

## 2023Z04334

Vragen van de leden **Van der Graaf** (ChristenUnie) en Boucke (D66) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de Voorkeursbeslissing voor de herziening van het luchtruim (Kamerstuk 31 936, nr. 997)* (ingezonden 14 maart 2023).

### Vraag 1

Kunt u aangeven wat de omvang is van de klimaat-, milieu, stikstof- en geluidswinst, als de huidige indeling van het luchtruim, met drie naderingspunten, wordt geoptimaliseerd? Kunt u aangeven wat de omvang is van de klimaat-, milieu, stikstof- en geluidswinst, als een vierde naderingspunt en aanvliegeroute worden geïntroduceerd?

### Vraag 2

Kunt u bevestigen dat door een vierde aanvliegeroute te realiseren, de totale capaciteit voor luchtverkeersafwikkeling toeneemt, wat ruimte biedt aan groei van de luchtvaart op Schiphol en breder in Nederland, zoals u aangeeft op pagina 82 van de Aanvulling plan-MER Luchtruimherziening?<sup>1</sup> Hoeveel extra vluchten kan Schiphol hierdoor afwikkelen? Tot hoeveel extra vliegbewegingen kan een vierde aanvliegeroute in totaal leiden (inclusief Lelystad Airport)?

### Vraag 3

Kunt u toelichten op welke termijn de vierde aanvliegeroute gebruikt kan worden voor een verhoging van de capaciteit van Schiphol? Kunt u aangeven welke andere capaciteitsbeperkingen daarvoor moeten worden weggenomen? Kunt u aangeven op welke wijze u daaraan werkt?

### Vraag 4

Bent u het ermee eens dat het zeer onwenselijk is om te spreken over capaciteitsuitbreiding van de luchtvaart in Nederland in het algemeen, en op Schiphol in het bijzonder, in tijden van een stikstof- en klimaatcrisis, terwijl nog altijd niet wordt voldaan aan geluidsnormen en er geen sprake is van een natuurvergunning?

### Vraag 5

Kunt u aangeven hoe het openen van een vierde aanvliegeroute zich verhoudt tot een ambitieus CO<sub>2</sub>-plafond voor Schiphol?

<sup>1</sup> Bijlage bij Kamerstuk 31 936, nr. 997

Vraag 6

Welke waarborgen worden ingebouwd om te voorkomen dat een vierde aanvliegeroute wordt gebruikt om groei van de luchtvaart te faciliteren?

Vraag 7

Klopt het dat de milieuwinst door het verbeteren van de mogelijkheden van continu klimmen en dalen teniet gedaan wordt, als er meer gevlogen wordt? Kunt u aangeven hoe groot de milieuwinst is door een vierde aanvliegeroute in te stellen bij de omvang van het vliegverkeer waar nu naar toe wordt gewerkt (maximaal 440.000 vluchten)? Kunt u aangeven vanaf welk aantal vluchten de milieuwinst nihil is? Kunt u aangeven wat het milieueffect is, als de toekomstige vier aanvliegeroutes maximaal benut worden?

Vraag 8

Kunt u aangeven hoe de ligging van natuurgebieden, waaronder Natura 2000-gebieden of stiltegebieden, een rol hebben gespeeld bij de keuze voor een vierde aanvliegeroute, en de locatie van het naderingspunt boven het zuidoosten van de provincie Utrecht of het zuidwesten van Gelderland?

Vraag 9

Kunt u bevestigen dat het vierde naderingspunt zich in de nabijheid van de Natura 2000-gebieden van de Veluwe, Kolland & Overlangbroek, Binnenveld en de Rijntakken zal gaan bevinden? Klopt het dat deze natuurgebieden reeds een overbelasting van stikstof kennen? Vindt u het in dit kader verantwoord een extra aanvliegeroute boven deze kwetsbare natuurgebieden te openen?

Vraag 10

Kunt u, gelet op eerdere antwoorden op vragen van het lid Van Raan<sup>2</sup>, bevestigen dat in de ontwerp en realisatiefase van de luchtruimherziening de NO<sub>x</sub>-emissies van vliegverkeer op de vierde aanvliegeroute zowel onder als boven de 3.000 voet in kaart worden gebracht? Kunt u aangeven wanneer de Kamer over deze gegevens ingelicht zal worden?

Vraag 11

Kunt u bevestigen dat, hoewel de totale geluidsbelasting in de voorkeursbeslissing zal afnemen, bepaalde delen van het land, met name de regio Centraal Nederland (Flevoland, delen van Gelderland en Utrecht) die nu niet of nauwelijks te maken hebben met geluidsbelasting, daar wel mee geconfronteerd zullen worden? Kunt u aangeven wat de extra geluidsbelasting zal zijn voor de gebieden onder de vierde aanvliegeroute? Kunt u aangeven wat het geluidseffect is als de toekomstige vierde aanvliegeroute maximaal benut wordt? Kunt u de gevolgen voor de regio Centraal Nederland (Flevoland, delen van Gelderland en Utrecht) aangeven?

Vraag 12

Kunt u aangeven hoe is omgegaan met de bezwaren en zorgen die geuit zijn door bewoners(collectieven), gemeenten en provincies in de zienswijzeprocedure, waaronder de zienswijzen die vroegen om een hogere vlieghoogte van ten minste 9000 voet (2,7 kilometer)? Wat is in dit verband uw reactie op de gedeputeerde van de provincie Utrecht, die stelt: «ik heb niet het idee dat er veel met die zienswijze is gedaan?»<sup>3</sup>

Vraag 13

Kunt u aangeven welke materiële wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzeprocedure zijn doorgevoerd in de voorkeursbeslissing?

Vraag 14

Kunt u aangeven welke inspraakmogelijkheden en informatiebijeenkomsten voor bewoners(collectieven), gemeenten en provincies er nog zullen plaatsvinden in het kader van de luchtruimherziening?

<sup>2</sup> Aanhangsel Handelingen II, vergaderjaar 2022–2023, nr. 1394.

<sup>3</sup> NOS.nl, 22 februari 2023 (<https://nos.nl/artikel/2464889-ruim-14-000-handtekeningen-tegen-nieuwe-aanvliegeroute-over-utrecht>)

Vraag 15

Kunt u de mijlpalen en besluitvormingsmomenten in het vervolgproces van de luchtruimherziening schetsen, inclusief een tijdlijn?

Vraag 16

Kunt u bevestigen dat de Kamer, op het moment dat de Integrale Program-  
mabeslissing wordt genomen, nog inhoudelijk wijzigingen op het voorkeurs-  
besluit kan doorvoeren?