

LIJST VAN VRAGEN

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

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

- Nr. Vraag
- 1 Op welke wijze is geborgd dat ook in de toekomst het maximaal aantal vliegbewegingen op Lelystad Airport begrensd is op 45.000 per jaar?
 - 2 Waarom is er, conform de Europese Richtlijn 2011/92, nog geen volledige milieueffectrapportage (MER) inclusief volwaardige maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) uitgerold over de gebieden onder de aansluitroutes, zodat er een beslissing genomen kan worden op basis van alle wettelijk vereiste informatie?
 - 3 Hoe realistisch acht u het dat piloten de «verbogen» routes, zoals ze op de geactualiseerde kaart te zien zijn, ook daadwerkelijk vliegen?
 - 4 Kunt u aangeven waarom in de geactualiseerde MER alleen de woongebieden van de leden van de bewonerscommissie in beeld zijn gebracht?
 - 5 Wat verstaat u onder het «ontzien van de Natura 2000-gebieden», gelet op het feit dat uit de aangepaste routekaarten blijkt dat er nog steeds lang laag gevlogen wordt over de Natura 2000-gebieden die in het noorden van de Veluwe zijn gelegen?
 - 6 Wat is de reden dat u gewacht heeft met het delen van documenten tot u uw besluit presenteerde? Waarom zijn de verslagen van bilaterale overleggen met de provincies (d.d. 18 december 2017 en 6 februari 2018) bijvoorbeeld niet eerder gedeeld?
 - 7 Welke oplossing heeft u als uit de validatie en uitwerking van de routes blijkt dat de alternatieve route over het Renkums Beekdal niet werkbaar is?
 - 8 Waarom moeten aanpassingen aan de routes bij Wezep binnen de afspraken van de Alderstafel vallen, gelet op het feit dat u op andere punten van de afspraken bent afgeweken?
 - 9 Wat is de afspraak tussen de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en de Commandant Luchtstrijdkrachten op basis waarvan de vertrekroute tussen Zeewolde en Biddinghuizen 1.500 voet hoger komt?
 - 10 Welke technische wijzigingen zijn er in het ontwerp doorgevoerd ten behoeve van de kleine luchtvaart/«general aviation»?
 - 11 Wat betekent het voor de gemaakte afspraken dat verkeersleiders vanwege veiligheid, doelmatige vluchttuitvoering en doelmatig gebruik van het luchtruim van routes kunnen afwijken? Hoe zeker bent u dat de voorgestelde routes daadwerkelijk gevlogen gaan worden?
 - 12 Wat is de maximale piekbelasting in termen van geluid bij het doorklimmen van 1.800 meter naar 2.700 meter?
 - 13 Zijn er gezondheidseffecten bekend bij langdurige geluidsbelasting en slaapverstoring door geluidsniveaus tussen de 60 dB(A) en 70 dB(A)? Zo ja, wat zijn de effecten?
 - 14 Welke wettekst en welke instantie zorgt ervoor dat de grens van 10.000 vliegbewegingen gehandhaafd zal worden?
 - 15 Waarom is het uitwerken van het monitoringsprogramma voor de geluidseffecten een verantwoordelijkheid van de luchthavenexploitant geworden? Hoe en met welke garanties en/of schriftelijke afspraken wordt belangenverstremgeling voorkomen?
 - 16 Waarom heeft u, ondanks het feit dat er tot de herindeling van het luchtruim slechts twee of drie jaarrapporten te verwachten zijn en dat kwartaalrapportages betere mogelijkheden tot bijstellen geven, besloten over te gaan tot jaarlijkse rapportages over de gevlogen routes?

- 17 Hoe is het werkgelegenheidscijfer voor Lelystad Airport berekend, gezien het feit dat het verhogen van het aantal vliegbewegingen bij Eindhoven Airport slechts 30 arbeidsplaatsen heeft opgeleverd?
- 18 Waarom heeft u tegen het uitdrukkelijke advies van de bewonerscommissie in, de MER toch naar de Commissie voor de m.e.r. gestuurd?
- 19 Klopt het dat er overwegend is uitgegaan van optimistische scenario's in plaats van, wat gangbaar is, minimale of worstcase-scenario's?
- 20 Kunt u een lijst opstellen met wettelijke voorwaarden waaraan de MER moet voldoen en aangeven wanneer hieraan voldaan is?
- 21 Welke afwegingen liggen er, in het kader van de MER, ten grondslag aan het toepassen van de Crisis- en Herstelwet op het Luchthavenbesluit Lelystad Airport? In hoeverre is de MER hierdoor onvoldediger dan een MER waarop de Crisis- en Herstelwet niet van toepassing is?
- 22 Op welke wijze kunt u met het huidige luchtvaartbeleid in het kader van de MER de zorgplicht van de overheid borgen met betrekking tot de gezondheid van haar burgers inzake stilte, nachtrust en schone lucht?
- 23 Kunt u in het kader van de MER (een inschatting van) cijfers overleggen van de nulmetingen voor fijnstof en ultrafijnstof in de regio's die worden getroffen door de laagvliegroutes en/of het doorstijgen van de vliegtuigen? Zo nee, waarom niet?
- 24 Heeft u in het kader van de MER onderzoek laten doen naar het risico op birdstrikes op de IJsselroute en naar de gevolgen van een mogelijke birdstrike bij zulke lage vlieghoogtes?
- 25 Zou de Schiphol Group niet de opdrachtgever van de MER moeten zijn en het Ministerie van IenW het bevoegd gezag dat de MER toetst?
- 26 Op welke wijze is op het Ministerie van IenW geregeld dat ambtelijke belangenverstrengeling wordt voorkomen?
- 27 Hoe kan het dat de geluidsberekening voor het eerste deel boven het «oude land» gedaan is voor de vlieghoogte van 10.000 voet, terwijl gecommuniceerd werd dat het vliegniveau 6.000 voet zou zijn? Waarom blijft u rekenen op basis van verkeerde cijfers en waarom communiceert u foutieve en misleidende informatie?
- 28 Waarom bevat de actualisatie geen toetsing op effecten onder de norm of op zaken waarvan een wettelijke norm ontbreekt (ultrafijnstof, geluid in landelijk gebied) terwijl de Commissie voor de m.e.r. in haar adviezen haast standaard vraagt om een beoordeling van de effecten onder de normen?
- 29 Waarom is (ook gezien vermenging van CO₂ in hogere luchtlagen) de CO₂-uitstoot slechts tot 3.000 voet berekend?
- 30 Waarom is de verouderde methodiek van gezondheidseffectscreening (GES) gebruikt voor de «geactualiseerde» MER en niet de meer actuele «Milieu Gezondheids Risico»-methodiek (MGR)?
- 31 Waarom heeft u besloten in de MER geen mitigerende maatregelen op te nemen, waar dat bijvoorbeeld voor de situatie bij Klarenbeek en Apeldoorn wel zou moeten? Welke mitigerende maatregelen gaat zij nemen?
- 32 Waarom worden er geen nieuwe Notitie Reikwijdte en Detailniveau opgesteld?
- 33 Waarom is, gegeven de serieuze wijzigingen en de nadruk op zorgvuldigheid, niet besloten tot een nieuwe MER in plaats van een geactualiseerde?
- 34 Hoe kan het dat routevariant B+ als voorkeursalternatief werd herkozen, terwijl de overige effecten bij de andere alternatieven niet (her)bekeken zijn?

- 35 Kan de wijze van berekening van de geactualiseerde MER en de gehanteerde methode worden toegelicht/voorgedaan? Zo nee, waarom niet?
- 36 Waarom is het niet mogelijk bij de Raad van State beroep in te stellen tegen de MER c.q. de actualisatie van de MER?
- 37 Bijlage 14 bij de MER laat zien dat er op de gehele Veluwe sprake zal zijn van piekbelastingen (ook in stiltegebieden), maar hoe is dat te rijmen met de belofte van uw ambtsvoorganger d.d. 12 september 2017 dat de stiltegebieden op de Veluwe niet worden aangetaast? Hoeveel db(A) bedraagt nu de piekbelasting in deze gebieden, aangezien de kaarten alleen de toename tijdens de pieken in db(A)»s melden?
- 38 Waar in de MER staat het totaal verzamelde geluidsniveau (de L_{den} van alle vluchten die theoretisch mogelijk zijn in het gebied Klarenbeek, Teuge en Twello over 2x uit en 1x in)? Als deze informatie er niet in staat, hoe hoog is de L_{den} belasting dan?
- 39 Klopt het dat het reeds aanwezige geluid van de 40.000 inkomende vluchten die vergund zijn aan vliegveld Teuge ontbreekt in de MER? Klopt het dat in een MER de bestaande hoogst mogelijke waarde van bestaande effecten mee moet worden genomen en dat de mogelijk stapeling van geluidseffecten dus ontbreekt in de MER? Kunt u deze informatie verschaffen?
- 40 Waarom staan er in de nieuwe MER andere «plaatjes», dus simulatie, dan in de nieuwe vliegroutes staan?
- 41 Waar in de MER staat het 30–40 L_{den} -gebied (ook nog steeds een serieuze geluidsbelasting in stille gebieden), zodat transparant zichtbaar wordt tot waar het geluid, geredeneerd vanuit de logica van de burger acceptabel wordt?
- 42 Klopt het dat er bij de actualisatie van de MER gebruik is gemaakt van vogelstanden uit 2007? Klopt het ook dat artikel 8.70, lid 5 van de Wet luchtvaart voor een luchthavenbesluit stelt dat gegevens niet ouder mogen zijn dan twee jaar? Bent u bekend met het feit dat een aantal vogelpopulaties sinds 2007 spectaculair gegroeid is en voldoet naar uw mening de geactualiseerde MER aan het wettelijke vereiste?
- 43 Voldoen in bredere zin alle invoergegevens van de MER aan het wettelijke vereiste (te weten niet ouder dan twee jaar)?
- 44 Hoe verklaart u de volgende tegenstrijdigheid in de MER:
 1) «Op een vlieghoogte tussen 1.800 en 3.200 m kunnen in voor- en najaar trekkende vogels passeren. Deze vogels kunnen een risico vormen voor het luchtverkeer op deze hoogte; meer dan voor luchtverkeer van en naar vliegvelden met reguliere start- en landingsprocedures.»
 2) «Op grond van het voorgaande is geen sprake van een duidelijk verhoogd risico voor het luchtverkeer van en naar Lelystad op hoogtes tussen 1.800 m en 3.200 m; dit in vergelijking tot het risico voor luchtverkeer van en naar andere vliegvelden dat kortere tijd in de onderste 3.200 m luchtlaag verblijft.»
- 45 De Wet luchtvaart (artikelen 8.44, vierde lid, 8.47, derde lid, 8a.50, eerste lid, 8a.51, eerste lid) stelt dat rondom de start- en landingsbaan, binnen een straal van 6 km beperkingen gelden ten aanzien van vogel- aantrekkende bestemmingen, hoe valt dat te rijmen met het feit dat de Oostvaardersplassen zich op slechts 5,5 km van Lelystad Airport bevinden? Op welke basis kan de luchthaven geopend worden als vaststaat dat niet voldaan is aan deze wettelijke eis?

- 46 Klopt het dat in de huidige MER is gewerkt met een verouderd rekenmodel?
In welk(e) opzicht(en) is deze methode verouderd? Hoe kan een MER van toepassing zijn op een toekomstige situatie, als het rekenmodel nu al verouderd is?
- 47 Is er een kosten-batenanalyse gemaakt voor het scenario van 10.000 vliegbewegingen? Kan de Kamer die krijgen?
- 48 Is de variant met nul vliegbewegingen onderzocht als een scenario in de MER?
- 49 Hoeveel uren ondersteuning is er geleverd door consultancy-bureaus zoals To70?
- 50 Werkt To70 alleen voor het ministerie en Schiphol? Wie zijn de andere klanten van To70?
- 51 Wat moet er nog allemaal gebeuren voor de opening van Lelystad Airport? Kan de Kamer een overzicht en een gedetailleerde planning (per week of maand) krijgen? Kunnen de vragen van de Commissie m.e.r. openbaar gemaakt worden?
- 52 Krijgt de Commissie m.e.r. de gelegenheid om de zienswijzen te betrekken bij haar advies? Krijgt de Commissie m.e.r. hier ook de tijd voor?
- 53 Waarom zijn er geen mogelijke routes betrokken die een (geringe) interferentie met Schiphol of Defensie opleveren? Zijn bij een gering aantal vliegbewegingen (10K) routes die wel interfereren mogelijk wel inpasbaar?
- 54 Waarom zijn in de actualisatie nut en noodzaak voor het starten met 10.000 vluchten niet onderbouwd? Heeft het starten van luchthaven Lelystad met 10.000 vliegbewegingen voor de eerste jaren daadwerkelijk een groot effect op de knelpunten van Schiphol? Staat dat effect redelijkerwijs in verhouding tot de toegenomen overlast onder de routes naar Lelystad? Is dit onderzocht?
- 55 Waarom geeft de MER geen inzicht in de effecten bij de aansluitroutes in de situaties van 25.000 en 45.000 vliegbewegingen? Waarom geeft de MER geen inzicht in de merkbare effecten onder de grenswaarden/normen?
- 56 Staat vast dat na de herindeling alle routes hoger worden gevlogen? Of blijft mogelijk een deel van de vluchten of een deel van de routes laag? Welk deel gaat dan omhoog en welke effecten zijn dan nog waarneembaar op de grond?
- 57 Als de herindeling niet op tijd af is, blijft Lelystad Airport dan beperkt tot 10.000 vliegbewegingen met laagvliegroutes? Of eindigt dan de uitzondering voor die laagvliegroutes en wordt Lelystad weer gesloten?
- 58 Is de MER alleen geactualiseerd voor de (herstelde) fouten die de bewonersorganisaties hebben ontdekt, of zijn meer factoren aangepast? Wat waren daar de gevolgen van?
- 59 Waarom zijn alleen de emissies tot een hoogte van 900 m onderzocht?
- 60 Waarom worden de CO₂-emissies en de andere klimaateffecten van vliegtuigemissies op grotere hoogte niet meegenomen?
- 61 Hoe zal het maximale aantal vliegbewegingen, zoals afgesproken met de Kamer, worden gehandhaafd? Vindt handhaving plaats via de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), met maatregelen, dwangsommen en boetes, of blijft het bij afspraken en zelfregulering?
- 62 Op basis van welk criterium zal er op Lelystad Airport worden gehandhaafd, op basis van het aantal vliegbewegingen, de geluidsruimte of beide?

- 63 Is het voor controle en sturing op soorten vluchten en het bereiken van de doelstelling om primair Schiphol te ontlasten, niet noodzakelijk om van Lelystad een slotgecoördineerde luchthaven te maken?
- 64 Bent u van plan om de door de Schiphol Group voor Lelystad Airport in te dienen capaciteitsdeclaraties onafhankelijk te laten beoordelen alvorens deze door de slotcoördinator te laten vaststellen?
- 65 Zal er voor Lelystad een «local rule» voor slottoewijzing worden vastgesteld om te kunnen onderscheiden tussen nieuwe vluchten, vluchten die zijn verplaatst van Schiphol of «general aviation»?
- 66 Als de Algemene wet bestuursrecht (Awb) bijlage 2 beroepsmogelijkheden rond Luchthaven Lelystad uitsluit, omdat deze van «nationale betekenis» is, hoe wilt u dan de aan de Kamer en de omwonenden toegezegde beroepsmogelijkheid vormgeven? Met welke procedure en onder welk recht kunnen burgers dan in beroep gaan? Of wordt Lelystad geschrapt als luchthaven van nationale betekenis?
- 67 Is vastgelegd welk type vliegtuigen gebruik mag maken van Lelystad Airport? Mogen «wide bodies» ook gebruikmaken van de luchthaven? Wat zijn de beperkingen met betrekking tot grootte, gewicht en geluid?
- 68 Kunnen op termijn ook vrachtvluchten gebruikmaken van Lelystad Airport? Wat is er nodig om dit mogelijk te maken?
- 69 Is het mogelijk om ook lijndiensten aan te bieden via Lelystad Airport of zijn uitsluitend vakantiecharters toegestaan? Hoe zit het met vaste lijndiensten naar vakantiebestemmingen? Wat is de definitie van een vakantievlucht?
- 70 Wanneer was het duidelijk dat de herindeling van het luchtruim redelijkerwijs niet af zou zijn voor de opening van Lelystad?
- 71 Wanneer en door wie is besloten om de MER op basis van aannames te maken?
- 72 Welke klimaateffecten worden doorgerekend in de geactualiseerde MER Lelystad (en de MER Schiphol en overige regionale luchthavens)?
- 73 Wordt alleen naar de CO₂-uitstoot of ook naar de non-CO₂-klimaateffecten gekeken?
- 74 Worden de emissies, het effect op de immissie en mogelijke gezondheidseffecten van ultrafijnstofdeeltjes, PM10- en NOx-deeltjes als gevolg van de groei in vluchten door de uitbreiding van Lelystad Airport in de actualisatie van de MER onderzocht?
- 75 Worden hierbij naast het wegverkeer en de emissies op de luchthaven zelf ook de emissies bij het opstijgen en landen van vliegtuigen doorgerekend? Wordt in de bepaling van mogelijke gezondheidseffecten ook het effect van lagere aanvlieg- en landingsroutes in kaart gebracht? Zijn er modellen voor deze unieke situatie (vol gas laag vliegen over grote afstand)?
- 76 Is er overleg geweest met alle gemeenten die onder de nieuwe 40 Lden-contour vallen?
- 77 Hoe breed is de corridor waarvan piloten gebruik mogen maken en hoe streng wordt deze gehandhaafd?
- 78 Is bij het bepalen van de overlast rekening gehouden met de seizoenspieken van een vakantievliegveld en met het feit dat de meeste vluchten plaatsvinden in periodes dat mensen veel buiten zijn, de ramen open hebben en dus gevoeliger zijn voor het geluid?
- 79 Welke maatregelen wilt u nemen om ervoor te zorgen dat burgers in Nederland geen onjuiste informatie meer ontvangen en dat er een objectief beeld kan ontstaan van de milieu-effecten van Lelystad Airport?

- 80 Is er, gelet op het feit dat het conflict van kruisend verkeer rond Zwolle tot 10.000 vliegbewegingen wordt opgelost door het verkeer lateraal te separeren met koersinstructies, zicht op de manier waarop met de situatie wordt omgegaan of kan worden omgegaan boven de 10.000 vliegbewegingen?
- 81 Is, zover bij de gemeente bekend en gepland is, in het ontwerpen van de routes en het berekenen van geluidscontouren rekening gehouden met toekomstige uitbreidingsplannen van Zwolle Stadshagen?
- 82 Worden de afspraken en uitgangspunten die gemaakt zijn aan de Alderstafel, in woonkernen zoals Wezep geschonden bij 45.000 vliegbewegingen binnen de 40 dB-contour? Voldoet routevariant B+ daarmee wel aan de gestelde eisen?
- 83 Waar eindigen de B+-routes en waar beginnen de aansluitroutes bij het gebruik van de baan richting het zuidwesten en bij het gebruik richting het noordoosten? Waar ligt het exitpunt precies voor de route die leidt over Wezep? Gelden er verschillende regels of afspraken waaraan moet worden voldaan voor en na dat exitpunt? Wat is in dat licht de consequentie van het feit dat Wezep binnen de 40 dB contour ligt?
- 84 Hoe verhoudt zich de langdurige zuidelijke laagvliegroute voor zuidelijke bestemmingen zich qua kerosineverbruik met de route in noordelijke richting over het IJsselmeer/Noord-Holland, die ook wel bekend is als de «Londen-route»?
- 85 Is het frequenter gebruiken (meer dan 20%) van de noordelijke route fysiek mogelijk zonder te interfereren met het verkeer vanuit Schiphol? Is het mogelijk deze route vaker te gebruiken en niet alleen voor verkeer naar het westen en noorden?
- 86 Bent u het er mee eens dat er in de gebieden waar onrust is ontstaan juist geen hogere geluidsniveaus per vlucht ontstaan?
- 87 Waarom is het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) ruim twee jaar geleden gestopt met het beheer en de ondersteuning van het Geïntegreerd Externe Veiligheid Reken Systeem (GEVERS)? Hoe is het beheer en de ondersteuning nu geregeld en hoe wordt gegarandeerd dat de gebruikte software betrouwbaar en up-to-date is? Is de versie 2.1.0 nog wel door het RIVM ontwikkeld?
- 88 Wat betekenen de extra handhavingspunten die u heeft ingevoerd? Kunt u toelichten waarop en hoe de extra handhavingspunten worden gehandhaafd en welke consequenties deze hebben? Klopt het dat de handhaving in de praktijk neerkomt op het vergelijken van berekeningen van de werkelijke situatie met de berekeningen van de grenswaarden?
- 89 Is er voldoende capaciteit aan luchtverkeersleiding beschikbaar om vliegtuigen vanuit Lelystad in alle gevallen ongehinderd te laten doorstijgen wanneer dat fysiek kan?
- 90 Wat betekent de uitspraak dat na 2023 het luchtruim «heringedeeld is» in de wetenschap dat de luchtruimherziening niet een «big bang» is maar een voortdurend en dynamisch proces van kleine stapjes? Wat is het meetbare kenmerk of criterium hiervoor?
- 91 Vanaf wanneer en hoe vaak zal het «flexible use of airspace»-principe kunnen worden toegepast om zo het militaire luchtruim, wanneer dit niet wordt gebruikt, open te stellen voor de vluchten van en naar Lelystad Airport? Klopt het dat dit slechts een kwestie van onderling afspreken is en nu al mogelijk is zonder herindeling van het luchtruim? Klopt het dat dergelijke afspraken snel te maken zijn en al tot minder geluidshinder kunnen leiden vóór 2023?

- 92 Hoe en op welk moment stelt u vast dat de marktbenadering voldoende of onvoldoende effect heeft? Hoe wordt vastgesteld wat het moment is voor het effectueren van de verkeersverdelingsregel en wat gebeurt er dan?
- 93 Wat zijn de kosten van het uitvoeren van een geluidsmeting van B737's die op 6000 voet en hoger vliegen? Wie draagt deze kosten?
- 94 Hoe is het aantal gehinderde bewoners in de omgeving van Schiphol te vergelijken met het aantal gehinderde bewoners binnen de provincie Flevoland, dat volgens de actualisatie c.q. de herberekening tot onder 200 is gedaald?
- 95 Wat is de laterale tolerantie voor individuele vliegtuigen op de te volgen routes? Wat is de bandbreedte (1 sigma) links en rechts van de op de kaarten aangegeven routes? Is in het bepalen van de geluidscontouren, bijvoorbeeld in de bochten, een dergelijke spreiding op de te volgen routes meegenomen?
- 96 Is de piekbelasting lager dan 60 dB boven Zwolle Stadshagen en boven Wezep of is de berekening niet uitgevoerd? Wat is de piekbelasting in de bocht bij Zwolle Stadshagen wanneer er geland wordt op baan 05?
- 97 Is het juist dat op basis van de actualisatie c.q. de herberekening de indicatieve geluidcontour van $40 L_{den}$ in Gelderland bij Wezep kleiner en niet groter wordt?