

Vergaderjaar 2019–2020

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 723

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 4 maart 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 22 januari 2020 over de reactie op verzoek commissie om een schriftelijke toelichting over voorhang van de verkeersverdelingsregel (VVR) en het betrekken van het RIVM en de Commissie voor de m.e.r. bij de reactie op het SATL-rapport (Kamerstuk 31 936, nr. 715) en over de brief van 3 juli 2018 over de Verkeersverdelingsregel Schiphol–Lelystad Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 492).

De vragen en opmerkingen zijn op 29 januari 2020 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 20 februari 2020 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Schuurkamp

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave	Blz.
Inleiding	2
VVD-fractie	2
D66-fractie	2
GroenLinks-fractie	3
SP-fractie	5
Partij voor de Dieren-fractie	6
ChristenUnie-fractie	8

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de brief van de Minister over de voorhang Verkeersverdelingsregel Lelystad Airport en hebben hierover nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben met verbazing kennisgenomen van het besluit van de Minister om de Verkeersverdelingsregel Lelystad Airport niet in voorhang aan te bieden zoals aan de Kamer meerdere malen mondeling en schriftelijk is toegezegd.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de brief van de Minister waarin zij aangeeft geen voorhangprocedure met betrekking tot de Verkeersverdelingsregels voor Lelystad Airport te willen voeren. Deze leden keuren af dat de Minister hiermee op haar eerdere toezeggingen terugkomt.

De leden van de SP-fractie hebben met onbegrip en boosheid kennisgenomen van de brief die de Minister op 22 januari 2020 naar de Tweede Kamer heeft gestuurd over de Voorhang op de Verkeersverdelingsregel Lelystad Airport en een reactie op de stikstofberekeningen van SATL.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met verbazing kennisgenomen van de reactie op verzoek van de Commissie van Infrastructuur en Waterstaat over voorhang van de verkeersverdelingsregeling om van Lelystad Airport. Deze leden hebben enkele vragen.

VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie vragen of het klopt dat de Kamer uiteindelijk nog de mogelijkheid heeft zich uit te spreken. Klopt het dat er geen ruimte is om, bijvoorbeeld op basis van verzoeken uit de Kamer, aanpassingen te doen in de Verkeersverdelingsregel (VVR) zonder dat deze opnieuw genotificeerd moet worden? Op welke wijze is de procedure met betrekking tot de uiteindelijke VVR geschetst? Wanneer en hoe is de Kamer hierover geïnformeerd?

D66-fractie

De leden van de D66-fractie lezen in de brief van 3 juli 2018 (Kamerstuk 31 936, nr. 492): «Indien na deze periode de Europese Commissie de regel goedkeurt, zal de VVR het nationale wetgevingstraject dienen te doorlopen. Dit betreft voorhang bij uw Kamer en advisering door de Raad van State.» Dit geeft een duidelijke volgorde aan van stappen. Eerst een voorhang in de Tweede (en Eerste) Kamer en daarna advisering door de Raad van State. Voordat deze leden door de brief van de Minister van 22 januari 2019 op de hoogte werden gesteld dat de VVR sinds

16 december 2019 bij de Raad van State ligt, hebben de leden dit al in december vernomen via de website van de Raad van State, zonder dat de Minister daarover de Kamer heeft geïnformeerd of vooraf heeft betrokken. Deze leden hebben over deze gang van zaken en de houding van de Minister tegenover de Tweede Kamer de onderstaande vragen. De leden van de D66-fractie lezen in interviews en speeches van de Minister terug dat zorgvuldigheid en herstel van vertrouwen kernwaarden zijn die de Minister in haar beleid hanteert.^{1, 2} Dat zou ook de reden van de Minister zijn geweest om de opening van Lelystad Airport, oorspronkelijk gepland op 1 april 2019, uit te stellen. Deelt de Minister de mening dat elke stap naar uitbreiding of opening van een luchthaven zorgvuldig genomen moet worden? Deelt de Minister ook het principe dat belofte schuld maakt en een toezegging dus nagekomen dient te worden? Kan de Minister aangeven hoe zij de principes van zorgvuldigheid en het herstellen van vertrouwen vindt passen bij haar besluit om de gewijzigde VVR niet in voorhang te plaatsen, zoals toegezegd in de brief van 3 juli 2018?

De leden van de D66-fractie lezen in de reactie van de Minister op het «verzoek van commissie om een schriftelijke toelichting over voorhang van de verkeersverdelingsregel (VVR) en het betrekken van het RIVM en de Commissie voor de m.e.r. bij de reactie op het SATL-rapport» dat de VVR in voorhang behandelen niet wettelijk verplicht is. Deze leden vragen of de Minister de mening deelt dat voorhang van de VVR wel wettelijk mogelijk is? En deelt de Minister de mening van deze leden dat zij op die grond in 2018 heeft toegezegd de VVR voor te hangen bij beide Kamers? Heeft de Minister ooit actief de Tweede Kamer laten weten geen voorhang te willen van de gewijzigde VVR? Zo ja, wanneer heeft de Minister dit expliciet gezegd? Heeft de Minister andere voorbeelden uit de parlementaire geschiedenis waar de toezegging een algemene maatregel van bestuur (AMvB) voor te hangen niet gestand hoefde te worden gedaan en ook niet werd gedaan omdat er een gewijzigde versie van dezelfde AMvB kwam? Zo nee, vindt de Minister dit een wenselijk precedent? Kan de Minister, omkleed met redenen, uiteenzetten waarom de gewijzigde VVR niet in voorhang is gebracht?

GroenLinks-fractie

De leden van de GroenLinks-fractie vinden dat nut, noodzaak en legitimiteit van Lelystad Airport onlosmakelijk verbonden moet zijn met Schiphol en de door opeenvolgende kabinetten betoogde mainport- en hubfunctie van Schiphol. De rol van Lelystad Airport als overloop luchthaven voor niet-hubgebonden verkeer moest worden vormgegeven met een sterke VVR, die autonome groei met vakantieverkeer, dat niet afkomstig was van Schiphol, zou weren. Het proces rond Lelystad Airport wordt inmiddels gekenmerkt door een groot aantal fouten in rapportages en procedures die zwaar afbreuk doen aan het vertrouwen van burgers in het ministerie en in het besluitvormingsproces. Deze leden hebben altijd kritisch tegenover dit vliegveld en het plan van een overloopluchthaven gestaan, maar hechtten in alle gevallen aan een eerlijk open en transparant proces, waarbij toezeggingen worden nagekomen. Ook als de feiten tegenzitten. Deze leden verwijzen bij dezen naar de brief van 3 juli 2018, waarin de Minister de duidelijke toezegging doet dat de Verkeersverdelingsregel voor Lelystad Airport, na goedkeuring van de Europese Commissie, het wetgevingstraject met voorhang in de Tweede Kamer zal

¹ Trouw, 21 februari 2018, Het uitstel van vliegveld Lelystad was onvermijdelijk (<https://www.trouw.nl/nieuws/het-uitstel-van-vliegveld-lelystad-was-onvermijdelijk-b1c74968/>).

² Rijksoverheid.nl, 21 februari 2018, Toespraak Minister van Nieuwenhuizen bij persconferentie besluit Lelystad (<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/toespraken/2018/02/21/toespraak-minister-van-nieuwenhuizen-bij-persconferentie-besluit-lelystad>).

doorlopen. Naar mening van deze leden had deze toezegging betrekking op de VVR-versie die de goedkeuring van Brussel zou krijgen en uiteindelijk ook de verdeling van het verkeer tussen Lelystad Airport en Schiphol gaat bepalen. Of dat versie één, twee drie of tien zou zijn, is dan niet relevant.

De leden van de GroenLinks-fractie willen graag weten wat de redenen van de Minister zijn om deze toezegging aan de Kamer terug te draaien. Hoe kwalificeert de Minister zelf het terugdraaien van een schriftelijke toezegging aan de Kamer? Welke waarde kan de Kamer hechten aan afspraken over de behandeling van de besluitvorming over Lelystad Airport, of andere onderwerpen, als de Minister kennelijk zo makkelijk gemaakte afspraken van tafel veegt? Is de Minister bereid om terug te komen op haar recente besluit en alsnog een voorhangprocedure voor de VVR te doorlopen?

De leden van de GroenLinks-fractie wijzen erop dat, nadat de eerste VVR door Brussel was afgekeurd, de Kamer hierover een debat heeft gevoerd met de Minister. Eén van de uitkomsten van dit debat was de heldere uitspraak van de Kamer in de motie van het lid Laçin c.s. over niet toestaan van autonome groei of vracht op Lelystad Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 565) dat er geen autonome groei op Lelystad Airport mag plaats vinden. Hoe heeft de Minister deze Kameruitspraak betrokken in het formuleren van de aangepaste VVR? Erkent de Minister dat de VVR, die bij Brussel is genotificeerd, niet in lijn is met de uitspraak van de Kamer? Was een VVR mogelijk, die zowel aan de eisen van de Kamer als aan die van Brussel zou voldoen? Zo ja, waarom heeft de Minister hier niet voor gekozen? En zo nee, waarom heeft de Minister dat niet als zodanig met de Kamer besproken, voordat de nieuwe regels aan Brussel zijn voorgelegd? Waarom heeft de Minister de aangepaste VVR niet voorgelegd aan de Kamer voordat zij deze in Brussel notificeerde? Was de Minister toen al voornemens om de aangepaste VVR niet meer aan de Kamer voor te leggen, met andere woorden om de belofte van de voorhangprocedure niet na te komen? Deze leden zijn van mening dat een dergelijk besluit altijd ook weer aan de Kamer moet worden voorgelegd.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben naast procedurele ook politiek inhoudelijke vragen die zij graag beantwoord zien. Zo heeft de VVR, die inmiddels door Brussel is goedgekeurd, als doel om zowel vrijgevallen slots op Schiphol te prioriteren voor verkeer dat de hub-functie van Schiphol versterkt, als ruimte te bieden aan nieuwkomers op Lelystad Airport. Onderschrijft de Minister dit doel van de VVR?

De leden van de GroenLinks-fractie willen graag weten of het klopt dat voor de periode na 2023 weinig zekerheid is over het percentage nieuwe toetreders op Lelystad Airport. Klopt het dat dit geheel afhangt van hoe snel het aantal vliegbewegingen op Lelystad Airport groeit? Klopt het dat er geen juridische instrumenten zijn om de groei van het aantal slots te temperen? Klopt het dat met een snelle groei van het aantal vliegbewegingen en uitgegeven slots het percentage autonome groei rap kan oplopen, mogelijk sterker dan verwacht? Kan de Minister uitsluiten dat in 2030 50% van de capaciteit van Lelystad Airport wordt ingenomen door nieuwe vliegmaatschappijen die dus geen ruimte achterlaten op Schiphol? En als de Minister dat kan of wil uitsluiten, wat zijn dan de juridische instrumenten hiervoor? Deze leden wijzen in dat kader naar het Ondernemingsplan van Lelystad Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 193) Daarin staat duidelijk dat Lelystad Airport met name aantrekkelijk is voor nieuwkomers met business modellen gericht op lage ticketprijzen. Klopt het dat sinds 2014 duidelijk is dat Lelystad Airport vooral voor nieuwe budgetmaatschappijen een aantrekkelijk vliegveld is?

De leden van de GroenLinks-fractie vragen zich ook af of het nog steeds de bedoeling is dat het aanbod van Lelystad zijn eigen vraag naar goedkope vliegreizen genereert, zoals het ondernemingsplan stelt? Is dat niet in strijd met het kabinetsbeleid om burgers aan te moedigen

selectiever te zijn in hun reisgedrag? Is dat niet ook het doel van onder andere de in te voeren tickettax?

De leden van de GroenLinks-fractie willen de Minister wijzen op de volgende passage uit het eerdergenoemde Ondernemingsplan uit 2014: «binnen de kaders van het nationaal en Europees mededingingsrecht, geen middelen voorhanden zijn om de luchtvaartmaatschappijen te dwingen hun operatie te verplaatsen van Schiphol naar Lelystad Airport, evenmin kan Schiphol een zodanige regie voeren dat bepaalde luchtvaartmaatschappijen op Lelystad Airport de toegang kan worden geweigerd.» Welke indicaties had de Minister dat het mogelijk was om middels een VVR autonome groei op Lelystad Airport te voorkomen? Welke studies of analyses lagen ten grondslag aan de uitspraak van de Minister dat «Doordat Lelystad Airport dit karakter van overloop heeft, zal op deze luchthaven geen autonome groei van handelsverkeer plaatsvinden». Op basis van welke studie of rapporten heeft de Minister deze uitspraak destijds gedaan?

De leden van de GroenLinks-fractie hebben tenslotte ook vragen over de totstandkoming van de nu voorliggende VVR. Hoe is met de Europese Commissie (EC) onderhandeld over de inhoud en doelstellingen? Hoe is de EC geïnformeerd over de wensen en voorwaarden van de Kamer? Kan de Minister de correspondentie met de EC aangaande de VVR met de Kamer delen? En kan de Minister in detail aangeven hoe het verdere tijdspad voor Lelystad Airport eruitziet, als het vliegveld in november open moet voor groot commercieel verkeer? Wanneer moeten welke stappen doorlopen zijn en wat is daarin de rol van de Kamer?

SP-fractie

De leden van de SP-fractie wijzen erop dat de Minister in haar brief van 3 juli 2018 bevestigd heeft dat de VVR, na goedkeuring door de EC, het nationale wetgevingstraject zal doorlopen. Dit betreft een voorhang bij de Tweede Kamer en advisering door de Raad van State. De Kamer heeft duidelijk uitgesproken behoefte te hebben aan de voorhang op de VVR. Toch besluit de Minister in haar brief van 22 januari 2020 deze voorhang eigenhandig op te heffen, door te stellen dat de voorhang gold voor de eerste VVR die is ingetrokken op 4 december 2018 en dat voor de Verkeersverdelingsregels die daarna zijn ingediend geen voorhang van toepassing is. Daarmee schoffeert de Minister de Kamer, die duidelijk heeft uitgesproken een voorhang op de VVR te willen zonder een uitzondering te maken op welke versie van de VVR dan ook. Deze leden willen uitleg van de Minister waarom zij dit besluit heeft genomen en willen van de Minister weten of zij doorheeft dat zij hiermee de Kamer willens en wetens buitenspel zet en het vertrouwen in haar handelen rondom Lelystad Airport een dieptepunt bereikt. Heeft de Minister nagedacht welk effect dit heeft op alle betrokken mensen en actiegroepen die tijd noch energie besparen om feiten boven tafel te krijgen, die er anders nooit waren gekomen? Hoe rijmt de Minister dit besluit met haar eerder uitgesproken woorden dat zij het vertrouwen in het ministerie wil terugwinnen en dat zorgvuldigheid voor snelheid gaat?

De leden van de SP-fractie vinden het onacceptabel dat de Minister de voorhang op de VVR eigenhandig, met een list over verschillende versies van de VVR, opheft. De Minister kan deze misstap slechts op één manier herstellen en dat is door de wens van de Kamer in acht te nemen en de voorhang op de VVR te respecteren. Deze leden willen klip en klaar weten of de Minister bereid is deze eis in te willigen en de voorhang op de VVR daarmee te herstellen.

De leden van de SP-fractie constateren dat de VVR, die door de Minister is opgesteld en is goedgekeurd door de EC, autonome groei op Lelystad Airport toestaat. Dat is tegen gemaakte afspraken in, tegen de aangenomen motie van het lid Laçin c.s. over niet toestaan van autonome groei

of vracht op Lelystad Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 565) in en tegen datgene wat de Minister zelf heeft opgeschreven in haar brief van 3 juli 2018 in («Doordat Lelystad Airport dit karakter van een overloop heeft, zal op deze luchthaven geen autonome groei van handelsverkeer plaatsvinden»). Deze leden willen van de Minister weten waarom zij blind doordendert als het gaat om uitbreiding van Lelystad Airport en daarbij gemaakte afspraken van tafel veegt. Hoe lang gaat het nog duren voordat de Minister gaat erkennen dat uitbreiding van Lelystad Airport onmogelijk is gezien de laagvliegroutes, de klimaatopgave, het advies van de Commissie Remkes die stelt dat de luchtvaart eerst aan reductie van stikstofuitstoot zal moeten doen alvorens er überhaupt gedacht kan worden aan verdere groei, een onvolledige milieueffectrapportage (MER) en een onjuiste Maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) en er dus wel autonome groei is. Deze leden willen hier uitgebreid antwoord op en willen ook weten wat afspraken en aangenomen moties waard zijn voor de Minister.

De leden van de SP-fractie wijzen erop dat het marktonderzoek dat is uitgevoerd door M3 Consultancy naar Lelystad Airport als overloopvluchthaven van Schiphol stelt dat er tot 25.000 vliegbewegingen 10% tot 20% autonome groei zal plaatsvinden. Deze leden concluderen na de technische briefing over het marktonderzoek Lelystad Airport door M3 Consultancy (d.d. 23 januari 2020) dat deze voorspelling is gestoeld op boterzachte aannames en dat de autonome groei veel groter kan en waarschijnlijk zal zijn. Deze leden willen van de Minister weten of zij het hiermee eens is en of zij bereid is de volledige onderzoeksopdracht richting M3 Consultancy met de Kamer te delen. Ook willen deze leden van de Minister weten waarom ervoor is gekozen om onderzoek te laten doen tot 25.000 vliegbewegingen en niet tot 45.000 vliegbewegingen, wat het beoogde aantal vliegbewegingen is. Ook willen deze leden weten of de Minister bereid is om alsnog een marktonderzoek te laten doen naar de situatie rondom autonome groei bij 45.000 vliegbewegingen en in dat onderzoek rekening te houden met de mogelijkheid dat er na herziening van het luchtruim in 2023 een big bang kan plaatsvinden en de 45.000 vliegbewegingen heel snel opgevuld zullen worden. Deze leden willen weten welk effect dit scenario zal hebben op het percentage autonome groei. Tot slot willen deze leden nogmaals uitspreken dat elk percentage autonome groei tegen de gemaakte afspraken en de aangenomen motie van het lid Laçin c.s. over niet toestaan van autonome groei of vracht op Lelystad Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 565) is en daarmee de uitbreiding van Lelystad Airport onmogelijk en onacceptabel is.

Partij voor de Dieren-fractie

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hebben kennisgenomen van de brief van de Minister waarin zij de Tweede Kamer een belangrijk instrument uit handen slaat door geen uitvoering te geven aan haar eerdere toezegging omtrent de voorhangprocedure inzake de VVR voor Lelystad Airport. Deze leden spreken hun sterke afkeur uit van deze gang van zaken, die helaas past in het patroon van het huidige luchtvaartbeleid waarin een zorgvuldige en transparante omgang met procedures voor deze Minister geen prioriteit lijkt te hebben.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie wijzen de Minister op haar eerdere schriftelijke uitspraken op 3 juli 2018, waarin zij de Kamer de toezegging doet dat er een voorhangprocedure zal worden doorlopen op basis van de door de EC goedgekeurde VVR: «Indien na deze periode de Europese Commissie de regel goedkeurt, zal de VVR het nationale wetgevingstraject dienen te doorlopen. Dit betreft voorhang bij uw Kamer en advisering door de Raad van State.» Erkent de Minister dat uit deze bewoordingen in alle redelijkheid mag worden opgemaakt dat het bestaan van verschillende versies van de VVR niet van invloed is op de vraag of

een voorhangprocedure wel of niet doorlopen dient te worden? Zo nee, waarom niet? Erkent de Minister dat haar eerdere toezegging dat een voorhangprocedure doorlopen dient te worden ook volkomen logisch was gezien de ernst, omvang en impact van het dossier Lelystad Airport en de sleutelrol daarbij van de VVR? Zo nee, waarom niet?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie constateren dat de betreffende toezegging om een ordentelijke voorhangprocedure te doorlopen, door de Minister vervolgens van tafel wordt geveegd met de brief van 22 januari 2020 waarin zij schrijft dat voorhang niet meer aan de orde is omdat dat bij een AMvB niet verplicht zou zijn. Waarom schreef de Minister dan op 3 juli 2018 nog dat een voorhangprocedure doorlopen «diende» te worden? Erkent de Minister dat zij met de brief van 22 januari 2020 de toezegging om een voorhangprocedure te doorlopen heeft ingetrokken? Wat heeft de Minister doen besluiten om haar oorspronkelijke toezegging in te trekken?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie constateren dat de Minister in haar recente schrijven vooral leunt op een taalkundige exercitie, door een onderscheid aan te brengen tussen de verschillende versies van de VVR. Erkent de Minister dat deze handelwijze niet past bij een samenwerking te goeder trouw tussen Minister en Kamer? Zo nee, waarom niet? Is de Minister bereid om alsnog vast te houden aan haar toezegging om een voorhangprocedure in gang te zetten? Zo nee, waarom niet?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie constateren dat de VVR aanvankelijk werd afgekeurd door de EC, mede op grond van het feit dat de toenmalige VVR geen voorziening had om nieuwe toetreders toe te laten en daarmee autonome groei toe te staan. Goedkeuring volgde pas nadat de Minister de VVR zodanig afzwakte dat er op Lelystad Airport toch sprake kan zijn van autonome groei. Het is bekend dat het scheppen van deze mogelijkheid tot autonome groei induist tegen de ruime Kamermeerderheid die precies die autonome groei middels de aangenomen de motie van het lid Laçin c.s. over niet toestaan van autonome groei of vracht op Lelystad Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 565) heeft afgewezen. Erkent de Minister dat hiermee de eisen van Brussel en Den Haag onverenigbaar zijn? Zo nee, waarom niet en op welke manier zijn ze wel verenigbaar?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie wijzen erop dat uit antwoord op Kamervragen van het lid Van Raan³ bleek dat de Minister prijsvechters simpelweg niet kan weren. Erkent de Minister dat juist de voorliggende afgezwakte VVR logischerwijs veel meer controverser oproept vanwege de toegestane autonome groei, wat in strijd is met een Kamermeerderheid? Zo nee, waarom niet? Erkent de Minister dat het mede daarom juist logischer zou zijn om vast te houden aan eerder gemaakte afspraken, zoals de belangrijke toezegging om een voorhangprocedure inclusief advisering door de Raad van State in gang te zetten? Zo nee, waarom niet?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie wijzen erop dat uit het marktonderzoek en de technische briefing van bureau M3 bovendien bleek dat de toch al ongewenste autonome groei heel makkelijk uit de hand kan lopen, waardoor Lelystad Airport uit kan groeien tot een heus plofvliegveld. Bureau M3 sprak niet tegen dat de voorspelde 10–20% autonome groei in de praktijk veel ruimer kan uitpakken. Dat kan net zo goed 40–50% autonome groei worden. Erkent de Minister dat zij niet kan uitsluiten dat de voorspelde autonome groei in de praktijk veel ruimer uit zal pakken dan tot nu toe wordt gesteld door de Minister en M3? Zo nee, waarom niet?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen of de Minister snapt dat volgers van het dossier Lelystad Airport momenteel niet het gevoel hebben dat er sprake is van een zorgvuldig en transparant proces. Zo nee,

³ Aangangsel Handelingen II 2019/20, nr. 1068.

waarom niet? Wat gaat de Minister doen om dit gevoel weg te nemen en het vertrouwen in een zorgvuldig en transparant proces te herstellen? Erkent de Minister dat dit niet de eerste keer is dat de Kamer moet vragen om het herstellen van vertrouwen in het luchtvaartdossier?^{4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11} Hoe vindt de Minister zelf dat het gaat met het terugwinnen van dat vertrouwen in een zorgvuldig en transparant luchtvaartbeleid? De leden van de Partij voor de Dieren-fractie constateren dat de Minister het tempo juist alleen maar lijkt op te voeren, terwijl de fouten en onzorgvuldigheden in rapporten omtrent Lelystad Airport zich opstapelen. Waaruit blijkt dat de Tweede Kamer de Minister nog kan vertrouwen in het voeren van een zorgvuldig en transparant proces omtrent het dossier Lelystad Airport? De leden van de Partij voor de Dieren-fractie pleiten al jarenlang voor een stevige krimp van het aantal vluchten voor klimaat, leefomgeving en veiligheid van mens en dier. Het is bekend dat deze leden daarom ook een fel tegenstander zijn van de geplande opening van Lelystad Airport. Ook al zou er een VVR liggen die in staat zou zijn om autonome groei volledig uit te bannen, dan nog blijft de noodzaak staan om Lelystad Airport überhaupt niet te openen. Erkent de Minister dat het volstrekt onverantwoordelijk is om middenin de klimaatcrisis en biodiversiteitscrisis een vliegveld te openen? Zo nee, waarom niet? Ziet de Minister de relatie tussen het anno 2020 openen van een vliegveld en ecocide? Zo nee, waarom niet?

ChristenUnie-fractie

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat de Minister in haar reactie erkent dat zij in 2018 een voorhangprocedure bij de behandeling van de VVR van Lelystad Airport heeft toegezegd aan de Kamer. Deze leden vragen zich af op basis waarvan de Minister heeft geconcludeerd dat de wens van de Kamer van het in voorhangprocedure behandelen van de verkeersverdelingsregeling bij een herziening veranderd zou zijn. Deze leden vragen zich tevens af waarom de Minister bij kennelijke onduidelijkheid hierover niet in overleg is getreden met de Kamer.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat de Minister de door de Europese Commissie goedgekeurde verkeersverdelingsregeling pas in december 2019 naar de Kamer heeft gestuurd, terwijl deze in september al door de Europese Commissie was goedgekeurd. Gezien de vertraging van enkele maanden, gecreëerd door het Ministerie zelf, vragen deze leden zich af waarom de Minister nu plotseling haast heeft bij het behandelen van de VVR. Deze leden vragen zich af waarom de Minister haar eigen handelen dan niet eerder heeft versneld om tijdsdruk later in het proces te voorkomen?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de Minister of zij alsnog bereid is een voorhangprocedure te volgen bij het behandelen van de VVR voor Lelystad Airport, aangezien dit de duidelijke wens van de Kamer is. Zo nee, welke zwaarwegende belangen liggen eraan ten grondslag om af te wijken van de nadrukkelijke wens van de Kamer?

⁴ Kamerstuk 31 936, nr. 459.

⁵ Kamerstuk 29 665, nr. 277.

⁶ Aanhangsel Handelingen II 2018/19, nr. 1843.

⁷ Aanhangsel Handelingen II 2018/19, nr. 3584.

⁸ Aanhangsel Handelingen II 2018/19, nr. 3598.

⁹ Aanhangsel Handelingen II 2019/20, nr. 455.

¹⁰ Aanhangsel Handelingen II 2019/20, nr. 1068.

¹¹ Aanhangsel Handelingen II 2019/20, nr. 1350.

II Reactie van de bewindspersoon

Inleiding

Ik heb kennisgenomen van de vragen die verschillende leden van uw Kamer hebben gesteld naar aanleiding van mijn brief over voorhang van de Verkeersverdelingsregel Schiphol–Lelystad Airport (VVR) en het betrekken van het RIVM en de Commissie voor de m.e.r. bij de reactie op het SATL-rapport (Kamerstuk 31 936, nr. 715) en de VVR (Kamerstuk 31 936, nr. 492). Bijgaand treft u mijn reactie op de vragen die uw Kamer heeft gesteld. Ik constateer dat een aantal gelijklopende vragen door verschillende fracties zijn gesteld. In mijn beantwoording heb ik deze vragen samengenomen.

Mogelijkheid Kamer zich uit te spreken over de VVR

De leden van de VVD-fractie vroegen of het klopt dat de Kamer de mogelijkheid heeft om zich uit te spreken over de VVR. Dat klopt. In de overleggen die ik met uw Kamer heb gevoerd over de VVR heb ik steeds benadrukt dat ik een transparante en zorgvuldige besluitvorming voorsta. Om die reden heb ik uitdrukkelijk aan uw Kamer toegezegd (Kamerstuk 31 936, nr. 643) dat ik uw Kamer zal informeren over alle bouwstenen met betrekking tot Lelystad Airport waarna het parlement bij de voorhang van de wijziging van het Luchthavenbesluit Lelystad Airport een integrale afweging kan maken. Zo bent u geïnformeerd over de actualisatie van het MER (Kamerstuk 31 936, nr. 462) en de verbetermaatregelen aan de aansluitroutes die zien op ongehinderd doorklimmen (Kamerstuk 31 936, nr. 595). In het kader van de VVR heb ik u onder meer geïnformeerd over de notificatie van de eerste VVR (Kamerstuk 31 936, nr. 509), de intrekking van deze VVR (Kamerstuk 31 936, nr. 533), de notificatie van de tweede VVR (Kamerstuk 31 936, nr. 584), de reactie van de Europese Commissie (EC) op het voorstel voor de VVR (Kamerstuk 31 936, nr. 684) en het marktonderzoek naar de te verwachten verplaatsing van vluchten van Schiphol naar Lelystad op basis van de VVR (Kamerstuk 31 936, nr. 704). Ook zijn er meermaals Kamervragen beantwoord over de VVR (Kamerstuk 31 936, nrs. 630 en 714) en heeft er een technische briefing over de VVR in uw Kamer plaatsgevonden. Daarnaast heb ik begrepen dat in de procedurevergadering van de vaste Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat op 5 februari 2020 is besloten dat de beantwoording van de vragen over het marktonderzoek Lelystad Airport wordt betrokken bij de verdere behandeling van het Ontwerpbesluit tot wijziging Luchthavenbesluit Lelystad. Ik ben ervan overtuigd dat op deze manier de vereiste zorgvuldigheid van het besluitvormingstraject over Lelystad Airport is gewaarborgd.

In het verlengde hiervan vroegen de leden van de ChristenUnie-fractie naar mogelijke versnelling van dit traject. Omwille van de zorgvuldigheid worden eerst alle bouwstenen met betrekking tot Lelystad Airport in beeld gebracht waarna het parlement bij de voorhang van de wijziging van het Luchthavenbesluit Lelystad Airport een integrale afweging kan maken.

Aanpassen VVR zonder nieuwe notificatie

Daarnaast is gevraagd door de leden van de VVD-fractie of het klopt dat er geen ruimte is om, bijvoorbeeld op basis van verzoeken uit de Kamer, aanpassingen te doen in de VVR zonder dat deze opnieuw moet worden genotificeerd. Die constatering is juist. Aan de totstandkoming van de VVR is een intensief traject voorafgegaan. Zoals ik uw Kamer heb geïnformeerd (Kamerstuk 31 936, nr. 533) ben ik naar aanleiding van een marktconsultatie in overleg getreden met de EC om te komen tot een

aangepaste VVR die enerzijds recht doet aan het doel dat Lelystad Airport gaat functioneren als overloopluchthaven van Schiphol en anderzijds tegemoet kwam aan de bezwaren van de EC. De huidige versie van de VVR is bij de EC genotificeerd op 25 maart 2019 (Kamerstuk 31 936, nr. 584). De EC heeft de tekst van de VVR geconsulteerd bij de lidstaten en zich een eigen oordeel gevormd of de VVR onder het communautaire recht door Nederland kan worden vastgesteld. In haar besluit van 24 september 2019 (Kamerstuk 31 936, nr. 684) is de EC uitvoerig ingegaan op alle relevante aspecten ten aanzien van non-discriminatie, proportionaliteit en vrije markttoegang. Dit betekent dat elke wijziging van de huidige VVR die van betekenis is voor de werking van de VVR zoals voorzien en getoetst in het kader van de notificatieprocedure niet kan worden gedaan tenzij de VVR opnieuw wordt genotificeerd. Door de leden van de GroenLinks-fractie is aanvullend hierop gevraagd waarom de aangepaste VVR niet voorgelegd is aan de Kamer. Ik heb uw Kamer direct na de notificatie bij de EC – op 25 maart 2019 – geïnformeerd over deze notificatie, waarbij ik uw Kamer het integrale VVR-pakket aan regelgeving heb toegezonden (Kamerstuk 31 936, nr. 584).

Informereren Kamer over procedure

De leden van diverse fracties informeerden op welke wijze de procedure met betrekking tot de uiteindelijke VVR is geschetst en hoe de Kamer hierover is geïnformeerd. Ik maak graag van deze gelegenheid gebruik. Bij de indiening van de eerste VVR is inderdaad gesproken over voorhang van deze VVR (Kamerstuk 31 936, nr. 509), terwijl dit voor deze AMvB geen verplichte tussenstap is. Na de intrekking van de eerste VVR op 4 december 2018 (Kamerstuk 31 936, nr. 533) heb ik uw Kamer op 25 maart 2019 geïnformeerd over de notificatie van de tweede VVR (Kamerstuk 31 936, nr. 584). In die brief heb ik opgenomen dat voor de procedure rond deze VVR het nationale regelgevingstraject zal worden doorlopen. Ik heb daarbij aangegeven dat ik uw Kamer over alle vervolgstappen zou informeren. In de beantwoording van de Kamervragen d.d. 3 juni 2019 heb ik uw Kamer expliciet toegelicht (Kamerstuk 31 936, nr. 630, op pagina 12) uit welke stappen het volgorde traject van de VVR bestaat. Hierin is aangegeven dat na een oordeel van de EC de belangrijkste elementen van de verkeersverdelingsregel worden vervat in een algemene maatregel van bestuur. Voor een algemene maatregel van bestuur is een ministerraadbesluit nodig om het voor advies aan te kunnen bieden aan de Raad van State. Nadat de Raad van State advies heeft uitgebracht, wordt een nader rapport opgesteld. Vervolgens wordt met inachtneming van het advies van de Raad van State de VVR vastgesteld. Daarna kan de VVR gepubliceerd worden en in werking treden. Zoals uiteengezet, is verder in de Nota van antwoord wijziging Luchthavenbesluit Lelystad Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 643, op pagina 4) nadrukkelijk aangegeven dat het parlement alle bouwstenen met betrekking tot Lelystad Airport integraal bij de voorhang van de wijziging van het Luchthavenbesluit Lelystad Airport kan afwegen. Op 22 januari 2020 is bovengenoemde nogmaals aan uw Kamer herbevestigd (Kamerstuk 31 936, nr. 715).

Door de leden van de fracties van D66 en GroenLinks is aanvullend hierop gevraagd of de Minister de Kamer heeft laten weten geen voorhang te willen van de aangepaste VVR. Zoals ik in bovenstaande toelichting uiteenzet heb ik uw Kamer op meerdere momenten geïnformeerd uit welke stappen het regelgevingstraject bestaat. Ik vind – mede in relatie tot de vraag van de SP-fractie over het effect hiervan op de betrokken partijen – dat hierdoor de vereiste zorgvuldigheid gewaarborgd is. In bovengenoemde brieven is uw Kamer geïnformeerd over de inhoud van de VVR en de voortgang van de notificatie.

Door de leden van de D66-fractie is aanvullend hierop gevraagd of dergelijke procedures vaker worden aangepast. Er zijn mij geen vergelijkbare gevallen bekend van trajecten om te komen tot een VVR die één van de bouwstenen is bij de integrale afweging van het parlement in het kader van de voorhang van de wijziging van een Luchthavenbesluit, waarbij verschillende notificatieprocedures moeten worden doorlopen, en in samenhang met andere deelonderwerpen tot besluitvorming moet worden gekomen.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen zich af of de Minister van mening is of de wens van de Kamer van het in voorhangprocedure behandelen van de VVR bij een herziening veranderd is en waarom hier geen overleg heeft plaatsgevonden met de Kamer. Daarom heb ik uitdrukkelijk toegezegd (Kamerstuk 31 936, nr. 643) dat ik uw Kamer zal informeren over alle bouwstenen met betrekking tot Lelystad Airport waarna het parlement bij de voorhang van de wijziging van het Luchthavenbesluit Lelystad Airport een integrale afweging kan maken. De VVR maakt onderdeel uit van deze integrale afweging. Dit is naar mijn mening bovendien in lijn met het besluit in de procedurevergadering van de vaste Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat op 5 februari 2020 om de beantwoording van de vragen over het marktonderzoek Lelystad Airport te betrekken bij de verdere behandeling van het Ontwerpbesluit tot wijziging Luchthavenbesluit Lelystad.

De leden van de fracties van D66, GroenLinks, PvdD, CU, en de SP vroegen of de VVR alsnog kan worden voorgehangen. Aanvullend op hetgeen ik hierboven heb toegelicht wil ik graag nogmaals benadrukken dat het parlement alle bouwstenen met betrekking tot Lelystad Airport – waaronder de VVR – integraal bij de voorhang van de wijziging van het Luchthavenbesluit Lelystad Airport kan afwegen. Dit heb ik ook eerder toegezegd aan uw Kamer (Kamerstuk 31 936, nr. 643), Hiermee wordt de vereiste zorgvuldigheid van het besluitvormingstraject over Lelystad Airport gewaarborgd.

Lelystad Airport als overloopvluchthaven van Schiphol

Hiernaast is door leden van de fracties van GroenLinks, de SP en de PvdD gevraagd hoe de aangepaste VVR past in het functioneren van Lelystad Airport als overloopvluchthaven van Schiphol (motie van het lid Lacin c.s., Kamerstuk 31 936, nr. 565). Hierbij acht ik het van belang te benadrukken dat van het begin af aan duidelijk is geweest dat goedkeuring van de EC noodzakelijk is alvorens een VVR in te kunnen zetten. Het was daarentegen niet vanaf het begin duidelijk welke vorm de VVR zou moeten hebben om de EC tot een positief oordeel te doen besluiten. De VVR moet passen binnen een strikt kader van EU-regelgeving, dat nadrukkelijk toeziet op onder andere non-discriminatie, proportionaliteit en vrije markttoegang. In december 2018 heb ik uw Kamer geïnformeerd (Kamerstuk 31 936, nrs. 533 en 534) dat de VVR, die op 12 juli 2018 na intensief vooroverleg is genotificeerd bij de EC, toch door de EC strijdig werd geacht met EU-regelgeving. Cruciaal element hierin was dat de VVR de markttoegang voor nieuwe gegadigden niet volledig mocht afsnijden. Daarom is vervolgens gezocht naar mogelijkheden om een VVR te maken die de genoemde doelen van het kabinet zo goed mogelijk borgt, maar ook past binnen de strikte voorwaarden van de EC.

Vervolgens ben ik in overleg met de EC tot een aangepaste VVR gekomen. Gelet op de strikte voorwaarden van de EU waarbij de markt weliswaar gereguleerd mag worden maar vrije markttoegang niet geheel mag worden uitgesloten moet hierdoor bij de aangepaste VVR rekening worden gehouden met 2 tot 4 luchtvaartmaatschappijen die niet op basis van de VVR interesse hebben in Lelystad Airport. Dit kan leiden tot circa 10 tot 20% autonome groei op Lelystad Airport. Op basis van bovenge-

noemde uitkomsten en het positieve besluit van de EC ben ik van mening dat tegen de achtergrond van de Europese mededingingsregels maximaal wordt voldaan aan de inzet om Lelystad Airport te laten fungeren als overloopluchthaven van Schiphol (Kamerstuk 31 936, nr. 704).

De voorliggende VVR heeft een werkingsduur tot 25.000 vliegtuigbewegingen op Lelystad Airport. Zoals ik uw Kamer heb geïnformeerd op 9 december 2019 (Kamerstuk 31 936, nr. 704) zal de EC de komende periode de Europese slotverordening herzien. In dat kader zal Nederland, in het verlengde van de VVR en in lijn met de motie van het lid Kröger (Kamerstuk 31 936, nr. 540), verder aandringen op aanscherping van het instrumentarium, zodat de slotcoördinator bij de toewijzing van slots meer rekening kan houden met de netwerkqualiteit en duurzaamheid. Naast de herziening van de Europese slotverordening zullen lagere tarieven dan Schiphol, nieuwe sturingsinstrumenten en/of een nieuwe VVR er aan bijdragen dat Lelystad Airport ook voor de resterende 20.000 vliegtuigbewegingen – na 25.000 vliegtuigbewegingen – de rol van overloopluchthaven kan blijven vervullen ten behoeve van de versterking van de netwerkfunctie van Schiphol (Kamerstuk 31 936, nr. 704).

Door de leden van de GroenLinks-fractie is aanvullend hierop gevraagd naar het doel van de VVR. Het is belangrijk te benadrukken dat Lelystad Airport is ontwikkeld om verkeer over te nemen van Schiphol dat niet ondersteunend is aan het netwerk van verbindingen. Hierdoor kan de schaarse capaciteit op Schiphol zo efficiënt mogelijk worden benut ter versterking van de netwerkqualiteit. Dit is het doel van Lelystad Airport en van de VVR. Dit krijgt zijn beslag onder de werking van de VVR waarbij een slotaanvraag op Lelystad Airport, bij gelijke prioritering onder de criteria van de EU Slotverordening, met voorrang wordt toegekend aan luchtvaartmaatschappijen die een historisch punt-tot-punt slot op Schiphol inzetten voor een vlucht naar een transferbestemming of een dergelijk slot overdragen. Zoals toegelicht moet de VVR passen binnen de strikte voorwaarden van de EC waardoor het volledig afsnijden van de markttoegang voor nieuwe gegadigden niet is toegestaan.

Door de leden van de GroenLinks-fractie is tevens gevraagd of uitgesloten kan worden dat in 2030 50% van de capaciteit van Lelystad Airport wordt ingenomen door nieuwe vliegmaatschappijen die dus geen ruimte achterlaten op Schiphol. Op basis van het uitgevoerde marktonderzoek is de verwachting dat het aandeel autonome groei voor de eerste 10.000 vliegtuigbewegingen (tot 2023) maar ook – na goedkeuring van de EC – van 10.001 tot 25.000 10 tot 20% zal bedragen. In het basisscenario uit het ondernemingsplan wordt uitgegaan van 25.000 vliegtuigbewegingen in 2033. Indien in 2030 de 25.000 vliegtuigbewegingen nog niet zijn bereikt is deze conclusie voor het aandeel autonome groei ook voor 2030 geldig. Door de leden van de GroenLinks-fractie is ook gevraagd of het klopt dat Lelystad Airport vooral voor nieuwe budgetmaatschappijen een aantrekkelijk vliegveld is. In antwoord op deze vraag wil ik onderstrepen dat Lelystad Airport is ontwikkeld om punt-tot-punt verkeer over te nemen van Schiphol ongeacht welke luchtvaartmaatschappijen dit zijn. Uit concurrentieoverwegingen doen luchtvaartmaatschappijen doorgaans geen uitspraken over de mate waarin zij al dan niet een luchthaven aantrekkelijk vinden. Het uitgevoerde marktonderzoek naar de te verwachten verplaatsing van vluchten van Schiphol naar Lelystad Airport op basis van de VVR laat zien dat dit voor Transavia, KLM, Easyjet en Vueling interessant is gelet op marktschaarste en strategische overwegingen (Kamerstuk 31 936, nr. 704, pagina 39).

Hiernaast vraagt de GroenLinks-fractie zich af of het de bedoeling is dat het aanbod van Lelystad Airport zijn eigen vraag naar goedkope vlieg-reizen genereert en hoe dit zich verhoudt tot het kabinetsbeleid om burgers aan te moedigen selectiever te zijn in hun reisgedrag en of dat niet ook het doel van onder andere de in te voeren tickettax is. In aanvulling op de beantwoording van de vorige vraag en zoals ik uw Kamer heb geïnformeerd op 22 januari 2020 (Kamerstuk 31 936, nr. 714, pagina 2–3) is voor luchtvaartmaatschappijen het kosteniveau van Lelystad Airport ten opzichte van Schiphol voor punt-tot-puntvluchten een aspect om een verplaatsing van vluchten te stimuleren. Zoals aangegeven in mijn brief van 22 januari: of dit uit zichzelf een groei van de vraag naar vlieg-reizen tot gevolg heeft, kan niet worden gesteld. Dat hangt ook van andere aspecten af waaronder het aanbod van vluchten naar aantrekkelijke bestemmingen, de prijs van een vlieg-reis ten opzichte van andere vervoersmodaliteiten en de vliegbereidheid van mensen.

Door de GroenLinks-fractie is aanvullend gevraagd of de correspondentie met de EC met betrekking tot de VVR met de Kamer gedeeld kan worden. Ten aanzien van deze vraag wil ik graag benadrukken dat er met name gesprekken zijn gevoerd met de EC en dat ik uw Kamer in de eerdergenoemde correspondentie heb geïnformeerd over de stand van zaken hiervan (Kamerstuk 31 936, nr. 509; Kamerstuk 31 936, nr. 533; Kamerstuk 31 936, nr. 584; Kamerstuk 31 936, nr. 684; Kamerstuk 31 936, nr. 649). Voor wat betreft de vraag van de SP-fractie of de onderzoeksopdracht aan M3 Consultancy gedeeld kan worden wil ik graag verwijzen naar het aan uw Kamer aangeboden rapport op 9 december 2019. Hierin is op pagina 7 en 8 de onderzoeksopdracht opgenomen (Bijlage bij Kamerstuk 31 936, nr. 704).

In reactie op de vraag van de SP-fractie over de reikwijdte van het marktonderzoek is hierin ook aangegeven dat het marktonderzoek ziet op de functie van Lelystad Airport als overloopluchthaven van Schiphol met een VVR in werking. Aangezien de voorliggende VVR een werkingsduur heeft tot 25.000 vliegtuigbewegingen op Lelystad Airport is dit ook als reikwijdte voor het marktonderzoek gehanteerd. Zoals ik uw Kamer op 22 januari 2020 heb geïnformeerd (Kamerstuk 31 936, nr. 714) zullen daarna prijsprikkels, nieuwe sturingsinstrumenten en/of een nieuwe VVR eraan bijdragen dat Lelystad Airport ook voor de resterende 20.000 vliegtuigbewegingen – na 25.000 vliegtuigbewegingen – de rol van overloopluchthaven kan blijven vervullen. Hoe de inzet van instrumenten er na 25.000 vliegtuigbewegingen exact uit ziet is nog niet duidelijk. Daarom is deze situatie in dit marktonderzoek niet in beeld gebracht en is het niet opportuun om hier op dit moment marktonderzoek naar te doen.

Ingroeipad Lelystad Airport

De leden van de GroenLinks-fractie hebben gevraagd naar de juridische instrumenten ten aanzien van de ingroei van Lelystad Airport. In dit kader voorziet het luchthavenbesluit uit 2015 in een doorgroei van Lelystad Airport naar 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer. Daar is de in het luchthavenbesluit vergunde gebruiksruimte op gebaseerd. Aan de Alderstafel is afgesproken een evaluatie uit te voeren bij 25.000 vliegtuigbewegingen. Zoals toegezegd in mijn brief van 21 februari 2018 (Kamerstuk 31 936, nr. 462) zal ook bij 7.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer, conform de wens van de bewonersdelegatie, een evaluatie plaatsvinden ten behoeve van de effecten van het herziene luchtruim.

Daarnaast is de eerste jaren de capaciteit beperkt tot 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer (Kamerstuk 31 936, nr. 526). Dit maximum van 10.000 vliegtuigbewegingen per jaar is een gevolg van de beperkingen in

het huidige luchtruim. Dit is juridisch geborgd in de toelichting op de wijziging van de regeling luchtverkeersdienstverlening. Het verruimen van de Nederlandse luchtruimcapaciteit wordt gerealiseerd in de integrale luchtruimherziening. De andere voorwaarde voor doorgroei is dat de in april 2019 gepresenteerde verbetermaatregelen aan de aansluitroutes zijn doorgevoerd die zien op ongehinderd doorklimmen. Die zijn in het winterseizoen van 2021 gereed. Pas als deze beide voorwaarden zijn ingevuld kan Lelystad Airport luchtruimtechnisch doorgroeien naar 45.000 vliegtuigbewegingen.

Het precieze ingroeipad van het aantal bewegingen handelsverkeer is onder andere afhankelijk van de marktvraag en het operationeel maakbaar maken van de luchthaven (onder meer het bouwen van vliegtuigopstelplaatsen en aanpassingen in de terminal). In het ondernemingsplan van Lelystad Airport uit 2014 (Bijlage bij Kamerstuk 31 936, nr. 193) zijn hiertoe drie scenario's uitgewerkt; een basisscenario en scenario's voor snellere en langzamere groei. In het basisscenario wordt het aantal van 25.000 vliegtuigbewegingen in 2033 en het aantal van 45.000 vliegtuigbewegingen in 2043 bereikt. Bovendien is hier de business case van Lelystad Airport op gebaseerd om de investeringen en operationele kosten terug te verdienen. Ik merk daarbij op dat het ondernemingsplan uitging van opening van de luchthaven voor handelsverkeer in 2018.

De leden van de fracties van de SP en de PvdD hebben tot slot nog vragen gesteld over openstelling van Lelystad Airport gezien de klimaatopgaven en het advies van de Commissie Remkes over luchtvaart. Zoals ik uw Kamer heb geïnformeerd op 2 juli 2019 (Kamerstuk 31 936, nr. 643) is openstelling van Lelystad Airport in april 2020 niet langer haalbaar. Ik heb daarbij ook aangegeven dat voortvarend wordt doorgewerkt aan de voorbereidingen voor openstelling. Zo is inmiddels het MER geactualiseerd (Kamerstuk 31 936, nr. 462), gestart met het doorvoeren van de verbetermaatregelen aan de aansluitroutes die zien op ongehinderd doorklimmen (Kamerstuk 31 936, nr. 595) en de VVR door de EC goedgekeurd. De inzet om Lelystad Airport zo snel mogelijk veilig te openen is onveranderd, waarbij de nog te nemen stappen uiteraard zorgvuldig doorlopen dienen te worden.