

## 2018Z08082

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

Vraag 1

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

Vraag 2

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

Vraag 3

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

Vraag 4

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

Vraag 5

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

Vraag 6

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

Vraag 7

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

Vraag 8

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

Vraag 9

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

Vraag 10

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

Vraag 11

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

Vraag 12

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

Vraag 13

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

Vraag 14

Hoe gaat u om met het advies van de Commissie voor de m.e.r. op Lelystad airport dat de situatie kan ontstaan dat de MER de uiteindelijke milieueffecten niet meer beschrijft?<sup>1</sup>

Vraag 15

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

Vraag 16

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

Vraag 17

Tijdens het rondetafelgesprek Governancestructuur luchtvaart op 18 april 2018 gaf de Luchtmacht aan alvast een groter deel van ons luchtruim nodig te hebben voor de JSF en andere wapensystemen, maar waar vindt de afweging tussen de belangen van de luchtmacht, de belangen van de civiele

<sup>1</sup> Toetsingsadvies over het geactualiseerde milieueffectrapport, p.10

luchtvaart, de General Aviation, de economie als geheel en de omgeving van de luchthavens plaats? Wie besluiten hierover mee en wie heeft het laatste woord?

Vraag 18

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

Vraag 19

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

Vraag 20

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

Vraag 21

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

Vraag 22

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

Vraag 23

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

Vraag 24

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

Vraag 25

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

Vraag 26

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