vele projecten die CO₂ op een andere wijze reduceren dan door het planten van bomen.</p>
153	<p>Kunt u garanderen dat in 2050 de totale emissie (ten opzichte van 2005) gehalveerd zal zijn?</p> <p>Antwoord Ik kan geen garanties afgeven over de uitstoot van de mondiale luchtvaart. Daarvoor dragen ook heel veel andere landen in de wereld verantwoordelijkheid. Ik hecht daarom aan een mondiale aanpak samen met die andere landen en heb vertrouwen in het wereldwijde CO₂ compensatie- en reductiesysteem (CORSIA) dat per 2021 in werking treedt. Verder heb ik mij er samen met de andere partijen aan de Duurzame Luchtvaartafel aan gecommitteerd om de CO₂ uitstoot van de uit Nederland vertrekkende internationale vluchten in 2050 te halveren ten opzichte van 2005. Dit is vastgelegd in het Ontwerpakkkoord Duurzame Luchtvaart dat ik uw Kamer heb aangeboden als bijlage bij mijn brief van 27 maart jl. (Kamerstukken 31 936 en 32 813, nr. 585). Daarin is ook afgesproken dat partijen zich inzetten voor een ambitieuzere mondiale lange termijn doelstelling voor de luchtvaart.</p>
154	<p>Erkent u dat het plan van de ICAO grotendeels berust op vrijwillige reductie van CO₂, berekend op slechts 22% van alle luchtvaartemissies, waardoor een afdoende mondiale besparing niet haalbaar lijkt? Zo nee, waarom niet?</p> <p>Antwoord Deelname aan CORSIA door landen berust van 2021 tot en met 2026 op vrijwilligheid. Voor luchtvaartmaatschappijen die opereren op routes tussen deelnemende landen is CORSIA niet vrijwillig maar verplicht. Niet alle landen in ICAO hebben laten weten of zij zullen deelnemen aan CORSIA tot en met 2026. De vluchten tussen de 81 landen die hun deelname in die periode al wel hebben bevestigd, vertegenwoordigen 76,63% van de internationale luchtvaartactiviteiten wereldwijd.</p>
155	<p>Erkent u dat de productie van biobrandstof inefficiënt is? Zo nee, waarom niet?</p> <p>Antwoord De efficiëntie verschilt per grondstof en conversietechnologie. De raffinage van brandstoffen kost altijd energie, ook in het geval van fossiele bronnen. De generieke stelling dat biobrandstof inefficiënt is, onderschrijf ik niet.</p>

Nr.	Vraag
156	<p>Erkent u dat de behoefte aan biobrandstof rond 2050 voor alle vliegbewegingen een landoppervlak nodig maakt ter grootte van het huidige India? Zo nee, hoe zit het dan?</p> <p>Antwoord De vraag of en mate waarin voor de grondstoffen voor biobrandstof landoppervlak nodig is, verschilt per type biobrandstof. Op dit moment is bovendien nog niet bekend hoeveel biobrandstof mondiaal gebruikt zal worden in 2050. Daarnaast zet ik ook in op hernieuwbare brandstoffen van niet-biologisch oorsprong, zoals synthetische kerosine. Wel erken ik dat landgebruik in algemene zin een belangrijk aandachtspunt is.</p>
157	<p>Erkent u dat de meeste biobrandstoffen juist resulteren in een verhoging van de broeikasgasemissies? Zo nee, waarom niet?</p> <p>Antwoord Er zijn verschillende soorten en «generaties» biobrandstoffen op de markt. Met oog op onder andere klimaat, natuur en milieu én sociale omstandigheden gelden in de EU richtlijn voor hernieuwbare energie duurzaamheidscriteria voor de toepassing van biobrandstoffen. Duurzame biobrandstoffen die daaronder zijn toegestaan, leiden op het niveau van hun levenscyclus tot een reductie van de uitstoot van broeikasgasemissies ten opzichte van het gebruik van fossiele brandstoffen.</p>
158	<p>Kunt u de ethiek toelichten achter het voornemen om een vakantievliegveld te openen ten tijde van een klimaatcrisis en onvoldoende serieuze klimaatmaatregelen</p> <p>Antwoord Het kabinet werkt voortvarend om de doelen uit het klimaatakkoord van Parijs te realiseren door middel van de klimaatwet en het klimaatplan. Voor het behalen van de klimaatdoelen voor de luchtvaart is een inzet nodig op een breed palet van instrumenten. In de kamerbrief van 27 maart jl. (Kamerstukken 31 936 en 32 813, nr. 585) wordt dit onder meer uitgewerkt. Belangrijke instrumenten zijn bijvoorbeeld de toepassing van duurzame brandstoffen en de inzet op duurzame innovaties, zoals hybride/elektrische aandrijving en nieuwe vliegtuigontwerpen. De inzet van het kabinet is er primair op gericht om via deze weg de benodigde emissiereducties te realiseren.</p>
159	<p>Wat is de ethische verantwoording achter een luchtvaartbeleid dat bijdraagt aan het steeds meer aanspraak maken op vliegtuigbrandstoffen terwijl «earth overshoot day» ieder jaar vroeger valt?</p> <p>Antwoord Het klimaatbeleid voor de luchtvaart wordt beschreven in mijn brief van 27 maart jl. (Kamerstukken 31 936 en 32 813, nr. 585). Daarin heb ik uw Kamer geïnformeerd over de wijze waarmee ik – samen met onder andere de partijen aan de Duurzame Luchtvaartafdel – de CO₂ uitstoot van de luchtvaart uiteindelijk wil terugbrengen naar nul.</p>
160	<p>Kunt u aangeven hoeveel hectares landbouwgrond nodig zijn voor de productie van biokerosine uit koolzaad voor 45.000 vliegbewegingen of 22.500 LTO-cycli op Lelystad Airport?</p> <p>Antwoord De hoeveelheid brandstof voor een vlucht is afhankelijk van onder andere het gebruikte vliegtuig en de gevlogen afstanden (het bestemmingsnetwerk). De hoeveelheid benodigde biokerosine hangt verder af van het aangenomen bijmengpercentage. Verder zouden aannames nodig zijn over het verbouwen van koolzaad en het raffinageproces. Beantwoording van deze vraag zou aannames vereisen over onzekerheden die niet door mij kunnen worden ingevuld.</p>
161	<p>Hoeveel hectares zijn nodig als het palmolie betreft die geïmporteerd moet worden?</p> <p>Antwoord Zie het antwoord op vraag 160. Verder zijn voor biobrandstoffen die in Nederland worden gebruikt de Europese duurzaamheidsisen van de EU richtlijn voor hernieuwbare energie (RED II) leidend. Dit geldt ook voor de luchtvaart. De Europese duurzaamheidsisen voor biobrandstoffen verbieden nadrukkelijk het gebruik van biobrandstoffen uit grondstof waarvoor kwetsbare natuurgebieden en -bossen zijn gekapt. Ook de door de Europese Commissie aangenomen gedelegeerde handeling van 13 maart jl. over landgebruik risico's in relatie tot biobrandstoffen gelden ook voor de luchtvaart. Dit betekent dat het aandeel biokerosine van palmolie met een hoog risico op indirect veranderend landgebruik (hoog ILUC-risico) niet zal toenemen. In 2030 is deze biokerosine uitgefaseerd. Daarmee wordt het gebruik van palmolie als grondstof voor biobrandstoffen in de toekomst significant beperkt.</p>

Nr.	Vraag
162	<p>Kunt u, gezien het brede scala aan aantoonbare nadelen van de productie van biobrandstoffen, toelichten hoe realistisch biobrandstoffen zijn als alternatief voor fossiele brandstof?</p> <p>Antwoord Het klimaatbeleid voor de luchtvaart wordt beschreven in mijn brief van 27 maart jl. (Kamerstukken 31 936 en 32 813, nr. 585). Daarin heb ik uw Kamer geïnformeerd over de inzet op een breed palet aan maatregelen om de klimaatdoelen voor de luchtvaart te realiseren. Duurzame brandstoffen – waaronder biobrandstoffen – maken daar onderdeel van uit, maar dienen te worden gezien in de bredere context van andere instrumenten. De inspanningen zijn zowel gericht op de energiebehoefte van de luchtvaart (zuinige vliegtuigen, een efficiënte operatie) als op een duurzame invulling van die energiebehoefte (duurzame biokerosine, synthetische kerosine, elektrificatie).</p>
163	<p>Welke andere vormen van duurzame brandstof komen binnen nu en tien jaar beschikbaar? Hoe reëel en praktisch zijn deze voor de luchtvaart?</p> <p>Antwoord In mijn brief van 27 maart jl. (Kamerstukken 31 936 en 32 813, nr. 585) heb ik aangegeven dat naar verwachting ook synthetische kerosine zijn intrede zal doen in de luchtvaart. Ik verwacht dat de komende 10 jaar daarin de eerste belangrijke stappen worden gezet. Synthetische kerosine kan, net als duurzame biokerosine, worden ingezet in bestaande vliegtuigen en vliegtuigmotoren. Verder wordt hard gewerkt aan de elektrificatie van de luchtvaart. De komende 10 jaar verwacht ik vooral stappen op het gebied van de elektrificatie van de grondoperatie en van de kleine luchtvaart (<i>general aviation</i>). Hierover zijn afspraken vastgelegd in het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart die ik uw Kamer heb aangeboden als bijlage bij de hierboven genoemde Kamerbrief. Dit najaar ontvangt uw Kamer van mij bovendien een nadere uitwerking in het Actieprogramma Hybride en Elektrisch Vliegen.</p>
164	<p>Kent u de tussentijdse uitslagen van het onderzoek van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) rond Schiphol, waaruit duidelijk wordt dat ook kortdurende belasting met ultrafijnstof belangrijke gezondheidsklachten geeft?</p> <p>Antwoord Ja.</p>

Nr.	Vraag
165	<p>Bent u bekend met de optie om, op grond van het voorzorgprincipe, de opening van Lelystad Airport uit te stellen tot na medio 2021 wanneer de eindrapportage van het RIVM over gezondheidsklachten als gevolg van ultrafijnstof wordt verwacht? Gaat u dit inderdaad doen? Zo nee, waarom niet?</p> <p>Antwoord</p> <p>In de actualisatie in het MER 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. Er bestaat geen norm voor ultrafijnstof. Ultrafijnstof is vooral aan de orde in de directe omgeving van de luchthaven. Direct buiten het luchthaventerrein is de gemiddelde bijdrage aan de concentraties ultrafijn stof van luchtvaartactiviteiten vergelijkbaar met die van wegverkeer in straten in binnenstedelijk gebieden. Op zo'n vijftien kilometer van de luchthaven bedraagt de bijdrage van de luchtvaart nog circa 20 procent van de ultrafijnstof van de bijdrage naast het luchthaventerrein (nader verkennd onderzoek ultrafijnstof rond Schiphol RIVM Rapport 2015-0110 A. Bezemer et al.). Het Ministerie van IenW vindt het belangrijk dat er inzicht komt in de mate waarin ultrafijnstof bijdraagt aan gezondheidseffecten. Daarom is aan het RIVM opdracht gegeven om een onderzoeksprogramma uit te voeren, waarin naar verschillende gezondheidsaspecten wordt gekeken. Dit programma heeft een looptijd van 4 tot 5 jaar, de eindrapportage waarin de lange termijn effecten worden gepresenteerd wordt medio 2021 verwacht. De korte termijn effecten zijn begin dit jaar door het RIVM gepresenteerd. Schiphol is als locatie voor het onderzoek gekozen, vanwege de eerdere onderzoeken die daar zijn uitgevoerd en het grote aantal vliegtuigbewegingen op die luchthaven. Het onderzoeksprogramma is zodanig opgezet, dat ook uitspraken kunnen worden gedaan over de gezondheidseffecten rondom andere luchthavens, daarvoor is geen aanvullend onderzoek rond die andere luchthavens noodzakelijk. Daarnaast heeft het Kabinet de Gezondheidsraad gevraagd om advies over ultrafijnstof voor alle bronnen.</p> <p>Het Ministerie van IenW coördineert op dit moment ook de ontwikkeling van een integraal monitoring- en evaluatieprogramma. Hierbij wordt een monitorings- en evaluatieprogramma ontwikkeld voor het gebied onder de tijdelijke aansluitroutes van en naar Lelystad Airport dat aansluit op en gecombineerd wordt met de monitoringsinitiatieven die reeds in de provincie Flevoland zijn ontwikkeld voor het gebied rondom de luchthaven. Het monitoren van de uitstoot van ultrafijnstof is een van de onderdelen dat in het programma wordt vormgegeven. Hiermee wordt voldaan aan het advies van de Commissie voor de m.e.r. Uitkomsten van monitoringsprogramma, het advies en de Gezondheidsraad en de uitkomsten van het RIVM onderzoek zijn noodzakelijk om de gevolgen van ultrafijnstof voor de omgeving van Lelystad Airport te duiden.</p> <p>Bovenstaande is ook terug te vinden in het antwoord op de vragen Q: A48+ D1 + D3 + C91 + J56 in de nota van antwoord, pagina 146 en 147.</p>
166	<p>Mochten er tegen uw verwachting in toch hoge emissiewaarden worden vastgesteld onder de aansluitroutes (op basis van het toegezegde monitoringsprogramma van ultrafijnstof onder de aansluitroutes), wat zijn daarvan dan de consequenties?</p> <p>Antwoord</p> <p>Op basis van de huidige inzichten over ultrafijn stof valt niet te verwachten dat er sprake zal zijn van ultrafijn stofemissies verder weg van de luchthaven. Dit staat ook beschreven in het geactualiseerde MER 2018. Het integrale monitoring- en evaluatieprogramma dat ik op dit moment ontwikkel, zal inderdaad ook het onderdeel ultrafijn stof bevatten. Voor de exacte inrichting hiervan, zoals op welke locaties gemeten zal worden, laat ik me adviseren door het RIVM. Voor alle onderdelen van het monitoring- en evaluatieprogramma geldt dat ik geen «als-dan scenario's» zal ontwikkelen. Niettemin onderstreep ik dat als er onverhoopt overtreding van wettelijke normen plaatsvindt, er uiteraard direct handhavend opgetreden zal worden. Bij andere uitkomsten uit het programma geldt dat deze serieus zullen worden beoordeeld en op dat moment zal worden geagendeerd of en zo ja welke passende maatregelen worden genomen.</p>
167	<p>Wat onderneemt u om de lacune op te lossen dat er nog steeds geen norm bestaat voor ultrafijnstof, terwijl steeds duidelijker wordt dat ultrafijnstof gevaar oplevert voor de volksgezondheid? Wanneer kunnen we concreet een norm verwachten? Zal dit op termijn ook leiden tot een handavingsprogramma? Zo nee, waarom niet?</p> <p>Antwoord</p> <p>Dit betreft een breder vraagstuk en dat zal dan ook in het kader van het lopende RIVM onderzoek en de opvolging daarvan worden gezien. Zie verder het antwoord op vragen 165 en 166.</p>

Nr.	Vraag
168	<p>Waarom worden de WGO-aanbevelingen voor fijnstof PM10 van 20 µg/m³ en voor PM2,5 van 10 µg/m³ genegeerd?</p> <p>Antwoord Het gaat hier niet om wettelijke normen, maar om een aanbeveling. Zoals aangegeven aan de Tweede Kamer per brief op 19 december 2018 (Kamerstuk 29 383, nr. 311) loopt op dit moment onafhankelijk onderzoek, dat een bijdrage zal leveren aan het maken van weloverwogen keuzes over de consequenties die aan de nieuwe inzichten en aanbevelingen van de WHO worden verbonden.</p>
169	<p>Wat zijn de criteria om de wettelijke normen aan te passen?</p> <p>Antwoord Zie het antwoord op vraag 168.</p>
170	<p>Welke maatregelen gaat u nemen om de luchtkwaliteit binnen de WGO-richtlijnen te brengen?</p> <p>Antwoord Zie het antwoord op vraag 168.</p>
171	<p>Is het u bekend dat het GES-onderzoek betreffende gezondheid uit de MER 2014 en 2018 een onderzoeksgebied betreft van 14,5 bij 12 km en derhalve niets zegt over de gezondheid onder de aansluitroutes? Kunt u dit toelichten?</p> <p>Antwoord In het MER is volgens de Gezondheidseffectscreening (GES) inzichtelijk gemaakt wat de mogelijke effecten van de voorgenomen activiteit zijn op de gezondheid. Met behulp van deze GES-methodiek kunnen de effecten op geluid, lucht en externe veiligheid worden vertaald in lokale gezondheidseffecten van stedelijke ontwikkelingsprojecten. De verschillende effecten zijn omgezet naar een bepaalde GES-score (0 t/m 8), waarbij 8 het meest negatieve effect op de gezondheid is. In de actualisatie van het MER zijn herberekeningen uitgevoerd van geluid, cumulatie van geluid en externe veiligheid en zijn de GES-scores opnieuw bepaald. Uit de GES-scores van het MER uit 2018 wordt geconcludeerd dat de voorgenomen activiteit enige invloed heeft op milieugezondheidskwaliteit rond Lelystad Airport. Het grootste deel van de woningen rondom Lelystad Airport staat in de gebieden waar een GES-score van 2 of lager geldt. Verder van de luchthaven (zoals ter hoogte van de aansluitroutes) is de milieugezondheidskwaliteit goed. Onder de aansluitroutes is de geluidbelasting van het vliegverkeer lager dan 40 dB(A) L_{den}. De GES-score bij deze geluidbelasting is 0 (zeer goed) – 1 (goed). Op dit moment wordt gewerkt aan de inrichting van een monitorings- en evaluatieprogramma, ook voor de regio's onder de aansluitroutes. Dit programma bevat tevens een onderdeel gezondheid- en hinderbeleving. Hierin wordt onderzoek gedaan naar de ervaren hinder in gebieden, ook onder de aansluitroutes. Daarnaast zal periodiek een gezondheidsrisicoschatting worden uitgevoerd.</p>
172	<p>Is het u bekend dat in de betreffende GES-onderzoeken scores worden gehanteerd over luchtverontreiniging (NO₂, PM10 en PM2,5) die alleen betrekking hebben op wegverkeer rond Lelystad Airport? Kunt u dit toelichten?</p> <p>Antwoord Een GES-score methodiek voor luchtvaart voor de genoemde concentraties is niet beschikbaar, waardoor deze scores niet bepaald kunnen worden.</p>
173	<p>Waarom hanteert u GES-scores terwijl in de Omgevingswet modernere methodes aangegeven worden zoals Disability Adjusted Life Years (DALY) of het nieuwere door RIVM ontwikkelde Milieugezondheidsrisico (MGR)?</p> <p>Antwoord 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 gezondheidskundig 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.</p>

Nr.	Vraag
174	<p>Wat is de waarde van de onderzoeken voor de openstelling van Lelystad Airport (monitorprogramma op advies van de Commissie voor de m.e.r., waarin diverse metingen worden gedaan onder de aansluitroutes van en naar Lelystad) als deze metingen alleen bedoeld zijn voor informatievoorziening naar de omgeving (zie ook antwoord op Q:E9 op p. 166) en handhaving alleen plaatsvindt op grond van berekeningen op vier handhavingpunten? Kunt u dit toelichten?</p> <p>Antwoord De huidige wettelijke systematiek van geluidnormering van regionale luchthavens (en de handhaving hierop) berust op het berekenen van geluidsbelasting in handhavingpunten, het aantal vliegtuigbewegingen en in hoeverre gebruik wordt gemaakt van de extensieregeling. In aanvulling op de wettelijke normen zal er monitoring- en evaluatie plaats vinden, onder andere ten aanzien van geluid. Dit is geen wettelijk instrument, maar bedoeld als aanvulling op de wettelijke bescherming met handhavingpunten. Met behulp van objectief verzamelde data kan aan de omgeving inzicht worden geboden in de daadwerkelijke effecten van het gebruik van de luchthaven. De doelen van het integrale monitoring- en evaluatieprogramma zijn het voorzien in informatie en het vergelijken van de MER aannames met de praktijk. Uiteraard geldt dat de uitkomsten van het monitoringprogramma zullen worden geanalyseerd, en beoordeeld en gekeken worden hoe daar opvolging aan gegeven kan worden. Dit kan bijvoorbeeld doordat het meegenomen wordt in de luchtruimherziening of dat er bij onverhoopt tegenvallende uitkomsten kan worden gekeken naar mogelijke mitigerende maatregelen.</p>
175	<p>Waarom gaat u de totale aan luchtvaart gerelateerde emissie van fijnstof niet in beeld brengen, in tegenstelling tot bijvoorbeeld CO₂? Kunt u dit toelichten?</p> <p>Antwoord Zie het antwoord op vraag 51 en 52.</p>
176	<p>Hoe staat het met overleg van de zweefvliegclubs op Lelystad Airport?</p> <p>Antwoord De Provincie Flevoland is met de Zweefvliegclub Flevo uit Biddinghuizen in gesprek over een mogelijke alternatieve locatie.</p>
177	<p>Hoe representatief is deze nulmeting (genoemd bij Q. SB12) gezien het beperkte aantal dagen waarop gemeten is binnen één en hetzelfde jaar?</p> <p>Antwoord Voor de nulmeting die is uitgevoerd in opdracht van de provincie Flevoland zijn op 20 representatieve dagen tellingen uitgevoerd. Hierbij is gebruik gemaakt van een voor vogeltellingen gevalideerde radar. Zie hiertoe ook de beantwoording van vraag 7 van eerdere kamervragen over vogelaanvaringen van 17 april 2019 met Kamerstuk 31 936, nr. 588 Volgens het bureau dat het onderzoek heeft uitgevoerd geeft dit een representatief beeld van de vogelaantallen en -bewegingen gedurende een jaar. Deze nulmeting bevestigde de conclusie die in het MER 2014 is getrokken, namelijk dat alleen in de directe omgeving van de luchthaven monitoring aan de orde is. Op basis van de resultaten van de nulmeting wordt de verdere monitoring voor groot verkeer worden bepaald.</p>
178	<p>Wat wordt onder «beheersbaar» verstaan? Wat houdt de monitoring in? Betreft deze ook de wat hogere luchtlagen en de wat ruimere omgeving van Lelystad Airport? Hoe zijn de risico's ingeschat en hoe groot zijn deze risico's? Wat bent u van plan om deze risico's in te perken?</p> <p>Antwoord Er wordt gewerkt aan de uitwerking van een vogelmonitoringplan voor de komende jaren. Hierbij wordt ook de toegevoegde waarde van het gebruik van een 3D vogelradar onderzocht. De monitoring richt zich op een gebied tot 6 km buiten de luchthaven. Vogelmonitoring houdt in dat op systematische wijze vogelaantallen en bewegingen in kaart worden gebracht zodanig dat dit een representatief beeld geeft en op die basis een inschatting kan worden gemaakt van de ontwikkeling van het risico van vogelaanvaringen. Op basis van het resultaat van de nulmeting wordt het risico als aanvaardbaar beschouwd. Om het risico te beperken gelden er rond de luchthaven ruimtelijke beperkingen voor vogelaantrekkende bestemmingen, is er een vogelonaantrekkelijk terreinbeheer op de luchthaven en worden er op de luchthaven indien gewenst verjaagacties uitgevoerd. In het uiterste geval kan op basis van het Faunabeheerplan verjaging rond de luchthaven plaatsvinden.</p>
179	<p>Worden aanvaringen met vogels voorkomen door boven de 3.000 voet te vliegen? Wat gebeurt er in de luchtlaag van 300 tot 600 meter?</p> <p>Antwoord Vrijwel alle aanvaringen vinden plaats in de luchtlaag tot 600 m waarbij de concentratie van aanvaringen onder de 300 m zit. Boven 600 m hebben maatregelen nauwelijks invloed op de kans op een aanvaring. Uiteraard is het zo dat hoe hoger een vliegtuig vliegt hoe kleiner de kans is op een vogelaanvaring.</p>

Nr.	Vraag
180	<p>Waarom wordt gesteld dat alleen van 0 tot 300 meter wordt gemonitord, terwijl elders in de nota van antwoord de luchtlaag tot 600 meter als risicovol wordt aangemerkt?</p> <p>Antwoord De monitoring richt zich, evenals de nulmeting, op een gebied tot 6 km buiten de luchthaven. Een landend vliegtuig zit op die afstand op een hoogte van iets meer dan 300 m. Een startend vliegtuig -waarbij wordt opgemerkt dat een vogelaanvaring in de start kritischer is dan in de landing – bevindt zich op 6 km afstand reeds op een hoogte boven de 600 m.</p>
181	<p>Welk veiligheidsplan heeft u paraat om aanvaringen tussen verkeersvliegtuigen en vogels te voorkomen, ook in de laagvliegroutes waar vliegtuigen de trekroutes van vogels kruisen? Zijn deze onderzoeksgegevens beschikbaar voor de Kamer?</p> <p>Antwoord Voor het risico van vogelaanvaringen op de aansluitroutes verwijs ik naar het antwoord op vraag 128. M.b.t. maatregelen om vogelaanvaringen te voorkomen verwijs ik naar het antwoord op vraag 178. Alle onderzoeksrapporten in het kader van het MER zijn aan de Kamer beschikbaar gesteld. Een overzicht van de onderzoeken is te vinden in de brief van de Minister van lenW aan de Kamer van 27 mei 2019 (Kamerstuk 31 936, nr. 632)</p>

¹ Kamerstuk 31 936, nr. 651

² Significance/To70, Actualisatie AEOLUS 2018 en geactualiseerde luchtvaartprognoses, 15 februari 2019.

³ Kamerstuk 31 936, nr. 412

⁴ Kamerstuk 31 936, nr. 698

⁵ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/03/26/bijlage-2-toelichting-rekenresultaten-stikstof>