

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 van 2 juli 2019 inzake de Nota van antwoord ingediende zienswijze Wijziging Luchthavenbesluit Lelystad (Kamerstuk 31 936, nr. 643).

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

- | Nr | Vraag |
|-----------|--|
| 1 | Zijn er ná het tot stand komen van de geactualiseerde milieueffect-rapportage (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? |
| 2 | Hoe zijn de verwachte reistijdwinsten bij openstelling van Lelystad Airport voor reizigers woonachtig in Nederland en in het buitenland verdeeld? |
| 3 | Hoe zijn de kosten, d.w.z. de effecten op de woningwaarde, klimaat en luchtkwaliteit, verdeeld over de regio's? |
| 4 | 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? |
| 5 | 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? |
| 6 | Waarom worden de geluidstabellen wel gecorrigeerd in Doc29, maar niet in het NRM? |
| 7 | 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? |
| 8 | 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? |
| 9 | Is in de berekening van cumulatief geluid in de MER 2014 wel of geen rekening gehouden met ander vliegverkeer, waaronder militair verkeer? |
| 10 | 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? |
| 11 | Waarom heeft u in de MER 2018 industrie geluid niet meegenomen? |
| 12 | Waarom heeft u in de MER 2018 het geluid ten gevolge van windturbines niet meegenomen? |
| 13 | Zijn in de berekeningen in de MER 2014 windturbines meegenomen, wellicht als deel van industrie geluid? |
| 14 | Hoe hoog wordt de cumulatieve geluidsbelasting rond Dronten-West en Swifterbant, wanneer u Windplan Blauw wel meeneemt in de berekening van het cumulatieve geluid? |
| 15 | Kunt u aan de hand van berekeningen onderbouwen dat er geen locaties zijn waar hoge cumulatieve waarden ontstaan, zoals u stelt in uw antwoord? |
| 16 | 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)? |

- | Nr | Vraag |
|-----------|--|
| 17 | 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? |
| 18 | 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? |
| 19 | 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? |
| 20 | Is de maximale groei in 2043 van 45.000 vliegbewegingen per jaar afhankelijk van het nut, de noodzaak en de economie? |
| 21 | 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? |
| 22 | 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? |
| 23 | 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 fundamenteën 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? |
| 24 | 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? |

- | Nr | Vraag |
|-----------|---|
| 25 | Kunt u met argumenten uitputtend onderbouwd een antwoord op de vraag geven of ten eerste uw aankondiging dat in de Luchtvaartnota de totale CO ₂ -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 blijkens 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 CO ₂ -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? |
| 26 | 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. |
| 27 | 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? |
| 28 | 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 CO ₂ -uitstoot en het meten van geluid te betrekken (p. 12). |

- Nr** **Vraag**
- 29 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?
- 30 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?
- 31 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?
- 32 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?
- 33 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?
- 34 Bent u bereid de MKBA 2014 te laten herberekenen volgens de huidige richtlijnen ten aanzien van de discontovoet en de milieuprijzen?
- 35 Waardoor is het grote verschil in woningwaardeverlies tussen de MKBA 2014 en het nul-alternatief uit de MKBA 2018 te verklaren?
- 36 Waarom baseert u zich op een wettelijke norm in plaats van een vaststelling van het volledige waardeverlies en gezondheidsschade als gevolg van geluidsoverlast?
- 37 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?
- 38 Kunt u de MKBA 2014 onderbouwen met een gedegen markt- en concurrentieanalyse, waarin alle concurrerende luchthavens en vervoerwijzen aan bod komen?
- 39 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?
- 40 Bent u bereid de reistijdboten in alle MKBA's voor de luchtvaart op uniforme wijze te laten herberekenen?

- Nr** **Vraag**
- 41 Kunt u bevestigen dat de reistijdbaten in de MKBA 2014 uitsluitend betrekking hebben op reizigers woonachtig in Nederland?
- 42 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?
- 43 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?
- 44 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?
- 45 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?
- 46 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?
- 47 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?
- 48 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?
- 49 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)?

- Nr** **Vraag**
- 50 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?
- 51 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?
- 52 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?
- 53 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?
- 54 Is de huidige MER voor Lelystad nog juridisch geldig na de PAS-uitspraak van de Raad van State (29 mei 2019)?
- 55 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)?
- 56 Bevat de MER 2018 alle milieueffecten van Lelystad Airport en zijn (recent gewijzigde) aansluitroutes?
- 57 Is een beroep van een particulier tegen een besluit van de overheid bij een civiele rechter duurder dan bij de bestuursrechter?
- 58 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?
- 59 Binnen welke termijn wordt één Europees luchtruim gerealiseerd?
- 60 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?
- 61 Worden de plannen voor één Europees luchtruim al geconcretiseerd, voordat Lelystad Airport opengaat?
- 62 Zijn er afspraken welke typen vliegtuigen wel/niet gebruik mogen maken van Lelystad Airport?
- 63 Welke infrastructurele maatregelen neemt u om een reductie van CO₂ te bewerkstelligen? En welke operationele maatregelen?
- 64 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?
- 65 Is het stimuleren van minder vliegen, waardoor zowel geluidshinder als emissies gereduceerd worden, voor u een beleidsmatige optie? Zo nee, waarom niet?
- 66 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?

- | Nr | Vraag |
|-----------|--|
| 67 | Hoeveel CO ₂ wordt er nu door Nederlandse luchtvaartmaatschappijen daadwerkelijk gecompenseerd? Kunt u dit uiteenzetten vanaf 2010 tot en met 2018? |
| 68 | 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? |
| 69 | 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? |
| 70 | 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? |
| 71 | 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? |
| 72 | 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? |
| 73 | 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? |
| 74 | 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? |

- Nr** **Vraag**
- 75 Ligt de beleidsoptie 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?
- 76 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?
- 77 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?
- 78 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 maximumaantal 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?
- 79 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?
- 80 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?
- 81 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?
- 82 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 milieueffect-rapportage en onderdeel C 6.1 Wet milieubeheer? Zo nee, hoe zit het dan?
- 83 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?

- Nr** **Vraag**
- 84 Hoe vaak wordt in de toekomst hoger gevlogen bij 10.000 vliegbewegingen en wat wordt er bedoeld met «in de toekomst ...»?
- 85 Hoeveel vliegreizen worden er gemiddeld per persoon uit de verschillende inkomensklassen per jaar gemaakt?
- 86 Uit welke inkomensklassen komen de mensen die het meest gebruik zullen maken van budgetvakantievluchten die vanaf Lelystad Airport zullen vertrekken?
- 87 Is de MKBA actueel qua hinderbeperkingskosten gezien de wijziging van aanvliegeroutes van Lelystad Airport?
- 88 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?
- 89 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?
- 90 Welke voorwaarden worden gesteld om te mogen landen op Lelystad Airport tussen 23.00 uur en 00.00 uur?
- 91 Op welke wijze zal gehandhaafd worden dat er alleen bij uitzondering geland zal worden tussen 23.00 uur en 00.00 uur?
- 92 Hoeveel landingen en stijgingen tussen 23.00 uur en 00.00 uur worden er verwacht op Lelystad Airport met 10.000 vliegbewegingen per jaar?
- 93 Hoe gemakkelijk is het om de genoemde baancodering 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?
- 94 Komen er douanefaciliteiten voor passagiers op Lelystad Airport?
- 95 Hoe snel kunnen er douanefaciliteiten voor passagiers van buiten het Schengengebied op Lelystad Airport gebouwd worden?
- 96 Op welke concrete argumenten is de stelligheid gebaseerd die ligt besloten in de zin: «met de herziening van het luchtruim zal deze capacitaire luchtruimbepkering 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?
- 97 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?
- 98 Zijn de Eurocontrol-regels en/of aanbevelingen gebruikt voor het ontwerpen van de aansluitroutes voor Lelystad Airport?
- 99 In hoeverre wordt er afgeweken bij de ontworpen aansluitroutes van Lelystad Airport van het advies van de Alderstafel voor Lelystad?
- 100 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?

- | Nr | Vraag |
|-----------|--|
| 101 | 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? |
| 102 | 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? |
| 103 | Welke gemeentes zijn betrokken en op welke wijze zijn zij betrokken bij de totstandkoming van de routevariant B+? |
| 104 | Op welke wijze houden de verbeteringen van de aansluitroutes rekening met de groei van Schipholvliegverkeer? |
| 105 | Op welke wijze gaat de overheid de general aviation begeleiden in diens krimp van 110.000 naar 46.500 vliegbewegingen per jaar? |
| 106 | Welke begeleiding en compensatie kan de general aviation op Lelystad Airport verwachten? |
| 107 | Wie neemt de regie in het begeleiden en financieren van mogelijk gedwongen verhuizingen van de «general aviation»-sector over de provinciegrenzen heen? |
| 108 | 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? |
| 109 | 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? |
| 110 | Hoe verhouden de emissies van het luchtvaartverkeer boven de 3.000 voet zich tot de emissies onder de 3.000 voet? |
| 111 | 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? |
| 112 | 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? |
| 113 | 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? |
| 114 | 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? |
| 115 | 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? |

- | Nr | Vraag |
|-----------|---|
| 116 | 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? |
| 117 | Wat wordt bedoeld met «mede»? Welke andere overwegingen had u om niet de emissies boven de 3.000 voet uit te rekenen? |
| 118 | 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? |
| 119 | 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? |
| 120 | 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)? |
| 121 | Met welke rekentool (d.w.z. welke software, met welke naam en welke versie daarvan) zijn de concentraties en deposities berekend? |
| 122 | Hoe is de menglaaghoogte gespecificeerd in deze berekening? |
| 123 | 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? |
| 124 | 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? |
| 125 | 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? |
| 126 | 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? |
| 127 | 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? |
| 128 | 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? |

- | Nr | Vraag |
|-----------|--|
| 129 | 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? |
| 130 | Welke organisatie valideerde de methodiek en dit radaronderzoek? Kunt u het rapport beschikbaar stellen aan de Kamer? |
| 131 | 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? |
| 132 | Hoe groot is het onderzoeksgebied rond de radar? En hoe representatief is dat beeld tot op welke afstand van de radar? |
| 133 | Hoe zijn validatietellingen verricht voor hoogtes boven de 600 meter? |
| 134 | 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) |
| 135 | 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? |
| 136 | Heeft u kennisgenomen van punt 6.5 «Kans op vogelaanvaring in toekomstige situatie» uit de Zienswijze van SATL? |
| 137 | Waarom geeft u geen antwoord in de nota van antwoord op deze «zienswijze» van SATL met betrekking op de kans op vogelaanvaringen? |
| 138 | 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? |
| 139 | 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? |
| 140 | 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? |
| 141 | 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? |
| 142 | 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? |

- | Nr | Vraag |
|-----------|--|
| 143 | Wat is de waarde van een Luchtvaartgids (AIP) en van de informatie verzameld in het AIP? |
| 144 | Hoe beoordeelt u de karakterisering «heavy risk area» in het AIP Netherlands, ENR 5.6 «Bird migration and areas with sensitive fauna»? |
| 145 | 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)? |
| 146 | Hoe accuraat is «accuraat» gezien de hierboven geplaatste opmerkingen over de representativiteit en volledigheid en de eerdere kritische opmerkingen van vogelradar en vogelaanvaringexpert Buurma over het gebruik van dit type radar? |
| 147 | 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? |
| 148 | Hoe betrouwbaar zijn de risicoinschattingen, gezien de beperkte beschouwde zone van 6 km? |
| 149 | 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? |
| 150 | Waaruit bestaat de monitoring buiten de aangegeven hoogtes (tot een hoogte van 300 meter en tot op 6 km afstand)? |
| 151 | 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? |
| 152 | Kunt u garanderen dat door de aankoop van emissierechten ook werkelijk de emissie van CO ₂ 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 CO ₂ -resorptiecapaciteit? Hoe vindt controle hierop plaats? |
| 153 | Kunt u garanderen dat in 2050 de totale emissie (ten opzichte van 2005) gehalveerd zal zijn? |
| 154 | Erkent u dat het plan van de ICAO grotendeels berust op vrijwillige reductie van CO ₂ , berekend op slechts 22% van alle luchtvaartemissies, waardoor een afdoende mondiale besparing niet haalbaar lijkt? Zo nee, waarom niet? |
| 155 | Erkent u dat de productie van biobrandstof inefficiënt is? Zo nee, waarom niet? |
| 156 | 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? |
| 157 | Erkent u dat de meeste biobrandstoffen juist resulteren in een verhoging van de broeikasgasemissies? Zo nee, waarom niet? |
| 158 | Kunt u de ethiek toelichten achter het voornemen om een vakantievliegveld te openen ten tijde van een klimaatcrisis en onvoldoende serieuze klimaatmaatregelen? |
| 159 | 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? |
| 160 | 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? |
| 161 | Hoeveel hectares zijn nodig als het palmolie betreft die geïmporteerd moet worden? |

- | Nr | Vraag |
|-----------|--|
| 162 | Kunt u, gezien het brede scala aan aantoonbare nadelen van de productie van biobrandstoffen, toelichten hoe realistisch biobrandstoffen zijn als alternatief voor fossiele brandstof? |
| 163 | Welke andere vormen van duurzame brandstof komen binnen nu en tien jaar beschikbaar? Hoe reëel en praktisch zijn deze voor de luchtvaart? |
| 164 | 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? |
| 165 | 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? |
| 166 | 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? |
| 167 | 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 handhavingsprogramma? Zo nee, waarom niet? |
| 168 | Waarom worden de WGO-aanbevelingen voor fijnstof PM10 van 20 µg/m ³ en voor PM2,5 van 10 µg/m ³ genegeerd? |
| 169 | Wat zijn de criteria om de wettelijke normen aan te passen? |
| 170 | Welke maatregelen gaat u nemen om de luchtkwaliteit binnen de WGO-richtlijnen te brengen? |
| 171 | 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? |
| 172 | Is het u bekend dat in de betreffende GES-onderzoeken scores worden gehanteerd over luchtverontreiniging (NO ₂ , PM10 en PM2,5) die alleen betrekking hebben op wegverkeer rond Lelystad Airport? Kunt u dit toelichten? |
| 173 | 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)? |
| 174 | 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 handhavingspunten? Kunt u dit toelichten? |
| 175 | Waarom gaat u de totale aan luchtvaart gerelateerde emissie van fijnstof niet in beeld brengen, in tegenstelling tot bijvoorbeeld CO ₂ ? Kunt u dit toelichten? |
| 176 | Hoe staat het met overleg van de zweefvliegclubs op Lelystad Airport? |
| 177 | Hoe representatief is deze nulmeting (genoemd bij Q. SB12) gezien het beperkte aantal dagen waarop gemeten is binnen één en hetzelfde jaar? |

- | Nr | Vraag |
|-----------|---|
| 178 | 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? |
| 179 | Worden aanvaringen met vogels voorkomen door boven de 3.000 voet te vliegen? Wat gebeurt er in de luchtlaag van 300 tot 600 meter? |
| 180 | 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? |
| 181 | Welk veiligheidsplan heeft u paraat om aanvaringen tussen verkeersvliegtuigen en vogels te voorkomen, ook in de laagvlieg-routes waar vliegtuigen de trekroutes van vogels kruisen? Zijn deze onderzoeksgegevens beschikbaar voor de Kamer? |