

Vergaderjaar 2019–2020

**31 936**

**Luchtvaartbeleid**

**Nr. 698**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 oktober 2019

Op 11 september 2019 had ik een algemeen overleg over luchtvaart met uw Kamer (Kamerstuk 31 936, nr. 699). In dit overleg heb ik toegezegd een aantal vragen schriftelijk te beantwoorden. Tijdens het hierop volgende VAO Luchtvaart d.d. 26 september 2019 heb ik aangegeven een aantal van deze toezeggingen voor de begrotingsbehandeling van lenW gestand te doen (Handelingen II 2019/20, nr. 6, item 7). In dit VAO heb ik ook toegezegd u te informeren over de planning van de luchthavenbesluiten van Schiphol, gegeven het wegvallen van de PAS. In deze brief ga ik in op uw vragen over:

- Stikstofdepositie;
- Vergunningen van luchthavens in het kader van de Wet natuurbescherming;
- Route-alternatieven Wezep;
- Appendices van het wettelijk rekenvoorschrift voor geluidberekeningen regionale luchthavens.

Ook informeer ik u met deze brief over vliegen buiten daglichtperiode onder zichtvliegvoorschriften («VFR-night»). Ten slotte geef ik aan op welke wijze ik enkele van uw aangenomen moties zal uitvoeren.

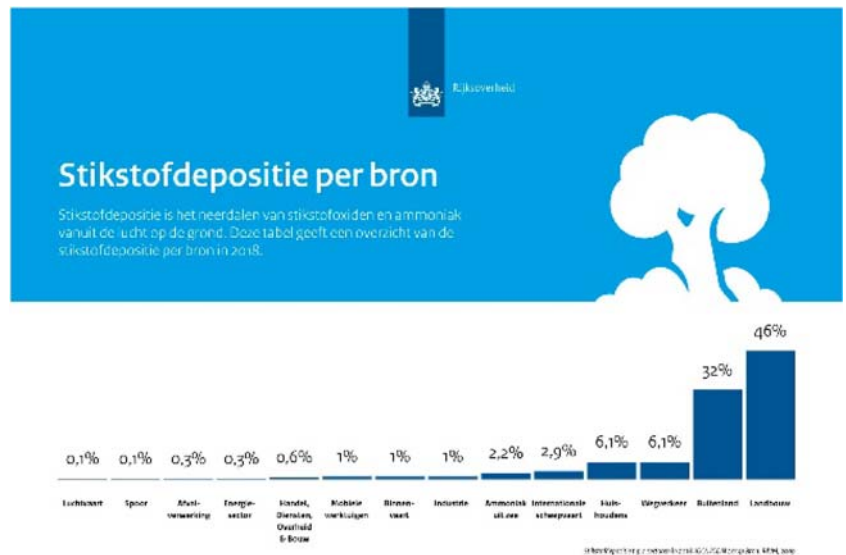
*Stikstofdepositie*

In het VAO van 26 september 2019 heb ik u toegezegd u nader te informeren over de gehanteerde hoogtes bij de berekeningen van stikstofdeposities voor de luchtvaart. Daarnaast heeft de Staatssecretaris tijdens het AO Milieuraad van 25 september jl. toegezegd u nader te informeren over de redenen waarom uitstoot boven een bepaalde hoogte

niet onder de Europese NEC-richtlijn<sup>1</sup> valt. Hieronder ga ik in op de bijdrage van luchtvaart en op de hoogte die gehanteerd wordt bij berekeningen van stikstofdepositie.

### Bijdrage luchtvaart

In de brief aan uw Kamer van 4 oktober 2019<sup>2</sup> is aangegeven hoe het kabinet het stikstofdepositiereductieplan vorm gaat geven samen met het Interprovinciaal Overleg (IPO), de Unie van Waterschappen (UvW) en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG). Daarbij is benadrukt dat er maatregelen genomen moeten worden in alle sectoren en in alle delen van het land. Zo helpen sectoren en gebieden zichzelf én elkaar om de stikstofproblematiek samen op te lossen. Het kabinet heeft de verantwoordelijkheid om deze maatregelen te nemen, waarbij snelheid en zorgvuldigheid hand in hand moeten gaan. Dat betekent dat ook de sector verkeer en vervoer zijn bijdrage zal moeten (blijven) leveren aan de stikstofreductie. Onderstaande figuur gaat in op stikstofdepositie per bron.



De categorie Verkeer en Vervoer draagt voor 11% bij aan de depositie van stikstof. Dat komt vooral door wegverkeer, circa 6% en scheepvaart circa 4%. Spoor en luchtvaart dragen ieder 0,1% bij. Hoewel sprake is van geringe depositie, zal ook Luchtvaart haar bijdrage leveren aan het verminderen van de uitstoot en depositie. Dat geschiedt onder meer door de afgesproken elektrificatie van grondgebonden voertuigen op de luchthavens, elektrisch taxiën en de inzet op hybride en elektrisch vliegen. Grotere bijdragen vanuit de sector verkeer en vervoer aan de stikstofdepositieproblematiek worden gerealiseerd door wegverkeer en scheepvaart. Effectieve maatregelen vanuit de scheepvaart om de uitstoot en depositie naar beneden te brengen zijn o.a. walstroom en schonere motoren. Deze maatregelen zijn onderdeel van de Green Deal voor deze sector.

### Hoogtes bij stikstofdepositierekeningen

Voor het in beeld brengen van de depositie van stikstof en andere luchtverontreinigende stoffen door luchtvaart wordt tot een hoogte van

<sup>1</sup> Richtlijn (EU) 2016/2284 betreffende de vermindering van de nationale emissies van bepaalde luchtverontreinigende stoffen.

<sup>2</sup> Kamerstuk 32 670, nr. 167

3.000 voet (914 meter) onderzoek gedaan. De oorsprong van deze hoogte van 3.000 voet is ingegeven door het feit dat de menglaaghoogte zich doorgaans onder deze hoogte bevindt. Deze menglaaghoogte vormt een scheiding tussen de menglaag en de vrije atmosfeer daarboven. De menglaag is de onderste luchtlaag tussen het aardoppervlak en de menglaaghoogte. Stoffen die uitgestoten worden boven de menglaaghoogte verspreiden zich in de vrije atmosfeer. Een deel hiervan verspreidt zich naar het buitenland; omgekeerd zullen de stoffen uit het buitenland zich vermengen met de stoffen die in Nederland boven die hoogte worden uitgestoten. Stoffen die zich boven deze hoogte bevinden, kunnen het aardoppervlak bereiken, maar in het algemeen pas veel later en op andere plaatsen dan waar de stoffen zijn uitgestoten. Het RIVM houdt in haar berekeningen ten behoeve van Natura2000 gebieden (middels de Grootschalige Depositiekaarten Nederland (GDN-kaarten) wel rekening met de depositie afkomstig van emissies boven de menglaaghoogte doordat berekeningen worden gekalibreerd met metingen. Het verschil tussen wat gemeten en berekend wordt, kan uit vele factoren worden verklaard, zoals modelonzekerheden, en ook door deposities afkomstig van boven de menglaaghoogte.

De menglaaghoogte kan variëren afhankelijk van de hoeveelheid zoninstraling. De menglaaghoogte varieert normaal gesproken tussen de 50 meter en enkele honderden meters tot meer dan 1 km. Op warme dagen in de zomer kan als gevolg van zoninstraling deze hoogte 's middags meer dan 1 km zijn. Of vliegtuigen boven de menglaaghoogte emitteren hangt dus af van de vlieghoogte en van de menglaaghoogte die kan variëren. Voor Lelystad Airport is specifiek voor die regio empirisch onderzoek gedaan op basis van 10-jaars meteo data naar de menglaaghoogte. Daaruit blijkt dat dit ook aansluit bij de hierboven beschreven methode: de menglaaghoogte ligt in circa 92% van de uren onder 3.000 voet<sup>3</sup>.

Het in beeld brengen van de depositie onder de 3.000 voet is 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<sup>4</sup>. 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 Grootschalige Depositiekaarten Nederland (GDN kaarten), ter uitvoering van de NEC-richtlijn<sup>5</sup>. 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 (Handelingen II 2019/20, nr. 7, item 22). Over de wijze waarop ik deze motie uitvoer, zal ik u nader informeren.

<sup>3</sup> Adecs, 2019, Uitgangspunten stikstofdepositieberekening ten behoeve van het MER Lelystad Airport.

<sup>4</sup> Richtlijn (EU) 2016/2284 betreffende de vermindering van de nationale emissies van bepaalde luchtverontreinigende stoffen; <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32016L2284&from=EN>

<sup>5</sup> <https://www.rivm.nl/publicaties/grootschalige-concentratie-en-depositiekaarten-nederland-rapportage-2019>.

## *Natuurvergunningen in relatie tot Schiphol en de regionale luchthavens van nationale betekenis*

Uw Kamer heeft mij tijdens het VAO Luchtvaart van 26 september 2019 gevraagd om inzicht te geven in het vergunningsproces van luchthavens in het kader van de Wet natuurbescherming en de vraag of de luchthavens over de juiste natuurvergunningen beschikken<sup>6</sup>. Ik kan u hier het volgende over aangeven.

De exploitant van een luchthaven is verantwoordelijk voor het aanvragen van de benodigde vergunningen op grond van wet- en regelgeving. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is verantwoordelijk voor het verlenen van de vergunningen op grond van de Wet luchtvaart, waaronder de gebruiksvergunning en een veiligheidscertificaat. In verband met andere wet- en regelgeving (bijvoorbeeld natuur) kan het zijn dat een luchthaven ook andere vergunningen nodig heeft waarvoor andere instanties bevoegd gezag zijn. Het kan hierbij om verschillende vergunningen gaan, bijvoorbeeld een natuurvergunning op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb) voor zover schade wordt aangericht aan de natuur, een omgevingsvergunning op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) voor de (ver)bouw van een terminal of een vergunning op grond van de Waterwet voor het lozen van (afval)water.

De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) is op grond van de Wnb bevoegd voor vergunningverlening en handhaving ten aanzien van aanleg, uitbreiding, inrichting, wijziging, gebruik, beheer en onderhoud van militaire luchthavens, de luchthaven Schiphol en overige burgerluchthavens van nationale betekenis als bedoeld in de Wet luchtvaart, voor zover dat kan leiden tot verslechtering van de kwaliteit van habitats of significante verstoring van soorten. Wanneer significante gevolgen (gevaar voor het halen van de instandhoudings-doelstellingen) niet op voorhand kunnen worden uitgesloten, moet een passende beoordeling worden gemaakt voordat een vergunning kan worden verleend.

Een natuurvergunning kan noodzakelijk zijn indien er sprake is van een project of andere handeling die, gelet op de instandhoudingsdoelstelling, de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in een Natura 2000-gebied kan verslechteren of een significant verstoring effect kan hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen, bijvoorbeeld als gevolg van (extra) stikstofdepositie. Van belang hierbij is de Europese referentiedatum van 7 december 2004, het moment waarop de verplichtingen uit de Habitatrictlijn zijn gaan gelden voor het betrokken gebied (aanwijzing Vogelrichtlijngebied of plaatsing Habitatrictlijngebied op de communautaire lijst). Dat wil zeggen dat voor deze datum nog geen vergunningplicht gold voor activiteiten die kunnen leiden tot schade aan de natuur. Voor die tijd was natuurbeoordeling nodig voor activiteiten die kunnen leiden tot schade aan de natuur. Daarna, bijvoorbeeld bij wijzigingen in het gebruik, kan mogelijk wel een natuurvergunning nodig zijn.

Ten aanzien van Schiphol, Lelystad Airport, Rotterdam The Hague Airport, Maastricht Aachen Airport, Groningen Airport Eelde en Eindhoven Airport zijn er handavingsverzoeken bij het Ministerie van LNV ingediend waarbij gesteld wordt dat deze luchthavens niet over een geldige Wnb-vergunning beschikken. Deze handavingsverzoeken zijn door de

<sup>6</sup> Verzoek van het lid Amhaouch (CDA) tijdens het VAO Luchtvaart van 1 oktober 2019 en de motie van het lid Van Raan (PvdD) over de natuurvergunningen (Kamerstuk 31 936, nr. 670).

Minister van LNV, het bevoegd gezag voor de Wnb, in behandeling genomen en worden volgens de gebruikelijke procedure afgehandeld. In het kader van deze handhavingsverzoeken zal het Ministerie van LNV de benodigde informatie verzamelen en zienswijzen opvragen. Op basis daarvan zullen besluiten op de handhavingsverzoeken worden genomen. Ik kan daarop nu niet vooruitlopen.

Vanuit deze context en vanuit mijn verantwoordelijkheid op grond van de Wet luchtvaart ga ik nader in op de situatie bij Schiphol en de luchthavens van nationale betekenis die geen natuurvergunning hebben (Lelystad Airport, Rotterdam The Hague Airport, Maastricht Aachen Airport en Eindhoven Airport). Groningen Airport Eelde beschikt wel over een vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet 1998. Deze is op 2 december 2009 door gedeputeerde staten van Groningen en Drenthe verleend. Voor de genoemde luchthavens geldt dat ten behoeve van de besluitvorming over de vigerende gebruiksvergunningen op grond van de Wet luchtvaart relevant milieu, respectievelijk natuuronderzoek is verricht als onderdeel van de Milieueffectrapportage (MER). Daarbij is de gebiedsbescherming van de Habitatrichtlijn (alsmede de Vogelrichtlijn) betrokken. Dat betekent dat in de betrokken MER-en inzichtelijk is gemaakt of en zo ja welke Natura2000-gebieden beïnvloed worden door het gebruik van de luchthaven en in welke mate.

### Schiphol

Tot de inwerkingtreding van de Schipholwet was het beleid en juridisch kader voor Schiphol opgenomen in de Planologische Kernbeslissing Schiphol en Omgeving. Het eerste luchthavenverkeerbesluit Schiphol dateert van 26 november 2002. Bij genoemde datum is ook het eerste Luchthavenindelingbesluit Schiphol vastgesteld. Ten behoeve van beide besluiten is destijds een MER opgesteld. Beide besluiten zijn op 20 februari 2003 in werking getreden.

Deze besluiten liggen vóór de referentiedatum van 7 december 2004, waarop de lijst van gebieden van communautair belang als bedoeld in de Habitatrichtlijn is vastgesteld. Dat wil zeggen dat in 2002 nog geen vergunningplicht gold voor activiteiten die kunnen leiden tot schade aan de natuur.

Bij besluit van 18 september 2008 (in werking getreden op 8 oktober 2008) is het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol gewijzigd. Ter voorbereiding op dit besluit is een MER opgesteld (*«Verder werken aan de toekomst van Schiphol en regio. Korte termijn»*, Schiphol Group en Luchtverkeersleiding Nederland, 2007). Ook hierbij zijn de natuurwaarden in beschouwing genomen. In het MER wordt geconcludeerd: *«Doordat het huidige planalternatief minder vliegtuigbewegingen en overeenkomstige vlieghoogtes laat zien met het lange termijn scenario van het MER «Schiphol 2003», zijn de conclusies van het onderzoek uit 2003 ook van toepassing op het planalternatief van het MER «Korte Termijn». Er is op geen enkel punt sprake van significante effecten op beschermde soorten en/of gebieden in relatie tot de thans vigerende Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet»*.

Het lid Paternotte heeft op 26 september 2019 tijdens het VAO luchtvaart gevraagd wat het wegvallen van het Programma Aanpak Stikstof (PAS) betekent voor de planning van de wijziging van de luchthavenbesluiten voor Schiphol. In mijn brief van 5 juli 2019<sup>7</sup> heb ik aangegeven dat voor het verankeren van het nieuw normen- en handhavingstelsel (NNHS) en een maximum van 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar op Schiphol, zo

<sup>7</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 646

spoedig mogelijk een eerste wijziging van het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol in procedure zal worden gebracht (hierna: LVB-1). Voor de ontwikkeling van Schiphol voor de middellange termijn, waarbij groei moet worden verdiend, zal na nadere uitwerking van deze systematiek, een tweede wijziging van het Luchthavenverkeersbesluit nodig zijn (LVB-2).

Voor het LVB-1 wordt vanwege het wegvallen van het PAS en de daaraan ten grondslag liggende passende beoordeling, de komende maanden door Schiphol een nieuwe berekening gemaakt van de stikstofdepositie als gevolg van het vliegverkeer van Schiphol. Daaruit zal opnieuw blijken welke Natura 2000-gebieden wel en niet worden beïnvloed door het vliegverkeer van en naar Schiphol. Op basis daarvan wordt gezien of, en zo ja, welke vervolgstappen noodzakelijk zijn. De eerste resultaten hiervan worden eind dit jaar verwacht.

De resultaten van de depositieberekeningen worden uiteindelijk opgenomen in het MER van het nieuw normen- en handhavingstelsel, dat als bijlage bij het LVB-1 aan uw Kamer zal worden aangeboden.

Voor het LVB-2 wordt een apart MER opgesteld, inclusief natuuronderzoek met depositieberekeningen. Ook deze laatstgenoemde berekeningen heeft Schiphol opgepakt.

#### Lelystad Airport

Ten tijde van het MER Lelystad Airport 2014 en de actualisatie van het MER in 2018 is onderzoek uitgevoerd naar de stikstofdepositie in Natura2000-gebieden in verband met de openstelling van de luchthaven voor (groot) handelsverkeer. De stikstofdepositie als gevolg van de uitbreiding van Lelystad Airport bleek beperkt te zijn waarmee destijds volstaan kon worden met een melding in het kader van het PAS. Als gevolg van de recente PAS-uitspraak van de Raad van State, is door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de project-specifieke aanpak weer opgepakt om tot een passende beoordeling te komen. Op basis daarvan wordt gezien of, en zo ja, welke vervolgstappen noodzakelijk zijn.

Het huidige gebruik van Lelystad Airport met klein verkeer valt binnen de kaders van de oude gebruiksvergunning, het Aanwijzingsbesluit uit 2001 op grond van de Wet luchtvaart. Dit besluit is vastgesteld voor de Europese referentiedatum van 7 december 2004, waarop de lijst van gebieden van communautair belang als bedoeld in de Habitatrichtlijn is vastgesteld. Dat wil zeggen dat voor deze datum nog geen vergunningplicht gold voor activiteiten die kunnen leiden tot schade aan de natuur.

#### Rotterdam The Hague Airport

Voor Rotterdam The Hague Airport is in 2001 een aanwijzingsbesluit op grond van de Wet luchtvaart vastgesteld. Dit is voor de referentiedatum van 7 december 2004, waarop de lijst van gebieden van communautair belang als bedoeld in de Habitatrichtlijn is vastgesteld. Dat wil zeggen dat voor deze datum nog geen vergunningplicht gold voor activiteiten die kunnen leiden tot schade aan de natuur. Nadien hebben twee wijzigingen van het Aanwijzingsbesluit plaatsgevonden, de laatste wijziging in 2010. Ten behoeve van de besluitvorming voor dit wijzigingsbesluit in 2010 op grond van de Wet luchtvaart heeft relevant milieu en natuuronderzoek plaatsgevonden (onderdeel van het MER). Conclusie van het deelonderzoek natuur (*«Effecten van vliegveld Rotterdam in relatie tot de vigerende natuurwetgeving»*, Bureau Waardenburg, 2008) van dit MER is dat beschermde Natura2000-gebieden op een afstand van 15 km of meer van Rotterdam The Hague Airport liggen, dat vliegtuigen hier op hoogtes

(ruim) boven de 3.000ft passeren en dat derhalve geen (significante) effecten te verwachten zijn.

#### Maastricht Aachen Airport

Voor Maastricht Aachen Airport is op 27 december 2004 een aanwijzingsbesluit op grond van de Wet luchtvaart vastgesteld. Weliswaar is deze datum gelegen na de referentiedatum van 7 december 2004, maar voor het moment waarvoor op grond van de sinds 2005 van kracht zijnde Natuurbeschermingswet 1998 een afzonderlijke natuurtoestemming (natuurvergunning) nodig was. Ten behoeve van de besluitvorming voor dit aanwijzingsbesluit op grond van de Wet luchtvaart heeft relevant milieu en natuuronderzoek plaatsgevonden (onderdeel van het MER). Vanwege ingediende bezwaren zijn in de periode daarna door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu twee beslissingen op bezwaar vastgesteld. Ten behoeve de laatste beslissing op bezwaar in 2011 is door Bureau Waardenburg nieuw onderzoek verricht (*«Effecten van veranderingen in het vliegverkeer van en naar luchtvaartterrein Maastricht Aachen Airport in relatie tot de vigerende natuurwetgeving bijdrage in de beslissing op bezwaar 2011»*, Bureau Waardenburg, 2011) en is een passende beoordeling door Bureau Waardenburg opgesteld in verband met de additionele stikstofdepositie door vliegverkeer en wegverkeer in het Bunder & Elsloërbos (Bureau Waardenburg, 2011). Conclusie van deze passende beoordeling die in het kader van het aanwijzingsbesluit Wet luchtvaart is opgesteld, is dat de extra stikstofdepositie als gevolg van de beslissing op bezwaar niet leidt tot significante effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura2000 gebied.

#### Eindhoven Airport

Voor militaire luchthaven Eindhoven, inclusief de civiele medegebruiker Eindhoven Airport, is onder bevoegd gezag van het Ministerie van Defensie (en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat als medebevoegd gezag) een Luchthavenbesluit vastgesteld in 2014 op grond van de Wet luchtvaart. Ten behoeve van het Luchthavenbesluit Eindhoven is relevant milieu respectievelijk natuuronderzoek verricht (onderdeel van het MER). Uit de analyses naar de effecten van stikstofdepositie blijkt een beperkte toename in de stikstofdepositie in de nabij de luchthaven gelegen Natura2000-gebieden. Uit de ecologische beoordeling blijkt dat de kwaliteit van de aanwezige habitattypen en het leefgebied van de soorten overwegend goed is en dat er sprake is van minimaal behoud en een positieve trend. In het MER is dan ook geconcludeerd dat de toename van stikstofdepositie als gevolg van de voorgenomen activiteit (ontwikkeling naar 43.000 civiele vliegtuigbewegingen) voor geen van de Natura2000-gebieden negatieve effecten heeft op de instandhoudingsdoelstellingen voor die gebieden.

#### *Route-alternatieven Wezep*

In het najaar van 2017 heeft de consultatiefase over de aansluitroutes plaatsgevonden. Het toen voorliggende routeontwerp is als resultaat van die inspraak op een groot aantal punten verbeterd. Op 21 februari 2018 heb ik uw Kamer geïnformeerd over het gewijzigde routeontwerp en de actualisatie van het MER. In de consultatiefase was over de vertrekroute ter hoogte van Wezep zorg uitgesproken. Er werd onder meer verzocht om de route langs bestaande geluidsbronnen knooppunt Hattemerbroek en snelweg A50 te laten lopen. Vanwege de complexiteit van het luchtruim boven deze regio en de tijd die nodig is om (bestuurlijk) opties met de omgeving af te stemmen, was het toen niet mogelijk een verbetering in het lopende proces mee te nemen. Omdat Luchtverkeersleiding

Nederland (LVNL) en het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK) aangaven wel mogelijkheden te zien, heb ik destijds toegezegd om met LVNL en CLSK en de omliggende gemeenten te verkennen op welke wijze een aanpassing van de ligging en het gebruik van de route boven Wezep mogelijk is.<sup>8</sup> Doel daarbij was dat er minder over bebouwd gebied gevlogen wordt. Bij de verkenning zijn de gemeenten Oldebroek, Elburg, Hattem, Heerde en later ook Kampen en Zwolle betrokken. Het afgelopen jaar zijn met hen de mogelijkheden verkend, hetgeen geleid heeft tot drie route-alternatieven.

De alternatieven leiden tot een grote afname van het aantal mensen dat overvlogen wordt. Ik heb u daarover o.a. op 19 september 2019 geïnformeerd.<sup>9</sup> De effecten van de verschillende alternatieven zijn in beeld gebracht en toegelicht en besproken met regionale bestuurders en inwoners. Zij konden hun oordeel geven. De informatie is ook gepubliceerd op [www.luchtvaartindetoeekomst.nl](http://www.luchtvaartindetoeekomst.nl). Ik hechtte aan een advies van de betrokken gemeenten, omdat het hier gaat om een regionale afweging, waarbij lokale aandachtspunten van belang zijn. De bestuurders hebben recentelijk gereageerd, zonder een voorkeur uit te spreken.

Dat betekent dat ik zelf een keuze moet maken, waarbij ik de input uit de diverse (bestuurlijke) overleggen zorgvuldig weeg om tot het beste resultaatbeeld voor de regio als geheel te komen. Die afweging heeft erin geresulteerd dat ik LVNL en CLSK opdracht heb gegeven om de zogenoemde routevariant N voor baanrichting 23 (starten in zuidwestelijke richting) in procedures uit te laten werken, zodat de route bij opening van de luchthaven voor handelsverkeer of zo snel mogelijk daarna gevlogen kan worden. Bebouwd gebied wordt daarmee vermeden en conform suggesties uit de consultatie wordt over bestaande geluidsbronnen gevlogen. Dit dempt de geluidbelasting. Deze routevariant zorgt ervoor dat 6.914 minder mensen overvlogen worden. In het iteratieve proces is ruimte geweest om informatie over bijvoorbeeld nieuwbouwprojecten mee te nemen. Routevariant N voor baanrichting 23 is tegen die achtergrond tot stand gekomen en overvliegt daarom nieuwbouwwijk Reeve bij Kampen niet. Tevens zorgt deze routevariant ervoor dat het voordeel voor Wezep niet ten koste gaat van Hattem. Omdat alleen de vertrekroute voor starten in zuidwestelijke richting wordt aangepast, zal er ook geen concentratie van vluchten op één route plaatsvinden. De vertrekroute voor starten in noordoostelijke richting wordt namelijk niet aangepast.

Met bovenstaande geef ik uitvoer aan mijn toezegging van februari 2018. Mijn ministerie blijft met de gemeenten in gesprek in het proces van de luchtruimherziening.

#### *Appendices van het wettelijk rekenvoorschrift voor geluidberekeningen regionale luchthavens*

Uw Kamer heeft gevraagd wie de appendices van het wettelijk rekenvoorschrift heeft gevalideerd en waar men dat zelf kan narekenen en nalezen. De eerste versie van de appendices dateert uit begin jaren »90. Ik heb navraag gedaan bij NLR die de appendices opgesteld heeft, en in die tijd werden externe validaties op deze appendices gedaan. De huidige procedure bij wijzigingen van de appendices is dat er externe controles plaatsvinden en dat de bevindingen hiervan worden gerapporteerd. Zo is ten behoeve van het geactualiseerde MER Lelystad Airport 2018 een validatie gedaan door To70 op geluid- en prestatiegegevens voor

<sup>8</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 462

<sup>9</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 661



vliegtuigtypes waarmee geluidberekeningen zijn uitgevoerd voor Lelystad Airport. Deze zijn als bijlage 6 bij het geactualiseerde MER aan uw Kamer aangeboden.

Bovengenoemde appendices zijn onderdeel van het vigerende wettelijk rekenvoorschrift voor geluidberekeningen voor regionale luchthavens. Deze geluidberekeningen worden uitgevoerd met het op dit wettelijk rekenvoorschrift gebaseerde model NRM. De appendices met geluid- en prestatiegegevens zijn toegesneden op NRM. Doc29 is een Europese rekenmethode voor de berekening van de geluidbelasting rondom luchthavens, en is voor specifieke doeleinden (zoals het opstellen van geluidbelastingkaarten) voorgeschreven voor luchthavens met meer dan 50.000 vliegtuigbewegingen (exclusief oefenvluchten met lichte vliegtuigen). Voor Schiphol is dit model inmiddels geïmplementeerd. Tijdens het debat is mij gevraagd of ik Doc29 ook zal invoeren voor regionale luchthavens. Dit staat nog niet vast. Op dit moment laat ik onderzoeken of Doc29 in de toekomst ook toepasbaar is voor regionale luchthavens, inclusief die waarvan de provincie bevoegd gezag is. Op basis van die analyse zal ik besluiten of, hoe en wanneer Doc29 ook voor regionale luchthavens voorgeschreven wordt, waarbij ook zal worden gekeken naar de beleidsmatige consequenties. Ook in dit kader moeten geluid- en prestatiegegevens van vliegtuigtypes vastgesteld worden. Voor het afleiden, verifiëren én valideren van de benodigde data daarvoor worden ook protocollen vastgesteld. Zoals toegezegd tijdens het algemeen overleg op 11 september jl. zal ik u medio 2020 informeren over de uitkomst van de analyse of Doc29 kan worden toegepast voor regionale luchthavens.

#### *Vliegen buiten daglichtperiode onder zichtvliegvoorschriften («VFR-night»)*

Europese regelgeving (verordening 1178/2011) stelt het vliegen buiten de daglichtperiode onder zichtvliegvoorschriften verplicht voor het behalen van verscheidene vliegopleidingen. In 2016 zijn in Nederland vrijstellingen voor opleidingsvluchten verruimd opdat aan de opleidingsverplichtingen onder deze verordening voldaan kon worden. Voor de vliegveiligheid is het echter ook van belang dat de vlieger zijn vliegvaardigheden in het donker bijhoudt, nadat de opleiding is afgerond.

Momenteel moeten vliegers hiervoor uitwijken naar het Verenigd Koninkrijk, Duitsland of Frankrijk. Voor de kleine luchtvaart (GA) is het van belang dat deze mogelijkheid ook in Nederland wordt gecreëerd. Daarom zal per 1 januari 2020 een verruiming van de vrijstellingsregeling in werking treden om dit mogelijk te maken. Daarbij geldt dat het vliegen buiten de daglichtperiode moet passen binnen de in vergunningen voor luchthavens vastgelegde openingstijden en milieukaders. Ook geldt dat de vlieger, die buiten de daglichtperiode wil vliegen, verplicht is om een vliegplan in te dienen en tweezijdig radiocontact te houden. Ook is hij gebonden aan eisen voor bijvoorbeeld obstakelklaring en zichtomstandigheden.

#### *Uitvoering moties*

Uw Kamer heeft me gevraagd om voor de begrotingsbehandeling terug te komen op een aantal door u aangenomen moties.

Ten aanzien van de motie van de leden Kröger en Paternotte (Kamerstuk 31 936, nr. 679) die de regering verzoekt inzichtelijk te maken hoe er een vollediger beeld kan worden gegeven van de totale CO<sub>2</sub>-, NO<sub>2</sub>- en (ultra)fijnstofemissies van luchthavenoperaties en luchtvaart ten behoeve van de MER wordt er op dit moment met het KiM, PBL en CPB bekeken of/hoe de MKBA- voorschriften over CO<sub>2</sub> uitstoot door de luchtvaart

kunnen worden gespecificeerd. Hierbij wordt onder andere bekeken welke CO<sub>2</sub> uitstoot van internationale vluchten in termen van maatschappelijke kosten aan Nederland kunnen worden toegerekend. Ook wordt gekeken naar de te hanteren CO<sub>2</sub> prijzen. Een ander vraagstuk is hoe om te gaan met andere klimaatmissies dan CO<sub>2</sub>. Het Ministerie van IenW gaat hierover dit najaar in gesprek met (internationale) wetenschappers en onderzoeksbureaus.

Ten aanzien van de motie van de leden Bruins en Paternotte (Kamerstuk 31 936, nr. 680) waarin wordt gevraagd de verschillende uitgangspunten en richtlijnen voor MKBA's te duiden en te onderzoeken hoe deze richtlijnen en uitgangspunten inclusief de leidraad OEI, op het gebied van luchtvaart concreet kunnen worden verbeterd en gespecificeerd, zal ik bij Luchtvaartnota, na raadpleging van KiM, PBL en CPB aangeven op welke wijze ik deze motie het beste ten uitvoer kan brengen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga