

Vergaderjaar 2024-2025

31936

Luchtvaartbeleid (Kamerstuk 31936, nr. 1203)

Nr. 1226

**VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK
OVERLEG**

Vastgesteld op 11 april 2025

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 6 februari 2025 inzake het ontwerp van het Luchthavenbesluit Groningen Airport Eelde (Kamerstuk 31936, nr. 1203).

De vragen en opmerkingen zijn op 7 maart 2025 aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 11 april 2025 zijn de vragen beantwoord.

Voorzitter van de commissie,
Peter de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

**I Vragen en opmerkingen vanuit de
fracties**

Inhoudsopgave

Inleiding	1
GroenLinks-PvdA-fractie	2
NSC-fractie	3
D66-fractie	4
BBB-fractie	5
Partij voor de Dieren-fractie	6

Inleiding

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de stukken en hebben hier nog enkele vragen en opmerkingen bij.

De leden van de NSC-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het ontwerp van het Luchthavenbesluit Groningen Airport Eelde (hierna: het ontwerpbesluit) en hebben daarover nog een enkele vraag.

De leden van de D66-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het ontwerpbesluit. Deze leden zijn kritisch op het ontwerpbesluit en hebben hierover daarom enkele vragen.

De leden van de BBB-fractie hebben kennisgenomen van het ontwerpbesluit.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hebben de aanvraag van Groningen Airport Eelde (GAE) aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gelezen en hebben daarover enkele vragen.

GroenLinks-PvdA-fractie

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie erkennen en steunen de het feit dat GAE regionale maatschappelijke belangen dient, waarvoor redelijkerwijs geen alternatief is. Deze leden denken dan met name aan de traumahelikopter, orgaanvluchten en allerlei noodgevallen. Dit moet behouden blijven. Maar deze leden constateren dat het ontwerpbesluit vooral is bedoeld om méér goedkope vakantievluchten te stimuleren. De kern van het voorstel zit in verruiming van de openingstijden van het vliegveld in de nacht. Deze verminderde nachtrust voor de omgeving moet gaan leiden tot een aantrekkelijker aanbod voor commerciële chartermaatschappijen, in de hoop dat zij meer vluchten vanaf GAE aanbieden en dat door het ruimere aanbod ook meer vraag ontstaat. Deze leden zijn van mening dat in het algemeen de vraag naar vliegreizen niet gestimuleerd, maar ontmoedigd moet worden. Luchtvaart heeft

een grote CO₂-voetafdruk en leidt tot overlast en vervuiling in de omgeving. Om die reden verhogen we de vliegtaks, zet Nederland zich Europees in voor een kerosineaccijns en werken we aan een CO₂-plafond voor de luchtvaart. Groei van de luchtvaart stimuleren en subsidiëren om zo nog meer groei economisch rendabel te maken, zonder hierbij de maatschappelijke kosten in rekening te brengen of af te wegen tegen andere belangen, is geen doel dat deze leden kunnen steunen.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie vinden de economische onderbouwing van de prognoses zwak. Kan de minister aangeven of er na de second opinion van CE Delft over de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) uit 2013 een nieuwe MKBA is gemaakt die naar de plannen en prognoses van GAE heeft gekeken? Zo nee, is de minister bereid om de indieners alsnog te verzoeken een degelijke MKBA te laten opstellen en hierbij alle relevante maatschappelijke effecten en alternatieven mee te nemen? In hoeverre is in het nieuwe strategische financiële en economische plan tegemoetgekomen aan de forse kritiek op de vorige MKBA? In de beoordeling door SEO Economisch Onderzoek (SEO) wordt forse kritiek geleverd op het plan. Zo sluiten het strategische en het economisch-financiële plan niet goed op elkaar aan. Veel toekomstplannen, zoals die voor elektrisch vliegen of die voor waterstof, zitten wel in de ronkende toekomstvisies, maar niet in de financiële onderbouwing. Hoe schat de minister de haalbaarheid hiervan in? En waar baseert hij dat dan op?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie lezen in het SEO-rapport dat de gehoopte schaalvoordelen door groei van de aantallen charterpassagiers met een factor 2 worden overschat. Ook blijkt uit de strategische visie dat het vliegveld economisch alleen kan bestaan door nog lang overheidssteun te verlenen in de vorm van subsidies en gratis diensten. Hoe kijkt de minister hiernaar? Deze leden beschouwen directe

en indirecte overheidssteun aan een luchthaven, zodat deze meer vakantievluchten kan faciliteren, als fossiele subsidie. Is de minister het hiermee eens? Hoe is dit te rijmen met het voornemen in het regeerprogramma (bijlage bij Kamerstuk 36471, nr. 96) om fossiele subsidies af te bouwen? De extra klimaatkosten als gevolg van de geplande toename van het aantal vakantievluchten worden geschat op 7,2 - 21,8 miljoen euro. Waar komen deze kosten terecht?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie vragen de minister wat zijn antwoord is op de kritiek dat GAE helemaal niet voor de hand ligt als launching customer voor elektrisch vliegen of waterstof, maar dat dit logischerwijs eerder bij Schiphol of Rotterdam The Hague Airport zal gebeuren. Wat betekent dit voor de economische haalbaarheid of klimaatbestendigheid van GAE, als deze ontwikkelingen niet als eerste in Eelde plaatsvinden, maar elders of anderszins vertraging oplopen of duurder uitpakken? Is de minister bereid om de transitie naar emissieloos vliegen voorwaardelijk te maken voor de verdere ontwikkeling van GAE of de gevraagde verruiming van de openingstijden?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie vragen de minister wat de feitelijke groei van emissies en hinder zal zijn ten opzichte van de feitelijke situatie. De huidige omvang van de luchtvaart op GAE is immers een forse onderuitputting van de vergunde ruimte. Een verdere verruiming leidt dan niet per se tot een groei van emissies en overlast ten opzichte van het oude Luchthavenbesluit, maar wellicht wel ten opzichte van de huidige praktijk. Deze leden willen graag weten hoeveel overlast en emissies kunnen toenemen in een worstcasescenario, waarbij de beschikbare ruimte volledig wordt gebruikt, terwijl de belofde, maar niet voorwaardelijke verstillings- en verschoningsvrijstelling uitblijft. Kan de minister hierin voorzien?

Ten slotte willen de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie graag een betere inschatting van de te verwachten ontwikkeling van de capaciteit van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Als meer capaciteit van LVNL voorwaardelijk is aan de groei van GAE, waar kan men dan op rekenen? Kan dit leiden tot knelpunten en bijvoorbeeld schadeclaims? Of onveilige situaties? Hebben de wensen van GAE prioriteit boven die van bijvoorbeeld Defensie?

NSC-fractie

De leden van de NSC-fractie lezen dat er vanwege beleidsmatige keuzes in de Luchtvaartnota en om de omgeving extra te beschermen tegen de overlast van GAE is besloten om in het Luchthavenbesluit een aantal aanvullende maatregelen op te nemen, waaronder een aparte gebruiksruimte voor maatschappelijk verkeer vanwege het maatschappelijke belang (nationale veiligheid en gezondheid) voor spoedeisende hulpverlening en politietaken (maatschappelijk verkeer). Deze leden vinden maatschappelijke vluchten relevant en vragen of er in dit ontwerpbesluit voldoende ruimte is voor de maatschappelijke vluchten die nodig zijn voor de regio. Voorts vragen deze leden om een nadere uitleg bij de keuze voor een aparte gebruiksruimte.

D66-fractie

Belangenafweging

De leden van de D66-fractie constateren dat door de bewoners in de directe omgeving van de luchthaven zorgen zijn geuit over het ontwerpbesluit voor GAE, in het bijzonder over geluidsoverlast door de verruiming van de openingstijden. Deze leden lezen in de bijgaande brief en het ontwerpbesluit geen eigen reflectie van de minister op deze bezwaren. Deze leden vragen de minister expliciet te reflecteren op de belangenafweging tussen de belangen van direct omwonenden en andere belangen die hebben meegespeeld in de verruiming van de openingstijden van GAE.

Noodzaak voor verruiming

De leden van de D66-fractie constateren dat er in 2023 circa 16.000 vliegtuigbewegingen minder waren op GAE dan de vergunde capaciteit. Deze leden vragen de minister waarom het nodig is om de openingstijden van het vliegveld te verruimen naar tijden waarop mensen nog slapen, als er nog ruimte is binnen de huidige vergunningverlening overdag. Deze leden vragen voor welke type verkeer de verruiming van de openingstijden precies bedoeld is.

Onvoldoende inzicht in belangen direct omwonenden

De leden van de D66-fractie lezen in het participatieverslag dat er in het draagvlakonderzoek niet is ingezoomd op de gebieden waar daadwerkelijk nachtrustverstoring is te verwachten. Deze leden vragen of de minister bereid is dit te doen, vóórdat het kabinet besluit tot verruiming van de openingstijden. Daarnaast vragen deze leden de minister in algemene zin te reflecteren op het participatieproces met omwonenden. Heeft de minister het gevoel dat de belangen van omwonenden op een goede manier inzichtelijk zijn en deze voldoende inzicht geven in de belangen van omwonenden?

Samenwerking commerciële partijen en omwonenden

Tot slot lezen de leden van de D66-fractie dat meerdere avonden met omwonenden niet goed zijn verlopen. Zo was er in Glimmerveen volgens aanwezigen sprake van een emotionele avond en voelden aanwezigen zich niet gehoord door de aanwezige organisaties. Deze leden vragen de minister hoe hij de afweging van GAE beoordeelt om niet in te gaan op de uitnodiging voor een tweede bewonersavond.

De leden van de D66-fractie zijn van mening dat juist in Groningen een goede verstandhouding van commerciële partijen

met omwonenden van groot belang is, gezien de gang van zaken met de gasboringen. Deze leden vragen de minister hierop te reflecteren. In bredere zin vragen zij hoe de verruiming van de openingstijden past bij de inzet rondom het herstel in Groningen en op welke manier dit ontwerpbesluit daaraan bijdraagt.

BBB-fractie

De leden van de BBB-fractie vragen de minister, gezien de ambitie om het ontwerpbesluit per 1 november 2025 in werking te laten treden, toe te lichten welke concrete stappen er nog genomen moeten worden om deze deadline te halen, zeker gezien de complexiteit van de materie en de betrokkenheid van diverse stakeholders.

De leden van de BBB-fractie vragen de minister, aangezien het ontwerpbesluit mede tot stand komt naar aanleiding van een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, of hij kan aangeven welke specifieke punten uit die uitspraak aanleiding hebben gegeven tot de herziening van het Luchthavenbesluit en hoe deze punten concreet zijn verwerkt in het huidige ontwerpbesluit.

De leden van de BBB-fractie vragen welke concrete acties de minister nodig acht om het noordelijke bedrijfsleven actief te betrekken bij de verdere ontwikkeling van GAE als multimodale hub voor passagiers, vracht en onbemande luchtvaart.

De leden van de BBB-fractie vragen de minister om aan te geven in hoeverre er al afspraken zijn gemaakt met vervoersmaatschappijen in Groningen om te garanderen dat de dienstregeling van de vervoersbedrijven wordt aangepast aan real-time veranderingen in vluchttijden (zoals vertragingen of vervroegde landingen), zodat een optimale aansluiting voor reizigers daadwerkelijk wordt gewaarborgd.

De leden van de BBB-fractie vragen in hoeverre er al concrete plannen of initiatieven zijn rondom de ontwikkeling van waterstofvliegtuigen op GAE. Op welke wijze ondersteunt de minister deze innovaties en bijbehorende opleidingen op het gebied van luchtvaarttechnologie?

De leden van de BBB-fractie vragen de minister hoe hij het belang van GAE voor de traumazorg en de transplantatieketen van het UMCG beoordeelt, en welke maatregelen worden getroffen om deze medische functies ook in de toekomst te waarborgen.

Partij voor de Dieren-fractie

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie merken op dat het verzoek van GAE gaat om een jaarlijkse toename van ongeveer 16.000 vliegbewegingen ten opzichte van 2023 en dat de luchthaven dagelijks langer wil openblijven om meer vluchten te kunnen accommoderen. Ook spreekt de luchthaven de ambitie uit om vanaf 2033 jaarlijks 350.000 passagiers te verwerken.

Allereerst vragen de leden van de Partij voor de Dieren-fractie hoeveel belastinggeld het vliegveld Nederlanders direct en indirect tot nu toe heeft gekost.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie merken op dat we ons momenteel midden in verschillende crises bevinden, waaronder de klimaat- en stikstofcrisis. Deze leden vragen daarom of bij deze ambitie, die vooral gemotiveerd lijkt vanuit economisch oogpunt voor de luchthaven, rekening is gehouden met de effecten op de maatschappij en omgeving. Wat is concreet de impact op klimaat in termen van uitstoot van broeikasgassen? Wat is de impact als het gaat om impact op stikstofuitstoot? Wat is de impact op natuur en op welk wetenschappelijk onderzoek is dat gebaseerd? Wat is de impact op het milieu en op welk wetenschappelijk onderzoek is dat gebaseerd? Wat is de impact op de

gezondheid en op welk wetenschappelijk onderzoek is dat gebaseerd? Is er een verwachting dat er meer dieren gedood zullen worden door deze besluitvorming, onder andere in het licht van vliegveiligheid? Zo ja, wat is de verwachte impact? Op welk wetenschappelijk onderzoek is dat gebaseerd?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de minister hoe hij kijkt naar de ambitie van 350.000 passagiers in 2033. Is hierover overleg geweest met zijn collega's die verantwoordelijk zijn voor het nationale klimaat- en stikstofbeleid? Het lijkt deze leden belangrijk dat een uitgebreide maatschappelijke kosten-batenanalyse wordt gemaakt van deze ambitie, voordat verdere stappen worden genomen. Kan een brede maatschappelijke kosten-batenanalyse worden uitgevoerd waarin de impact op milieu, gezondheid, klimaat en natuur wordt meegenomen, zodat het parlement op basis van feiten kan beslissen?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie zien dat er een participatieverslag is voor dit ontwerpbesluit en zijn benieuwd of omwonenden ook zijn betrokken bij de langetermijnambitie. Zo ja, hoe zijn omwonenden dan precies betrokken en hebben ze kunnen bijdragen aan de besluitvorming? Zijn de omwonenden gefaciliteerd om ook daadwerkelijk in staat te zijn om mee te denken over de inhoud van de besluitvorming?

Daarnaast hebben de leden van de Partij voor de Dieren-fractie vernomen dat er inmiddels een samenwerkingsovereenkomst is gesloten tussen Royal Schiphol Group en GAE om meer samenwerkingen te ontwikkelen. Kan deze samenwerkingsovereenkomst zo snel mogelijk naar de Kamer gestuurd worden?

II Reactie van de bewindspersoon

Vragen van de GroenLinks-PvdA-fractie

Vraag:

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie vragen aan de minister of er na de second opinion van CE Delft over de MKBA uit 2013 een nieuwe MKBA is gemaakt die naar de plannen en prognoses van GAE heeft gekeken. Zo nee, is de minister bereid om de indieners alsnog te verzoeken een degelijke MKBA te laten opstellen en hierbij alle relevante maatschappelijke effecten en alternatieven mee te nemen? In hoeverre is in het nieuwe strategische financiële en economische plan tegemoetgekomen aan de forse kritiek op de vorige MKBA?

Antwoord:

Voor de regionale besluitvorming over de toekomst van de luchthaven Eelde (hierna: de luchthaven) zijn door de regionale aandeelhouders van de luchthaven verschillende studies uitgevoerd in de afgelopen jaren. De MKBA uit 2013 is bijvoorbeeld in opdracht van de provincies Groningen en Drenthe uitgevoerd in het verlengde van het door de luchthaven destijds opgestelde Strategisch Plan.

Vanuit de regionale aandeelhouders (provincies Drenthe en Groningen) is er in het kader van de besluitvorming over de nieuwe strategie van de luchthaven voor de periode 2024 - 2033 (die ten grondslag ligt aan de aanvraag voor het Luchthavenbesluit) geen MKBA uitgevraagd. De strategie wordt onderbouwd met economische en financiële onderbouwingen. Voor de regionale aandeelhouders waren deze voldoende om in te stemmen met de strategie. In de regio is er bestuurlijk steun voor de strategie.

Voor de besluitvorming over de aanvraag van het Luchthavenbesluit is het voor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: ministerie) van belang dat alle

relevante informatie in kaart wordt gebracht met betrekking tot de aspecten veiligheid, economie, milieu en leefomgevingskwaliteit. Daarmee ontstaat een goede kennisbasis waarmee publieke belangen in kaart worden gebracht. Voor het aspect 'economie' vraagt het ministerie alle luchthavens om een economische onderbouwing op te stellen voor het aan te vragen gebruik. De economische onderbouwing moet ingaan op de vervoersprognoses, de bedrijfseconomische haalbaarheid van de luchthavenexploitatie en de maatschappelijk-economische betekenis van de luchthaven(ontwikkeling). Voor dit laatste punt wordt verwacht dat de MKBA-richtlijnen voor luchtvaart worden gevolgd. Hierbij geldt dat de keuze voor de diepgang en het detailniveau van de economische onderbouwing aan de luchthaven zelf is en samenhangt met de regionale behoefte.

Door de luchthaven is een economische onderbouwing opgeleverd als onderdeel van de aanvraag voor het Luchthavenbesluit. Op verzoek van het ministerie is daarbij een extra onderbouwing van de maatschappelijk-economische effecten van de verruiming van de openingstijden door de luchthaven aangeleverd.

De economische onderbouwing is in opdracht van het ministerie getoetst door een onafhankelijk onderzoeksbureau (Decisio). Hierbij is expliciet gekeken naar de informatie omtrent de vervoersprognoses, de financiële analyses en de economische effecten. Het betreft een toets van de plausibiliteit van de in de onderbouwing gedane aannames en berekende effecten. Uit deze toetsing blijkt onder andere dat de verwachte vervoersvolumes voor passagiers plausibel zijn en dat de bedrijfseconomische haalbaarheid (financiële effecten) deugdelijk onderbouwd is. Over de

maatschappelijk-economische effecten geeft Decisio aan dat de opgestelde onderbouwing zo goed mogelijk aansluit bij de geldende richtlijnen. Met de informatie uit de economische onderbouwing en de toetsing daarvan is er naar het oordeel van het ministerie voor het aspect 'economie' een goede feitenbasis.

Vraag:

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie vragen aan de minister om de haalbaarheid in te schatten van de toekomstplannen, zoals die voor elektrisch vliegen of die voor waterstof.

Antwoord:

Innovaties zijn nodig om de luchtvaart schoner en stiller te maken. Zoals in de Innovatiestrategie Luchtvaart staat omschreven, streeft het ministerie naar een eerste vlucht zonder CO₂-uitstoot, met zo min mogelijk geluid, stikstof en fijnstof, voor minimaal 9 personen in 2030. In 2040 voor minimaal 40 personen en in 2050 wil het ministerie alle korte vluchten tot 500 kilometer vervangen hebben door deze toestellen. Deze ambities zijn gebaseerd op onderliggend onderzoek en ambities vanuit de sector. Via bijvoorbeeld het Groeifondsprogramma Luchtvaart in Transitie investeert het ministerie samen met de sector in deze ontwikkeling voor de luchtvaart.

Vraag:

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie lezen in het SEO-rapport dat de gehoopte schaalvoordelen door groei van de aantallen charterpassagiers met een factor 2 worden overschat. Ook blijkt uit de strategische visie dat het vliegveld economisch alleen kan bestaan door nog lang overheidssteun te verlenen in de vorm van subsidies en gratis diensten. Hoe kijkt de minister hiernaar? Deze leden beschouwen directe

en indirecte overheidssteun aan een luchthaven, zodat deze meer vakantievluchten kan faciliteren, als fossiele subsidie. Is de minister het hiermee eens? Hoe is dit te rijmen met het voornemen in het regeerprogramma om fossiele subsidies af te bouwen? De extra klimaatkosten als gevolg van de geplande toename van het aantal vakantievluchten worden geschat op 7,2 - 21,8 miljoen euro. Waar komen deze kosten terecht?

Antwoord:

Het eigenaarschap van de luchthaven ligt bij de provincies Groningen en Drenthe. Het is aan hen of zij financiële middelen beschikbaar stellen voor de luchthaven. Daar heeft het ministerie geen rol in. De provincies hebben hun steun uitgesproken over de nieuwe strategie van de luchthaven voor de periode 2024-2033. Dit heeft zich ook geuit in de financiële steun van beide provincies van in totaal € 45 miljoen voor de komende 10 jaar. Deze steun wordt verleend voor kosten voor zogenoemde niet-economische diensten van algemeen belang (NEDAB).

Voor het vaststellen van het Luchthavenbesluit is het van belang dat de bedrijfseconomische haalbaarheid van de aanvraag voldoende onderbouwd is. Met het toekennen van de NEDAB-steun is hiervan in ieder geval sprake. Dit blijkt ook uit de toetsing van de economische onderbouwing.

De NEDAB-steun die wordt verleend door de provincies valt niet onder de definitie die het Rijk hanteert voor subsidie van fossiele brandstoffen.

De extra klimaatkosten als gevolg van de geplande toename van het aantal vakantievluchten komen voort uit de analyse naar de effecten van de verruiming van de openingstijden. Deze analyse volgt de richtlijnen uit de werkwijzer

luchtvaartspecifieke MKBA's. De kosten door klimaateffecten worden op mondiaal niveau belegd en zijn niet specifiek aan een locatie toe te rekenen.

Vraag:

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie vragen de minister wat zijn antwoord is op de kritiek dat GAE helemaal niet voor de hand ligt als launching customer voor elektrisch vliegen of waterstof, maar dat dit logischerwijs eerder bij Schiphol of Rotterdam The Hague Airport zal gebeuren. Wat betekent dit voor de economische haalbaarheid of klimaatbestendigheid van GAE, als deze ontwikkelingen niet als eerste in Eelde plaatsvinden, maar elders of anderszins vertraging oplopen of duurder uitpakken?

Antwoord:

In de economische onderbouwing en financiële prognose van de luchthaven zijn geen potentiële opbrengsten van elektrisch (of waterstof) vliegen opgenomen vanwege de onzekerheid van deze ontwikkeling. Er is dus geen impact op de economische haalbaarheid. Ook in de emissieberekening is gerekend met een vlootmix van nu gecertificeerde toestellen. Eventuele elektrificatie van de vloot is hierin niet meegenomen. Of deze ontwikkelingen uiteindelijk op de luchthaven zullen plaatsvinden is aan de markt. De luchthaven lijkt hier, door de participatie in de regionale Hydrogen Valley, goed voor te zijn gepositioneerd. Het vliegen op alternatieve brandstoffen is bovendien kansrijker voor relatief korte afstanden. Ook hiervoor is de luchthaven goed gepositioneerd.

Vraag:

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie vragen de minister of hij bereid is de transitie naar emissieloos vliegen voorwaardelijk te maken voor de verdere

ontwikkeling van GAE of de gevraagde verruiming van de openingstijden.

Antwoord:

Elektrisch vliegen is buiten de aanvraag van het Luchthavenbesluit gehouden, omdat nog onduidelijk is wanneer daadwerkelijk sprake zal zijn van emissieloos vliegen. Dit wordt daarom ook niet meegenomen als voorwaarde voor de ontwikkeling van de luchthaven of de verruiming van de openingstijden.

Vraag:

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie vragen de minister wat de feitelijke groei van emissies en hinder zal zijn ten opzichte van de feitelijke situatie.

Antwoord:

Het verschil tussen de emissies door het voorgenomen gebruik en de huidige feitelijke situatie is niet in de merbeoordeling onderzocht. Daarin is een vergelijking gemaakt van het voorgenomen gebruik met de referentiesituatie. Dat is de situatie die in de toekomst ontstaat als het project niet wordt gerealiseerd, maar andere ontwikkelingen waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden wel. Dat neemt niet weg dat de feitelijke emissies wel gemonitord worden (zie: www.emissieregistratie.nl). Voor de emissies van bijvoorbeeld koolstofdioxide (CO₂), stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀) is een trend te zien waarin deze emissies dalen.

Vraag:

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie willen graag weten hoeveel overlast en emissies kunnen toenemen in een worstcasescenario, waarbij de beschikbare ruimte volledig wordt gebruikt, terwijl de belofde, maar niet voorwaardelijke

verstilling en verschoning van de vloot uitblijft. Kan de minister hierin voorzien?

Antwoord:

In de mer-beoordeling is het *worstcasescenario* doorberekend voor het voorgenomen toekomstige gebruik van de luchthaven. Op basis hiervan is door het ministerie beoordeeld dat het voornemen geen aanzienlijke milieugevolgen heeft. In de praktijk kan er anders gevlogen worden dan verondersteld in de gehanteerde invoerset. Dit gebruik moet echter altijd passen binnen de grenswaarden voor geluid die worden vastgesteld in het Luchthavenbesluit.

Vraag:

Ten slotte willen de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie graag een betere inschatting van de te verwachten ontwikkeling van de capaciteit van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Als meer capaciteit van LVNL voorwaardelijk is aan de groei van GAE, waar kan men dan op rekenen? Kan dit leiden tot knelpunten en bijvoorbeeld schadeclaims? Of onveilige situaties? Hebben de wensen van GAE prioriteit boven die van bijvoorbeeld Defensie?

Antwoord:

LVNL kent al sinds de COVID-19-pandemie een tekort aan luchtverkeersleiders. Wel kunnen er voldoende luchtverkeersleiders worden ingeroosterd voor alle benodigde diensten waarmee LVNL de afgesproken capaciteit veilig levert. Voor de luchthaven zijn extra luchtverkeersleiders nodig om meer capaciteit te kunnen leveren voor de verruimde openingstijden. LVNL kan op dit moment nog niet specifiek aangeven wanneer structureel extra verkeersleiders beschikbaar komen. Deze mensen worden opgeleid voor deze specifieke luchthaven. Inmiddels is een positieve trend zichtbaar in

de personele capaciteit als gevolg van intensieve wervingscampagnes en aanpassingen in de trainingsmethoden.

Er is geen sprake van onveilige situaties: wanneer er geen luchtverkeersleiders beschikbaar zijn, wordt er ook niet geland of opgestegen door handelsverkeer of general aviation verkeer op de luchthaven. LVNL houdt altijd rekening met de benodigde capaciteit voor spoedeisende en medische vluchten; deze blijven gegarandeerd.

De opleiding tot luchtverkeersleider is voor ieder vliegveld specifiek. Verkeersleiders van het ene vliegveld kunnen niet, zonder omscholing, op een ander vliegveld worden ingezet. Na een eerdere vergroting van de opleidingscapaciteit is er voldoende aanvoer van nieuwe kandidaten om alle vliegvelden te voorzien van leerling luchtverkeersleiders. Een afweging tussen prioriteiten van de luchthaven en Defensie is dan ook niet aan de orde.

Vragen van de NSC-fractie

Vraag:

De leden van de NSC-fractie vragen aan de minister of er in het ontwerpbesluit voldoende ruimte is voor de maatschappelijke vluchten die nodig zijn voor de regio. Voorts vragen deze leden om een nadere uitleg bij de keuze voor een aparte gebruikruimte.

Antwoord:

Voor de luchthaven is het aantal bewegingen van spoedeisende hulpverlening en politietaken (maatschappelijk verkeer) vastgesteld op maximaal 3.823 per gebruiksjaar. Dit aantal is gebaseerd op een onderbouwde prognose van de operationele diensten voor het maatschappelijke verkeer waarmee het gebruik voor in elk geval de komende tien

jaren wordt geborgd. De inzet is om overschrijding van de grenswaarde te voorkomen. Dit gebeurt allereerst door uit te gaan van de onderbouwde prognose voor de komende tien jaren. Ten tweede gebeurt dit door de daadwerkelijke invulling van de grenswaarde tijdens de uitvoering van het Luchthavenbesluit nauwgezet te monitoren. Bij een vulling van 90% van de grenswaarde moeten de operationele diensten de opdrachtgevende ministeries (zoals Volksgezondheid, Welzijn en Sport en Justitie en Veiligheid) informeren. Bij de opdrachtgevende ministeries en de operationele diensten ligt dan de taak om in afstemming met het ministerie te bezien of, en zo ja, welke maatregelen nodig zijn om overschrijding van de grenswaarde te voorkomen. Gedacht kan worden aan het identificeren van een andere invulling van de inzet voor bijvoorbeeld de traumahelikopter of de Mobiele Medische Teams (MMT).

Gezien het maatschappelijk belang (nationale veiligheid en gezondheid) van maatschappelijk verkeer is ervoor gekozen om een aparte gebruiksruimte voor maatschappelijk verkeer in het ontwerp Luchthavenbesluit voor de luchthaven op te nemen. In de huidige gebruiksvergunning van de luchthaven is er nog sprake van één gebruiksruimte voor al het verkeer. De splitsing van de gebruiksruimte heeft tot doel te voorkomen dat eventuele groei van handelsverkeer en overig verkeer ten koste gaat van de gebruiksruimte voor maatschappelijk verkeer.

Vragen van de D66-fractie

Vraag:

De leden van de D66-fractie vragen de minister expliciet te reflecteren op de belangenafweging tussen de belangen van direct omwonenden en andere belangen die

hebben meegespeeld in de verruiming van de openingstijden van GAE.

Antwoord:

Het ministerie heeft de luchthaven gevraagd om ter voorbereiding op het Luchthavenbesluit de gewenste ontwikkeling van de luchthaven samen met de belanghebbenden in de regio te verkennen. De resultaten daarvan staan beschreven in het ingediende participatieverslag. Uit de regionale verkenning blijkt dat er zorgen zijn over de verruimde openingstijden en het effect daarvan op nachtrust bij de direct omwonenden. Het ministerie is zich bewust van de zorgen die bij direct omwonenden spelen.

In het Luchthavenbesluit is specifiek ingegaan op de afweging tussen de publieke belangen uit de Luchtvaartnota als het gaat om de verruiming van de openingstijden. Aangegeven is dat de verruiming van de openingstijden de diverse belangen en belanghebbenden op verschillende manieren beïnvloedt. De afweging is uiteengezet in paragraaf 8.5 van het Luchthavenbesluit. Belangrijke punten in de afweging zijn:

- De initiatiefnemer heeft aangetoond dat de verruiming van de openingstijd bedrijfseconomisch gezien een positief effect heeft.
- Bij een meerderheid van belanghebbenden in de regio (waaronder Provinciale Staten van de provincies Groningen en Drenthe en de meerderheid van de respondenten van het draagvlakonderzoek dat is uitgevoerd in opdracht van de luchthaven) is er draagvlak voor het voornemen.
- Verruiming van de openingstijden ligt niet in lijn met het uitgangspunt uit de

Luchtvaartnota om minder nachtvluchten (tussen 23.00 uur en 7.00 uur) te accommoderen.

- Er zijn zorgen over de verruimde openingstijden en het effect daarvan op nachtrust bij de direct omwonenden.
- Uit de mer-beoordelingsnotitie is naar voren gekomen dat het voorgenomen gebruik leidt tot een grotere Lnight-contour ten opzichte van de referentiesituatie. Uit de mer-beoordeling blijkt echter dat het berekend aantal ernstig slaapverstoorden gelijk blijft aan de referentiesituatie. Bovendien wordt de Lden-contour met het aangevraagde gebruik kleiner dan in de referentiesituatie en is sprake van minder ernstig gehinderden. Daarnaast zorgt de voorgenomen situatie over het algemeen voor een afname van de negatieve gezondheidseffecten ten opzichte van de referentiesituatie.
- Vliegtuiggeluid van vliegtuigen in de nacht telt 10 keer zwaarder mee dan vliegtuiggeluid overdag. Hier is voor gekozen omdat verkeer in de avond- en nachtperiode als hinderlijker wordt ervaren.

Alle belangen overwegende acht het kabinet het acceptabel om de verruiming van de openingstijden zoals de luchthaven die heeft aangevraagd te honoreren. Dat doet niet af aan het feit dat direct omwonenden zorgen hebben over de gevolgen van het (ontwerp)besluit, of dat zij (geluid)hinder van het vliegveld kunnen (blijven) ervaren. Als (extra) bescherming voor de omgeving is daarom een aantal bepalingen in het Luchthavenbesluit opgenomen. Zo is

expliciet bepaald dat vrachtluchten niet zijn toegestaan in de verruimde openingstijden en zijn aanvullende handhavingpunten vastgelegd in de omgeving van de luchthaven.

Vraag:

De leden van de D-66 fractie vragen de minister waarom het nodig is om de openingstijden van het vliegveld te verruimen naar tijden waarop mensen nog slapen, als er nog ruimte is binnen de huidige vergunningverlening overdag. Deze leden vragen voor welke type verkeer de verruiming van de openingstijden precies bedoeld is.

Antwoord:

Door de verruiming van de openingstijden wordt de luchthaven aantrekkelijker voor luchtvaartmaatschappijen om vliegtuigen op de luchthaven te stationeren. Hierdoor wordt het aantal mogelijke combinaties aan vluchten per dag door een luchtvaartmaatschappij groter. Doordat er meerdere combinaties aan vluchten mogelijk zijn per luchtvaartmaatschappij per dag met de verruiming van de openingstijden, neemt de verbondenheid van Noord-Nederland toe ten opzichte van een situatie zonder verruiming van de openingstijden.

De verruimde tijden zijn alleen bestemd voor handelsverkeer (commerciële passagiersvluchten) en positievluchten. Dat wil zeggen dat verkeersvluchten van luchtvaartmaatschappijen die exclusief open staan voor vracht of post niet zijn toegestaan. Hiermee worden vrachtluchten bedoeld waarin geen passagiers worden vervoerd (*full freighters*).

Vraag:

De leden van de D66-fractie lezen in het participatieverslag dat er in het draagvlakonderzoek niet is ingezoomd op de gebieden waar daadwerkelijk nachtrustverstoring is te verwachten. Deze leden vragen of de minister bereid is dit te doen, vóórdat het kabinet besluit tot verruiming van de openingstijden. Daarnaast vragen deze leden de minister in algemene zin te reflecteren op het participatieproces met omwonenden. Heeft de minister het gevoel dat de belangen van omwonenden op een goede manier inzichtelijk zijn en deze voldoende inzicht geven in de belangen van omwonenden?

Antwoord:

Het ministerie constateert dat in het draagvlakonderzoek onderscheid is gemaakt naar de directe en indirecte omgeving. In het onderzoek wordt een toelichting gegeven op de samenstelling van de directe omgeving. Uit deze toelichting valt op te maken dat het hier de omgeving betreft waarin de grootste hoeveelheid hinder te verwachten is. Het ministerie deelt dan ook niet de conclusie dat er niet is ingezoomd op de gebieden waar daadwerkelijk nachtrustverstoring is te verwachten. Nader onderzoek is naar het oordeel van het ministerie niet nodig.

Het ministerie heeft de luchthaven gevraagd om de gewenste ontwikkeling van de luchthaven samen met de belanghebbenden in de regio te verkennen door middel van een participatieproces. Daarbij is de keuze voor de vorm en invulling aan de luchthaven gelaten. De luchthaven heeft aan dit verzoek voldaan. De uitgevoerde regionale verkenning geeft naar het oordeel van het ministerie de diversiteit aan

belanghebbenden en belangen voldoende weer.

Vraag:

Tot slot lezen de leden van de D66-fractie dat meerdere avonden met omwonenden niet goed zijn verlopen. Zo was er in Glimmerveen volgens aanwezigen sprake van een emotionele avond en voelden aanwezigen zich niet gehoord door de aanwezige organisaties. Deze leden vragen de minister hoe hij de afweging van GAE beoordeelt om niet in te gaan op de uitnodiging voor een tweede bewonersavond.

Antwoord:

De keuze voor de vorm van en invulling van de regionale verkenning is aan de initiatiefnemer gelaten. Dat geldt ook voor de beslissing om wel of niet in te gaan op bepaalde uitnodigingen. Dat neemt niet weg dat er meerdere informatiebijeenkomsten zijn geweest in het kader van het participatieproces van de luchthaven. Ook het ministerie heeft in zijn eigen participatieproces informatiebijeenkomsten georganiseerd.

Vraag:

De leden van de D66-fractie zijn van mening dat juist in Groningen een goede verstandhouding van commerciële partijen met omwonenden van groot belang is, gezien de gang van zaken met de gasboringen. Deze leden vragen de minister hierop te reflecteren. In bredere zin vragen zij hoe de verruiming van de openingstijden past bij de inzet rondom het herstel in Groningen en op welke manier dit ontwerpbesluit daaraan bijdraagt.

Antwoord:

Het ministerie onderschrijft het belang van een goede verstandhouding van commerciële partijen met omwonenden.

Zoals aangegeven in eerdere antwoorden op de vragen van GroenLinks-PvdA-fractie, is

er vanuit de regio bestuurlijk steun voor de luchthaven. De provincies Groningen en Drenthe, als aandeelhouders van de luchthaven, steunen ook de strategie voor de luchthaven, waarin de ontwikkelingen voor de luchthaven voor de komende 10 jaar uiteen zijn gezet. De verruiming van de openingstijden zijn een expliciet onderdeel van deze strategie. Daarmee is er bestuurlijk draagvlak voor de verruiming van de openingstijden en wordt geen strijdigheid gezien met de inzet van het hersteldossier in Groningen. Ook de verantwoordelijke ministers voor het hersteldossier onderschrijven dit. Het ontwerp Luchthavenbesluit is door het kabinet vastgesteld.

Vragen van de BBB-fractie

Vraag:

De leden van de BBB-fractie vragen de minister, gezien de ambitie om het ontwerpbesluit per 1 november 2025 in werking te laten treden, toe te lichten welke concrete stappen er nog genomen moeten worden om deze deadline te halen, zeker gezien de complexiteit van de materie en de betrokkenheid van diverse stakeholders.

Antwoord:

De voorlegging van het ontwerp Luchthavenbesluit geschiedt in het kader van de wettelijk voorgeschreven voorhangprocedure op grond van artikel 8.71 van de Wet luchtvaart en biedt de Eerste en Tweede Kamer de mogelijkheid zich uit te spreken over het ontwerpbesluit. Ter voldoening aan eveneens artikel 8.71 van de Wet luchtvaart is het ontwerpbesluit in de Staatscourant bekend gemaakt om eenieder de gelegenheid te geven om binnen zes weken wensen en bedenkingen

kenbaar te maken. Deze periode liep tot 20 maart 2025.

Het ministerie bekijkt alle binnengekomen reacties uit de zienswijzeprocedure en het parlement. Dit kan leiden tot aanpassingen in het Luchthavenbesluit. Het ministerie stelt een Verantwoordingsrapport waarmee inzicht wordt gegeven in de inhoud van alle binnengekomen zienswijzen en de reactie hierop van het ministerie. Vervolgens wordt het Luchthavenbesluit voor advisering aan de Raad van State voorgelegd. Afhankelijk van het advies van de Raad van State vindt eventueel aanpassing plaats van het Luchthavenbesluit. Het Luchthavenbesluit wordt vervolgens voor definitieve vaststelling aan het kabinet voorgelegd. Na vaststelling wordt het Luchthavenbesluit in het Staatsblad gepubliceerd en treedt dit in werking. Bij de publicatie van het Luchthavenbesluit wordt ook het Verantwoordingsrapport gepubliceerd. Belanghebbenden hebben vervolgens de mogelijkheid om tegen het Luchthavenbesluit in beroep te gaan bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Vraag:

De leden van de BBB-fractie vragen de minister, aangezien het ontwerpbesluit mede tot stand komt naar aanleiding van een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, of hij kan aangeven welke specifieke punten uit die uitspraak aanleiding hebben gegeven tot de herziening van het Luchthavenbesluit en hoe deze punten concreet zijn verwerkt in het huidige ontwerpbesluit.

Antwoord:

De uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State zag in de kern op het stellen van een termijn waarin het Luchthavenbesluit voor

luchthaven vastgesteld moest worden. Deze termijn eindigde op 1 januari 2025 en bleek niet haalbaar. Dit kwam doordat er een zorgvuldig proces moest worden doorlopen om te komen tot een aanvraag voor het Luchthavenbesluit (door de luchthaven) en het opstellen van een ontwerp Luchthavenbesluit (door het ministerie).

Tegelijkertijd stelde de Afdeling dat het Luchthavenbesluit meer juridische bescherming voor omwonenden biedt dan de Omzettingsregeling (de huidige vergunning van de luchthaven). In het kader van het bieden van extra juridische bescherming aan omwonenden zijn in het Luchthavenbesluit ook maatregelen genomen die hier invulling aangeven, zoals bijvoorbeeld het vaststellen van aanvullende handhavingpunten.

Vraag:

De leden van de BBB-fractie vragen welke concrete acties de minister nodig acht om het noordelijke bedrijfsleven actief te betrekken bij de verdere ontwikkeling van GAE als multimodale hub voor passagiers, vracht en onbemande luchtvaart.

Antwoord:

De verdere ontwikkeling van de luchthaven als multimodale hub voor passagiers, vracht en onbemande luchtvaart is aan de luchthaven zelf. Daar hoort ook het betrekken van het noordelijk bedrijfsleven bij. De luchthaven informeert het ministerie bij belangrijke ontwikkelingen op de luchthaven.

Vraag:

De leden van de BBB-fractie vragen de minister om aan te geven in hoeverre er al afspraken zijn gemaakt met vervoersmaatschappijen in Groningen om te garanderen dat de dienstregeling van de vervoersbedrijven wordt aangepast aan

real-time veranderingen in vluchttijden (zoals vertragingen of vervroegde landingen), zodat een optimale aansluiting voor reizigers daadwerkelijk wordt gewaarborgd.

Antwoord:

De decentrale vervoersautoriteiten zijn verantwoordelijk voor het openbaar vervoersaanbod. Ook het openbaar vervoersaanbod van en naar luchthavens. OV-bureau Groningen Drenthe kan ervoor kiezen om hun vervoersconcessies uit te breiden om de luchthaven in dit soort situaties te ontsluiten. Een alternatief is dat de luchthaven onder eigen beheer bussen van en naar de luchthaven inzet.

Vraag:

De leden van de BBB-fractie vragen in hoeverre er al concrete plannen of initiatieven zijn rondom de ontwikkeling van waterstofvliegtuigen op GAE. Op welke wijze ondersteunt de minister deze innovaties en bijbehorende opleidingen op het gebied van luchtvaarttechnologie?

Antwoord:

De luchthaven werkt samen met partners uit bedrijfsleven, onderwijs en overheid binnen haar programma NXT Airport aan verduurzaming door innovatie, energie en educatie in de luchtvaart. Daarnaast hebben Fokker Next Gen, de luchthaven en bijvoorbeeld provinciale overheden in 2023 een Memorandum of Understanding getekend die de basis legt voor een haalbaarheidsstudie voor de vestiging van het Fokker Next Gen hoofdkantoor in Noord-Nederland en de eindassemblagelijijn op de luchthaven. Via het Groeifondsprogramma Luchtvaart in Transitie investeert het kabinet samen met de sector in de ontwikkeling van onder meer waterstoftechnologie voor de luchtvaart. Binnen dit programma wordt ook ingezet op

het voorbereid zijn op voldoende en adequaat geschoold talent dat nodig is voor deze ontwikkelingen.

Vraag:

De leden van de BBB-fractie vragen de minister hoe hij het belang van GAE voor de traumazorg en de transplantatieketen van het Universitair Medische Centrum Groningen beoordeelt, en welke maatregelen worden getroffen om deze medische functies ook in de toekomst te waarborgen.

Antwoord:

Het belang van de luchthaven voor de traumazorg en de transplantatieketen is evident. Juist om dit type verkeer te kunnen borgen op de luchthaven is in het Luchthavenbesluit een aparte gebruiksruimte opgenomen. Zie verder de beantwoording op de vraag van de leden van de NSC-fractie.

Vragen van de Partij voor de Dieren-fractie

Vraag:

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen aan de minister hoeveel belastinggeld het vliegveld Nederlanders direct en indirect tot nu toe heeft gekost.

Antwoord:

De algemene beleidslijn voor wat betreft rijksbijdragen voor luchthavens is sinds eind jaren negentig dat het Rijk niet rechtstreeks participeert in luchthavens, geen investeringen financiert en niet aan de exploitatie bijdraagt. De nota Regionale luchthavenstrategie gaat uit van een marktgerichte benadering. Dat betekent dat de vraag of een luchthaven levensvatbaar is, wordt overgelaten aan de betreffende marktpartijen. In 2001 is in overeenkomsten vastgelegd dat de toen nog bestaande

subsidierelatie tussen het Rijk en sommige regionale luchthavens zou worden beëindigd door middel van een afkoop van de rijksbijdrage in de toekomstige exploitatietekorten. Ook zijn afspraken gemaakt over investeringsbijdragen om die luchthavens met een goed perspectief aan publieke en private partijen in de regio over te doen. In dit kader is in 2001 aan de luchthaven een eenmalige afkoop van de rijksbijdrage in de toekomstige exploitatietekorten verstrekt van € 4,3 miljoen. Daarnaast is een investeringsbijdrage voor de renovatie van het riolerings- en drainagesysteem van de luchthaven verstrekt van € 2,7 miljoen. Tot slot heeft de luchthaven in 2003 een investeringsbijdrage voor de uitbreiding van de start- en landingsbaan van de luchthaven ontvangen van € 18,6 miljoen.

De provincies hebben een eigen verantwoordelijkheid ten aanzien van hun beleidslijn om al dan niet financieel bij te dragen aan luchthavens; zij maken hierin een eigen afweging. De provincies Groningen en Drenthe steunen, als aandeelhouders van de luchthaven, de strategie voor de luchthaven, waarin de ontwikkelingen voor de luchthaven voor de komende 10 jaar uiteen zijn gezet. Dit heeft zich ook geuit in de financiële steun van beide provincies van totaal € 45 miljoen voor de komende 10 jaar, waarmee de niet-economische diensten van algemeen belang (NEDAB)-kosten worden bekostigd.

Vraag:

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen of bij deze ambitie rekening is gehouden met de effecten op de maatschappij en omgeving. Wat is concreet de impact op klimaat in termen van uitstoot

van broeikasgassen? Wat is de impact als het gaat om impact op stikstofuitstoot? Wat is de impact op natuur en op welk wetenschappelijk onderzoek is dat gebaseerd? Wat is de impact op het milieu en op welk wetenschappelijk onderzoek is dat gebaseerd? Wat is de impact op de gezondheid en op welk wetenschappelijk onderzoek is dat gebaseerd?

Antwoord:

Het onderzoek naar deze milieueffecten is terug te vinden in de mer-beoordeling die aan de Tweede Kamer is aangeboden. De methodes en modellen die zijn toegepast in het onderzoek zijn conform de meest recente wetenschappelijke inzichten. De Commissie mer heeft een onafhankelijk oordeel gegeven over de juistheid en volledigheid van de milieu informatie in de mer-beoordeling waarin zij ook de wijze van de totstandkoming van die informatie in hun advies meewegen. De Commissie heeft geconcludeerd dat de gevolgen voor de natuur in de mer-beoordelingsnotitie voldoende zijn onderbouwd. Ook stelt de Commissie mer dat het aangevraagde gebruik geen belangrijke milieugevolgen veroorzaakt. Wel constateerde de Commissie mer aandachtspunten voor o.a. de gevolgen van de geluidhinder in de nacht en slaapverstoring door verruimde openingstijden en het gebruik van de meest actuele inzichten (blootstellings-responsrelaties) voor het berekenen van geluidhinder en slaapverstoring. Deze aandachtspunten zijn door de luchthaven aangepast in definitieve mer-beoordelingsnotitie. Op deze versie heeft het ministerie de mer-beoordelingsbeslissing gebaseerd.

Vraag:

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de minister of er een verwachting is dat er meer dieren gedood zullen worden door deze besluitvorming, onder andere in het licht van vliegveiligheid. Zo ja, wat is de verwachte impact? Op welk wetenschappelijk onderzoek is dat gebaseerd?

Antwoord:

Er is niet specifiek wetenschappelijk onderzoek gedaan naar dit onderwerp. Dat was ook niet nodig: er is sprake van een gebruik van de luchthaven en een bijbehorende vlootmix die in de aanvraag voor het Luchthavenbesluit - mede met het oog op vliegveiligheid - niet meer belastend is dan die in de Omzettingsregeling (referentiesituatie). In de mer-beoordeling wordt hierover in paragraaf 4.4 het volgende gesteld: *"...aangezien de versturende werking op natuur ten gevolge van de voorgenomen situatie gelijk of minder is dan de referentiesituatie zal daarom de staat van instandhouding van de beschermde soorten niet slechter zijn dan de referentiesituatie"*. De uitgangspunten van het Luchthavenbesluit zullen dan ook niet leiden tot een aangepast faunabeheer.

Vraag:

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de minister hoe hij kijkt naar de ambitie van 350.000 passagiers in 2033. Is hierover overleg geweest met zijn collega's die verantwoordelijk zijn voor het nationale klimaat- en stikstofbeleid? Het lijkt deze leden belangrijk dat een uitgebreide maatschappelijke kosten-batenanalyse wordt gemaakt van deze ambitie, voordat verdere stappen worden genomen. Kan een brede maatschappelijke kosten-batenanalyse worden uitgevoerd

waarin de impact op milieu, gezondheid, klimaat en natuur wordt meegenomen, zodat het parlement op basis van feiten kan beslissen?

Antwoord:

Er is overleg geweest over het ontwerp Luchthavenbesluit met de ministeries die verantwoordelijk zijn voor het nationale klimaat- en stikstofbeleid. Het ontwerp Luchthavenbesluit is bovendien door het gehele kabinet vastgesteld.

De ambitie van 350.000 passagiers per jaar in 2033 is door de luchthaven onderbouwd. Dit heeft de luchthaven gedaan in de economische onderbouwing. De economische onderbouwing is in opdracht van het ministerie getoetst door een onafhankelijk onderzoeksbureau (Decisio). Daarbij is onder andere gevraagd om de aannemelijkheid en plausibiliteit van het vervoersvolume mee te nemen. Uitkomst van de toets op dit punt is dat de ambitie van 350.000 passagiers plausibel is. Decisio stelt dat groei aannemelijk is gegeven de nog steeds mondiaal stijgende vraag naar luchtvaart en de prognoses passen binnen de WLO-scenario's. Een relatief hoge groei tot en met 2030 past ook bij het herstel na de coronapandemie en de krapte op Schiphol en andere regionale luchthavens in Nederland.

Met de informatie uit de economische onderbouwing en de toetsing daarvan is er naar het oordeel van het ministerie voor het aspect 'economie' een goede feitenbasis. Zie verder antwoorden op vragen van de GroenLinks-PvdA-fractie.

Vraag:

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de minister of omwonenden betrokken zijn bij de langetermijnambitie. Zo ja, hoe zijn omwonenden dan precies betrokken en hebben ze kunnen bijdragen aan de besluitvorming? Zijn de omwonenden gefaciliteerd om ook daadwerkelijk in staat te zijn om mee te denken over de inhoud van de besluitvorming?

Antwoord:

De lange termijn ambitie van de luchthaven is opgenomen in de strategie van de luchthaven. Deze strategie is onderdeel van de aanvraag van het Luchthavenbesluit. Zoals aangegeven in het antwoord op de vragen van de D66-fractie, is de keuze voor de vorm en invulling van de participatie voor de aanvraag van het Luchthavenbesluit aan de luchthaven gelaten. De luchthaven heeft in het participatieverslag beschreven wat het doel was van het gekozen participatieproces. Met betrekking tot direct omwonenden en omwonendenvertegenwoordigers staat in het verslag uitgewerkt hoe zij zijn betrokken en hoe de opbrengst daarvan is meegenomen in de strategie van de luchthaven.

Vraag:

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de minister om de samenwerkingsovereenkomst tussen Royal Schiphol Group en GAE naar de Kamer te sturen.

Antwoord:

Het ministerie is geen partij bij de overeenkomst en beschikt daar niet over. Wel is navraag gedaan bij de luchthaven of de overeenkomst openbaar gemaakt kan

worden. De luchthaven heeft aangegeven de overeenkomst niet ter beschikking te kunnen stellen, omdat het een bedrijfsvertrouwelijk stuk is.