

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

### 2079

Vragen van het lid **Kröger** (GroenLinks) aan de Ministers van Economische Zaken en Klimaat en van Infrastructuur en Waterstaat over *windturbines en de luchthaven Lelystad* (ingezonden 7 maart 2018).

Antwoord van Minister **Wiebes** (Economische Zaken en Klimaat), mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 15 mei 2018). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2017–2018, nr. 1695.

#### Vraag 1

Wat is de toegevoegde waarde van het openhouden van Lelystad Airport voor klein (VFR) verkeer na opening van de luchthaven voor het grootzakelijk (IFR) verkeer en hoe verhoudt zich dat tot de (negatieve) effecten van Lelystad op de windplannen «West» (Bruin), «Groen» en «Blauw» rond de luchthaven?

#### Antwoord 1

Op dit moment is Lelystad Airport de grootste luchthaven van Nederland voor het «kleine» vliegverkeer, met ongeveer 110.000 vliegbewegingen in 2017. De aanduiding «klein vliegverkeer» omvat een diverse groep van gebruikers van de luchthaven, zoals kleine zakenvliegtuigen, opleidingsvluchten, recreatief verkeer, historisch verkeer en helikopterverkeer (inclusief traumahelikopters).

Een onderdeel van het ondernemingsplan van Lelystad Airport, dat uw Kamer 2 april 2014 heeft ontvangen, is een afbouw van dit kleine vliegverkeer van ongeveer 110.000 naar ongeveer 45.000 vliegbewegingen na 2035, en een groei naar 45.000 vliegbewegingen voor het grote verkeer. Dit ondernemingsplan is voor de luchthaven Lelystad nog steeds het uitgangspunt.

Voor een sluitende business case van de luchthaven is een goede afstemming van de afbouw van het kleine verkeer op de uitbreiding van het grootzakelijke verkeer van belang. De vertraagde opening van de luchthaven onderstreept de noodzaak van een goede afstemming. Daarbij geldt dat exacte positionering van de routes voor het kleine vliegverkeer in relatie tot de windprojecten momenteel nader wordt bezien, vanuit de insteek om beide ontwikkelingen zo goed mogelijk doorgang te laten vinden.

#### Vraag 2

Welke maatregelen kan de luchtvaart in het operationele gebruik van de luchthaven nemen, opdat de windplannen minder nadelen ondervinden?

#### Antwoord 2

Vanaf 2015 vindt er intensief overleg plaats tussen alle betrokkenen om tot een goede afstemming te komen tussen de toekomstige inrichting van het luchtruim boven Flevoland en de voorbereiding van de windmolenparken in Flevoland. Om het grootzakelijke verkeer veilig te kunnen afhandelen zijn operationele eisen opgesteld. Deze vormen een nadere uitwerking van de randvoorwaarden die hierover in het luchthavenbesluit Lelystad en aan de Alderstafel Lelystad zijn vastgelegd en maken onderdeel uit van de recente besluitvormingstrajecten rondom de aansluitroutes. Binnen deze kaders wordt gezocht naar oplossingen die zowel ruimte bieden voor de realisatie van het kabinetsbeleid voor de luchtvaart als voor windenergie op land.

#### Vraag 3

Hoe voorkomt u dat de plannen voor Lelystad Airport de planning die het kabinet hanteert voor de ontwikkeling van de windprojecten in Flevoland doorkruist en het realiseren van het reeds gesloten Energieakkoord en nog te sluiten Klimaatakkoord in de weg zit?

#### Antwoord 3

Het kabinet realiseert zich het grote belang van zowel de plannen voor Lelystad Airport als voor windprojecten zoals in Flevoland. In een dichtbevolkt land als Nederland vergt dit nauwkeurige ruimtelijke afwegingen en inventiviteit. De oplossing die in 2017 is gevonden voor de zeer complexe opgave in het gebied van het windpark Zeewolde, toont aan dat een nauwkeurige afweging van de verschillende ruimtelijke eisen tot voor zowel de luchtvaart als voor de windenergie aanvaardbare oplossingen kan leiden. Deze lijn wordt door het kabinet voortgezet voor de andere deelplannen in noordelijk en oostelijk Flevoland die nu in voorbereiding zijn. Over de voortgang hiervan zal ik u op de hoogte houden.

#### Vraag 4

Hoeveel windmolens van de windparken Blauw, Groen en West moeten vanwege luchtvaartbelangen worden gebouwd met een aangepaste hoogte? Hoeveel turbineposities kunnen er niet worden gerealiseerd door de luchtvaartbelangen? Hoeveel extra windmolens moeten worden gebouwd om dezelfde capaciteit alsnog te realiseren?

#### Antwoord 4

Op dit moment is nog niet duidelijk welke aanpassingen nodig zijn voor de plaatsingszones van de windparken ten opzichte van het zogeheten Regioplan uit 2016 van de provincie Flevoland en de betrokken gemeenten. Wel is duidelijk dat de hoogtevlakken voor het internationaal vliegverkeer de hoogte en de ruimtelijke mogelijkheden voor de verschillende windparken beperken. Daarnaast geven de routes voor het kleine vliegverkeer aanvullende beperkingen. Op dit moment wordt nog bekeken hoe aan de verschillende belangen van de luchtvaart en de windenergie naast elkaar kan worden tegemoet gekomen.

#### Vraag 5 en 6

Wat zijn de geraamde meerkosten voor het realiseren van een windpark met deze beperkingen? Wie draait op voor die meerkosten?

Als de kosten niet in de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) zijn opgenomen, hoe vindt dan de afweging plaats tussen ruimte voor meer vliegverkeer en duurzame energie?

#### Antwoord 5 en 6

De afweging tussen ruimte voor luchtvaart en ruimte voor duurzame energie vindt plaats door beide belangen naast elkaar voldoende perspectief te geven. Voor luchtvaart betekent dit dat de luchthaven bereikbaar dient te blijven voor het kleine vliegverkeer, zij het misschien niet in de mate die vanuit de luchtvaartbelangen als optimaal wordt gezien. Voor windenergie betekent dit dat een haalbaar businessplan mogelijk moet zijn, waarbij ook hier geldt dat dit misschien niet optimaal zal zijn vanuit de bedrijfsbelangen van de initiatiefnemers. Als er door de beperkingen als gevolg van de luchtvaartontwikkelingen minder of lagere windturbines geplaatst kunnen worden, zal dit inderdaad van invloed zijn op de business cases.

Ten behoeve van deze afweging vindt nauw overleg plaats tussen de ministeries van Economische Zaken en Klimaat en van Infrastructuur en Waterstaat, waarbij voortdurend ook de luchtvaartsector en de initiatiefnemers voor de windprojecten hun inbreng kunnen leveren.

Vraag 7

Welke mogelijkheden ziet u om de negatieve effecten van vliegverkeer op de energietransitie te compenseren, beperken of zelfs te voorkomen?

Antwoord 7

Zoals aangegeven is het voor het kabinet de opgave om zowel het belang van de luchtvaart als het belang van duurzame energie zo goed mogelijk te combineren en een passende (ruimtelijke) oplossing te vinden voor beide belangen.