

Lijst van vragen – Luchtvaartnota

1

Bent u bereid vanuit het publieke belang expliciet de grenzen van het speelveld voor de luchthavens te bepalen?

2

Wat vindt u van de kritiek van de Raad voor Verkeer en Waterstaat dat het Rijk zich zeer kwetsbaar opstelt door zich helemaal te verlaten op het Aldersakkoord?

3

Hoe ziet u de toekomst van het eigendom van de luchthavens voor u; moeten deze in publieke handen blijven en in hoeverre moet Schiphol eigenaar zijn van andere luchthavens?

4

Op welke wijze leidt de toegenomen aandacht voor klimaat volgens u tot het «tijdelijk afvlakken» van de mondiale vraag naar luchtvaart?

5

Hoe waardeert u deze kennelijke ontwikkeling van het afvlakken van de vraag en zou een permanente afvlakking van de groei van de vraag volgens u nastrevenswaardig zijn?

6

Betekent de nog steeds toenemende consolidatie dat er ook meer verbindingen geschrapt gaan worden? Is de liberalisering in die zin een bedreiging van de kwaliteit van het verbindingennetwerk van Schiphol?

7

Is het waar dat de knooppuntfunctie en de vestigingsplaatsfunctie in hoge mate met elkaar samenhangen?

8

Ziet u de knooppuntfunctie als leidend of de vestigingsplaatsfunctie?

9

Wat wordt in de Luchtvaartnota bedoeld met «sociale optiek»?

10

Waarom wordt er gekozen voor en gestreefd naar zo'n grote voortrekkersrol van Nederland op luchtvaartgebied, met alle risico's op veel kosten voor projecten en «probeersels» van dien; is het niet handiger om ontwikkeling van de luchtvaart juist in Europees verband op te pakken?

11

Kunt u nader ingaan op wat er geregeld wordt met het Convenant Behoud en versterking mainportfunctie en netwerkkwaliteit luchthaven Schiphol?

12

Kan een eventuele aanscherping van het beleid ten aanzien van de luchtvaartmarkt, in combinatie met de evaluatie van het onderdeel exploitatie van de luchthaven Schiphol in de Wet Luchtvaart, betekenen dat Schiphol zal worden gebonden aan scherpere tarieven?

13

Hoe verhoudt de Nota Vergunningenbeleid zich tot de concurrentiekracht van Schiphol?

- 14
Kunt u uiteenzetten tot op welke hoogte de door u gewenste kostenreducerende maatregelen op Schiphol ten koste zullen gaan van het dividend dat de aandeelhouders van Schiphol ontvangen?
- 15
Hoe denkt u dat Schiphol haar personeelsbestand met 10–25% kan reduceren?
- 16
Wat zal de reductie van het personeelsbestand van Schiphol betekenen voor de kwaliteit van de dienstverlening van Schiphol en zal ze leiden tot gedwongen ontslagen?
- 17
Waarom wordt er in de paragraaf over optimale concurrentievoorwaarden niet gesproken over de «security charges» voor de luchthavens?
- 18
Is het waar dat buitenlandse luchtvaartmaatschappijen niet met weten regelgeving gedwongen kunnen worden om verbindingen met Nederland in stand te houden? Zo ja, is het in stand houden van een internationaal verbindingennetwerk daarom een typisch voorbeeld van een publiek belang dat niet alleen met wet- en regelgeving kan worden geborgd?
- 19
Hoe ziet u duurzaamheid van luchthavens als exportproduct; zou men in andere landen bereid zijn te betalen voor bijvoorbeeld advies over duurzame luchthavens?
- 20
Bestaan de in de Luchtvaartnota genoemde «effectieve samenwerkingsstructuren» nog niet?
- 21
Worden de Alderstafels ook onder deze «effectieve samenwerkingsstructuren» verstaan?
- 22
Op welke momenten zou de samenwerking tussen Schiphol en Aéroports de Paris weer ontbonden kunnen worden?
- 23
Is er op het gebied van de samenwerking tussen Schiphol en Aéroports de Paris een bevoegdheid geregeld voor kabinet en parlement? Zo nee, waarom niet?
- 24
Zal het superdividend van € 500 miljoen van Schiphol nog worden uitgekeerd?
- 25
Is de uitkering van het superdividend in gevaar gekomen doordat de kredietstatus van Schiphol is verlaagd door de samenwerking tussen Schiphol en Aéroports de Paris? Zo ja, welke conclusie trekt u hieruit over deze samenwerking?
- 26
Hoe wilt u concreet invulling geven aan de randvoorwaarde «goede bereikbaarheid en stevige infrastructuur»; komt er een apart aanvalsplan

om Schiphol op de best mogelijke wijze te ontsluiten, of bent u van mening dat de optimale bereikbaarheid nu gerealiseerd is?

27

In hoeverre is de luchtvaart van betekenis voor de versterking van de regionale economie, als de luchtvaart erg conjunctuurgevoelig is, en daarmee ook extra risico's voor de regionale economie met zich mee kan brengen?

28

Kunt u een cijfermatige onderbouwing geven van de economische effecten van luchthavens, met name voor de regionale vliegvelden?

29

Hoe onderbouwt u de meerwaarde van de uitbreiding van regionale luchthavens voor de bereikbaarheid van de «regio's», gezien het grote aantal vliegvelden met internationale verbindingen in en om Nederland?

30

Kunt u een nadere specificatie geven van de directe werkgelegenheid die de luchthavens van nationale betekenis bieden?

31

Kunt u de Kamer het onderzoek «Kwantificering vestigingsplaatsfunctie Schiphol» van Bureau Louter doen toekomen, zowel in genoemde conceptversie, als in de definitieve versie als die al beschikbaar is?

32

Kunt u bij figuur 5 op pagina 27 van de Luchtvaartnota, over het aantal geluidsgehinderden rond verschillende internationale luchthavens, verduidelijken welk puntje welke luchthaven voorstelt?

33

Wanneer verwacht u dat vliegtuigen die voldoen aan de ACARE-doelstelling (ACARE: Advisory Council for Aeronautics Research) klaar zijn voor grootschalige marktintroductie?

34

Hoe verhoudt de optimistische toon in de Luchtvaartnota over technologische ontwikkelingen zich met figuur 6 op pagina 27 van de Luchtvaartnota over de verbetering van de brandstofefficiëntie van vliegtuigen, waaruit af te leiden valt dat het steeds moeilijker wordt om vliegtuigen nog zuiniger te maken?

35

Kunt u de Kamer ook een grafiek doen toekomen met de ontwikkeling van de totale CO₂-emissies door het vliegverkeer tussen 1950 en 2010 (zowel op wereldschaal als van/naar en binnen de EU)?

36

Klopt het dat het gebruik van agrobrandstoffen buiten het ETS valt en vindt u dit terecht, gezien het feit dat er bij de productie van dergelijke brandstoffen wel degelijk CO₂ wordt uitgestoten?

37

Welke gebieden vallen nog niet onder de vrije luchtvaartmarkt en wat is ervoor nodig om dit te veranderen?

38

Hoe zien de inspanningen en ambities van Nederland op het gebied van het vergroten van de vrije luchtvaartmarkt er de komende jaren uit?

39

Wat is de Nederlandse visie op de toenemende concurrentie tussen hub-luchthavens en de rol die Schiphol daarin kan vervullen?

40

Bestaat de mogelijkheid dat Schiphol een verdergaande strategische samenwerking aangaat met andere luchthavens in de wereld, zoals in «de nieuwe economische centra»?

41

Hoe omvangrijk, wereldwijd en frequent zal het netwerk van Schiphol moeten zijn om de doelstelling van «optimale netwerkqualiteit» te bereiken; zijn daarvoor een bovengrens en een ondergrens; is daarvoor eigenlijk überhaupt wel een maatstaf?

42

Hoe is optimale netwerkqualiteit mogelijk als de groei waar mogelijk wordt afgeremd en/of verplaatst; betekent dat ingrijpen niet dat het optimale netwerk wordt bepaald door het aantal toegestane vluchten?

43

Welke partij is primair verantwoordelijk het voor netwerk, wat heeft deze partij precies nodig om deze verantwoordelijkheid in te vullen en wat zijn de toekomstige wensen van deze partij?

44

Is de doelstelling van een «concurrerende en duurzame luchtvaart» niet in een bepaalde mate tegenstrijdig; wat is precies de concurrentiekracht van duurzame luchtvaart? Kunt u in uw antwoord onder andere ingaan op de kosten van duurzame luchtvaart, de relatie daarvan tot de hoge prijzen van Schiphol en de daaruit volgende aantrekkelijkheid voor passagiers en maatschappijen?

45

Levert duurzame luchtvaart meer werkgelegenheid op, bijvoorbeeld doordat luchtvaartmaatschappijen voor Schiphol kiezen omwille van de duurzaamheid?

46

Waarom wil Nederland een nieuw voortrekkersfunctie vinden om mondiaal voorop te kunnen lopen op luchtvaartgebied; wat levert dat op en welke kosten zijn daaraan verbonden?

47

Wat zouden de opbrengsten en de kosten zijn van een mondiale voortrekkersfunctie van de Europese Unie op het gebied van duurzame luchtvaart?

48

Welk concurrentievoordeel levert het op voor Nederland om voorop te lopen in de duurzaamheid van de luchtvaart en welk concurrentienadeel volgt er uit investeren in die duurzaamheid?

49

Hoe wordt de «relatieve voorsprong» van de Nederlandse luchtvaart, die een korte termijn doelstelling is van het kabinet, precies gemeten?

50

Op welke plaats staat Nederland nu als het gaat om netwerkqualiteit en luchtvaartveiligheid en waarom moet de doelstelling om op deze gebieden in de top 5 van Europa te komen, pas in 2020 bereikt zijn?

51

Waarom zijn er geen jaarlijkse tussendoelstellingen geformuleerd voor de Nederlandse prestatie op het gebied van netwerkqualiteit en luchtvaartveiligheid, waar de Kamer dit kabinet op kan aanspreken?

52

Wordt er in de veiligheidsambitie die op pagina 34 is verwoord op de ICAO-ranking gedoeld?

53

Wat houdt de ambitie «Het netwerk van een luchthaven bevat de connectiviteit die past bij de gewenste ruimtelijk-economische ontwikkeling van de regio, en vice-versa» precies in: wie wenst welke ontwikkeling, en is hierdoor leidend? Wat gebeurt er als de regio wil zien dat het netwerk wordt verkleind? Hoe wordt er in deze aanpak geanticipeerd op een toekomstige capaciteitsbehoefte?

54

Wanneer komen er concrete maatregelen om het aantal ernstig gehinderden en slaapgestoorden in het en buitengebied geleidelijk te laten dalen, waar in 2007 om gevraagd is in de motie Haverkamp-Tang op kamerstuk 29 665, nummer 58?

55

Is het een ambitie dat de capaciteitsuitbreiding van Schiphol zou moeten worden gecombineerd met vermindering van geluidshinder, of is dat een randvoorwaarde bij verdere capaciteitsuitbreiding?

56

Wordt de realisatie van een volledig geïntegreerd Europees luchtruim verwacht in 2020 of al eerder?

57

Waarom verloopt de realisatie van een volledig geïntegreerd Europees luchtruim zo traag?

58

Op welke terreinen is door het liberale Nederlandse luchtvaartbeleid van de afgelopen jaren sprake geweest van marktfalen en/of onvolkomen concurrentie?

59

Klopt het dat de mainport Schiphol juist door het huidige liberale Nederlandse luchtvaartbeleid geworden is tot wat ze nu is?

60

Moet onder «koploper op het gebied van milieuvriendelijke luchtvaart» (pagina 34 van de Luchtvaartnota) worden verstaan dat Schiphol en Air France-KLM de nummer 1-positie zullen moeten innemen?

61

Per wanneer zal de doelstelling «koploper op het gebied van milieuvriendelijke luchtvaart» bereikt moeten zijn en langs welke maatstaf wordt deze prestatie gemeten?

62

Kunt u uw stelling dat de luchtvaartsector te zijner tijd ook een passende bijdrage moet leveren aan de klimaatambities van de Europese Unie en de G8 voor de lange termijn preciseren en onderbouwen?

63

Waarom stelt het kabinet zelf (los van de EU-doelen) geen doel voor de reductie van broeikasgassen van het vliegverkeer, terwijl zij dat voor andere sectoren wel doet?

64

Bent u bereid de Luchtvaartnota aan te vullen met een beleidsagenda voor de inzet van Nederlandse bijdrage aan de Europese en mondiale klimaatdoelen, zoals 80–90% CO₂-reductie in de westerse wereld in 2050?

65

Als een voortrekkersrol op het gebied van duurzaamheid inderdaad voordelig is voor de concurrentiepositie en de exportfunctie van Nederlandse luchtvaartpartijen (pagina 34 van de Luchtvaartnota), ziet u dan belemmeringen om concrete normen rond duurzaamheid aan de sector op te leggen?

66

Is het waar dat Schiphol op lange termijn niet alleen op de grond, maar ook in de lucht, de eerste klimaatneutrale luchthaven ter wereld zou moeten worden? Zo ja, is het juist dat deze doelstelling veronderstelt dat de luchthaven controle heeft over welke luchtvaartmaatschappij op Schiphol mag komen en dat het huidige slotsysteem radicale gewijzigd moet worden?

67

Wat is het aandeel van de CO₂-uitstoot die binnen de «control» van Schiphol valt, afgezet tegen de totale CO₂-uitstoot van de vliegtuigbewegingen van en naar Schiphol?

68

Valt het vliegen vanaf en naar Schiphol zelf ook onder de niet direct bestuurbare activiteiten, waarbij Schiphol 30% reductie ten opzichte van 1990 wil nastreven? Zo ja, geldt dat percentage ook in absolute termen?

69

Is het waar dat een nulgroei of krimp van de luchtvaart de CO₂-doelstellingen van het kabinet dichterbij zou brengen?

70

Is het streven naar kostenverlaging in de luchtvaart (zowel bij de luchthaven Schiphol als van de vliegtickets) niet in strijd met het streven naar beperking van de CO₂-uitstoot, gezien het feit dat kostenverlaging leidt tot lagere tarieven en dus meer reizigers en meer vluchten?

71

Kunt u het effect van de plannen van de luchtvaartmaatschappijen en de plannen van de overheid om bij te dragen aan CO₂-reductie met elkaar vergelijken om te kijken welke plannen het meeste effect hebben en welke kosten aan de plannen van de beide partijen verbonden zijn, om te bepalen welke plannen meer kosteneffectief zijn?

72

Kunt u onderbouwen waarom het voor de luchtvaartsector niet mogelijk zou zijn het komende decennium een absolute reductie van broeikasgas-

emissies te bewerkstelligen, terwijl dit van andere sectoren wel wordt gevraagd en terwijl dit via een plafond binnen het ETS ook te regelen is?

73

Met hoeveel kiloton CO₂ zal de uitstoot van de luchtvaart van en naar Nederland tot 2020 toenemen, uitgaande van uw stelling dat absolute reductie niet mogelijk is?

74

Waarom wijst u er op pagina 18 van de Luchtvaartnota op dat deelname aan het Europese emissiehandelssysteem (ETS) niet mag leiden tot kosten en nationale belastingen die niet in verhouding staan tot de ons omringende landen, terwijl die landen zelf ook allemaal meedoen aan het ETS; wat bedoelt u daarmee?

75

Kunt u een inschatting geven van de meerprijs van een ticket voor een gemiddelde vlucht binnen Europa en een gemiddelde transatlantische vlucht, na de start van de deelname van de luchtvaartsector aan het ETS in 2012?

76

Als voor alle carriers de drie bepalende factoren «markt, kosten en kwaliteit» zijn, waarom kiest dit kabinet dan zo voor duurzaamheid, wat niet meer dan een onderdeel van de factor kwaliteit is, en waarom kiest dit kabinet niet voor radicale aanpassingen van de kosten?

77

Wat gaat het kabinet doen aan de reeds bestaande verplichtingen die het oplegt aan de luchtvaartsector; zullen die, evenals mogelijke nieuwe verplichtingen, ook allemaal tegen het licht gehouden worden om te kijken welke (negatieve) gevolgen ze hebben voor de concurrentiepositie? Zo ja, bestaat dan ook de mogelijkheid om de regels die deze verplichtingen opleggen, aan te passen?

78

Wanneer verwacht u welke in de Luchtvaartnota aangekondigde nota met instrumenten om de concurrentiepositie van de Nederlandse luchtvaartsector te bevorderen en te optimaliseren; zal dit kabinet nog in staat zijn om zelf een maatregel ter bevordering van de concurrentiepositie te bevorderen in te voeren?

79

Waarom spreekt u van een stapeling van kosten terwijl er in de luchtvaartsector geen enkele algemene belasting wordt betaald?

80

Kunt u een overzicht geven van de inspanningen die het kabinet heeft geleverd om te komen tot concurrentieneutrale belastingmaatregelen in de luchtvaart, zoals accijns op het kerosinegebruik op vluchten tussen Nederland en haar buurlanden?

81

Waarom is het op nul stellen van de ticketbelasting belangrijk voor het netwerk (de hubfunctie) van de mainport?

82

Hoe verhoudt de angst dat een vliegbelasting, zoals de onlangs op nul gestelde ticketbelasting, leidt tot verlies van het marktaandeel van Air France/KLM op de transfermarkt, zich tot de inschatting van SEO

(Stichting Economisch Onderzoek) dat Schiphol de komende tijd marktaandeel wint; heeft dit er mee te maken dat de ticketbelasting alleen op bestemmingsverkeer wordt geheven?

83

Hoe groot is het effect van de ticketbelasting (die alleen geldt voor bestemmingsverkeer) op de transfermarkt via het uitvallen van vluchten door een gebrek aan bestemmingsverkeer; welke bestemmingen zouden bijvoorbeeld minder frequent kunnen worden aangevlogen?

84

Is in de berekening van SEO ook meegenomen dat er meer ruimte op Schiphol beschikbaar blijft voor transferverkeer als de groei van het bestemmingsverkeer afvlakt door een ticketbelasting?

85

Is het afschaffen van de ticketbelasting de enige kostenmaatregel die dit kabinet neemt? Zo ja, zijn er geen andere mogelijkheden tot aanpassing van het financiële luchtvaartbeleid?

86

Bent u zich er van bewust dat verlaging van de kosten voor de luchtvaartsector neerkomt op het genoeg nemen met een lager overheidsdividend en/of minder werkgelegenheid rond de luchthaven?

87

Wat is de grens die u in acht neemt bij het verlagen van de kosten voor de luchtvaartsector?

88

Waarom wil het kabinet zich «nu of op termijn» inzetten om maatregelen te onderzoeken die kosten kunnen besparen binnen het domein security, terwijl daar nu vraag om is?

89

Wanneer gaat het kabinet mogelijke kostenbesparende maatregelen binnen het domein security onderzoeken en wanneer kan de Kamer daar informatie over verwachten?

90

Kunt u toelichten waarom in de Luchtvaartnota alleen de benodigde ruimte voor de ontwikkeling van de Nederlandse luchthavens wordt genoemd, met het oog op de doelstelling dat Nederland internationaal uitstekend bereikbaar moet zijn via een netwerk van verbindingen; waarom ontbreekt het Europese hogesnelheidstreinnetwerk in de opgesomde vijf speerpunten?

91

Waarom ontbreekt ook in paragraaf 5.3 «Luchthavens in perspectief van het netwerk» het hogesnelheidstreinnetwerk geheel?

92

Is het waar dat de hogesnelheidstrein tot circa 800 kilometer qua reistijd kan concurreren met het vliegtuig? Zo nee, tot welke afstand dan?

93

Welk deel van de vliegtuigbewegingen op Schiphol heeft nu steden binnen 800 kilometer van railknooppunt Utrecht als bestemming, en welk deel zal dit in 2020 zijn, bij de prognose van 580 000 vliegtuigbewegingen per jaar?

94

Is het denkbaar dat in 2020 een substantieel deel van het vervoer over afstanden onder de 800 kilometer per hogesnelheidstrein gaat in plaats van per vliegtuig? Zo ja, welke capaciteitsuitbreiding voor het spoor op Schiphol is daarvoor voorzien en/of nodig? Zo nee, waarom niet?

95

Hoe zal Schiphol in de toekomst omgaan met private ontwikkelaars zoals Chipshol en hoe is de verhouding tussen het ontwikkelbedrijf van Schiphol en private ontwikkelaars?

96

Waarop baseert u de behoefte aan zes luchthavens van nationale betekenis?

97

Wat zijn de voor- en nadelen van een dergelijk groot aantal luchthavens van nationale betekenis?

98

Ligt het niet meer voor de hand de luchtvaart te concentreren op een beperkt aantal luchthavens, zodat de overlast, de economische ontwikkeling en de investeringen in infrastructuur worden geconcentreerd?

99

Wat gebeurt er met de ontwikkeling van regionale luchthavens zolang het aantal van 510 000 vliegbewegingen per jaar op Schiphol niet wordt gehaald?

100

Is het juist dat de bedrijfseconomisch gezien kritische massa voor regionale luchthavens minimaal 50 000 civiele vliegtuigbewegingen en 5 miljoen passagiers is? Zo nee, wat is de kritische massa dan?

101

Welke financiële risico's lopen de regionale luchthavens, in de vorm van zich niet uitbetalende investeringen op deze luchthavens, en de rijks-, provinciale en gemeentelijke overheden, door investeringen in infrastructuur en bedrijventerreinen, als blijkt dat op onjuiste gronden uitgegaan wordt van een forse groei van de luchtvaart tot 2020?

102

Wat zijn de gevolgen voor de stedelijke en ruimtelijke ontwikkeling en natuur en landschap bij de regionale luchthavens, als op onjuiste gronden uitgegaan wordt van een forse groei van de luchtvaart tot 2020?

103

Realiseert u zich dat het openhouden van uitbreidingsopties voor zes regionale luchthavens en Schiphol een forse hypotheek legt op de omgeving van deze luchthavens en verwachtingen wekt bij regionale bestuurders die zeker niet overal zullen worden waargemaakt?

104

Waarom gaat het kabinet ervan uit dat luchtvaartmaatschappijen zelf tot een herverdeling van vluchten zullen komen en hoe realistisch is deze verwachting, gezien het feit dat bijvoorbeeld EasyJet al heeft aangegeven niet vrijwillig te willen meewerken aan welke uitplaatsing dan ook?

105

Hoe verklaart u de verschillen tussen de aantallen luchthavens op pagina 59 en de aantallen op pagina 56?

106

Hoeveel heliplatforms en hoeveel sportvliegvelden zijn er in Nederland?

107

Welke randvoorwaarden stelt de Europese Unie aan een luchthavensysteem (MAS; Multi Airport System); moeten alle deelnemende luchthavens bijvoorbeeld in dezelfde agglomeratie liggen?

108

Is het voor een van de vliegvelden Eindhoven, Lelystad, Twente en Niederrhein/Weeze onzeker of het deel mag uitmaken van het Schiphol-MAS?

109

Worden Europese randvoorwaarden aan een MAS de komende jaren gewijzigd?

110

Is het waar dat de Luchthaven Twente geen onderdeel zal uitmaken van het stelsel van samenwerkende luchthavens? Zo ja, hoe verklaart u dan uw voorkeur om Twente uitdrukkelijk als mogelijke vestigingsplaats te beschouwen voor de uit te plaatsen vliegbewegingen van Schiphol?

111

Heeft de regering al concrete stappen gezet in de richting van een nationaal luchthavensysteem bestaande uit Schiphol en Lelystad Airport?

112

Zijn er zonder nationaal luchthavensysteem juridische mogelijkheden om vliegtuigbewegingen uit te plaatsen van Schiphol naar Lelystad? Zo ja, welke?

113

Is er in de Luchtvaartnota sprake van een nieuwe definitie van «selectieve ontwikkeling van de luchtvaart»; dit betekende tot voor kort toch het niet meer toelaten van alle soorten vluchten, maar selecteren met het oog op een vermindering van de geluidshinder en op economische toegevoegde waarde, en niets slechts het afstemmen van vraag en aanbod?

114

Kunt u verduidelijken wat u verstaat onder het begrip «selectiviteit», als volgens de Luchtvaartnota bestaande verbindingen moeten worden onderhouden en nieuwe verbindingen moeten worden gerealiseerd (zie pagina 6 van de nota); op welke verbindingen heeft het begrip selectiviteit dan betrekking?

115

Welke gevolgen hebben marktontwikkelingen op de beoogde selectieve ontwikkeling van de luchtvaart?

116

Welke gevolgen hebben wijzigingen (in richting of tempo) van de beoogde selectieve ontwikkeling?

117

Waarom is het begrip «selectiviteit» in de Luchtvaartnota alleen voor Schiphol concreet uitgewerkt; geldt voor de andere luchthavens dat het beleidsuitgangspunt is dat alle vraag wordt gefaciliteerd?

118

Waarom wordt het begrip selectiviteit in de Luchtvaartnota louter ingevuld op basis van de criteria van wel of geen hub-gebonden karakter (om te bepalen welke vluchten kunnen worden uitgeplaatst) en de technologische geavanceerdheid van vliegtuigen?

119

Kunt u de Kamer uw huidige visie op het begrip selectiviteit doen toekomen op het punt van vliegverkeer dat essentieel /minder essentieel is voor de kwaliteit van het verbindingennetwerk van Schiphol?

120

Bent u bereid om voor de luchthavens van «nationaal belang» algemene regels op te stellen uit het oogpunt van selectieve, duurzame ontwikkeling en de bescherming van de gezondheid en leefkwaliteit van de omwonenden van luchthavens?

121

Kunt u de Kamer het rapport «Ontwikkeling van een houdbaar afwegingskader voor het luchtvaartpolitieke selectiviteitsbeleid op Schiphol» van SEO van februari 2008 met de verfijning van medio 2008 doen toekomen?

122

Wanneer komt er een vervolg op het SEO-rapport over selectiviteitsbeleid met criteria voor prioriteiten van netwerkverbindingen voor een selectieve ontwikkeling van het luchtverkeer op Schiphol?

123

Verstaat u onder selectiviteit ook het nastreven van een verschuiving van vluchten naar passagiersbewegingen via het spoor? Zo ja, waarom besteedt u daar geen aandacht aan in de Luchtvaartnota?

124

Waarom spreekt de Luchtvaartnota over het verplaatsen naar het buitenland (of vraaguitval) van luchtvaart waarvoor in Nederland geen plaats meer is?

125

Is bij de opmerking over het over het verplaatsen van luchtvaart naar het buitenland overwogen dat het vervoer ook per hogesnelheidstrein (of auto) kan plaats vinden?

126

Zou het voor de BV Nederland nadelig zijn als de hogesnelheidstrein een deel van het vervoer per vliegtuig overneemt en wat zou dit betekenen voor de broeikasgasemissies en de luchtvervuiling per reiziger?

127

Op welke regionale luchthavens doelt u precies onder punt 1 in het kader op pagina 61 van de Luchtvaartnota (Uitbreiding regionale luchthaven-capaciteit)?

128

Waarom stelt u bereid te zijn tot verder capaciteitsuitbreiding op luchthavens van nationale betekenis?

129

Welke stappen worden tot 31 december 2012 ondernomen ter voorbereiding op besluitvorming over mogelijke verdere capaciteitsuitbreiding op luchthavens van nationale betekenis?

130

Wat is de reden dat dit kabinet al projecten voorbereidt die pas in de verre toekomst noodzakelijk zijn, gezien de terugval in de groei van de luchtvaartmarkt; zou, gezien de grote onzekerheid en de beschikbare tijd, niet kunnen worden volstaan met het reserveren van ruimte?

131

Kunt u een overzicht geven van de overheidsmiddelen die sinds 1999 naar de verschillende regionale vliegvelden zijn gevloeid in de vorm van directe overheidssteun door landelijke, provinciale of gemeentelijke overheden, in de vorm van het aanvullen van tekorten van regionale luchtverkeersleidingen door de Luchtverkeersleiding Nederland of anderszins?

132

Hoe verwacht u dat deze geldstromen naar de regionale vliegvelden zich in de toekomst zullen ontwikkelen?

133

Hoe gaat het kabinet er voor zorgen dat de stimuleringsmaatregelen ten behoeve van de regionale luchthavencapaciteit geen verkapte staatssteun, via de kas van Schiphol, aan de regionale luchthavens wordt?

134

Kunt u overzichtelijk aangeven welke maatregelen u wilt gebruiken om een eventuele groei in de luchtvaart te kunnen beteugelen?

135

Waarop baseert u het aantal van 580 000 vliegtuigbewegingen dat geacommodeerd zou moeten worden en hoe komt u tot de scherpe verdeling tussen 510.00 op Schiphol en 70 000 bij andere luchthavens?

136

Komen de in de Luchtvaartnota opgenomen groeiscenario's overeen met de cijfers uit de sector, met name van de netwerkaanbieders?

137

Deelt u de verwachting die in de luchtvaartwereld geuit wordt, dat de economische crisis zo diep is dat het vervoer van passagiers en vracht pas over vijf á tien jaar weer op het niveau is van 2007/2008?

138

Is het waar dat er in 2008 al een dalende trend was in de vraag naar luchtvervoer? Zo ja, is het waar dat dit mede een gevolg was van de hoge brandstofkosten? Is het juist dat een mogelijk economisch herstel gepaard zal gaan met opnieuw stijgende brandstofkosten, omdat de vraag naar olie dan weer zal toenemen? Is dan de conclusie te trekken dat een eventueel economisch herstel niet per definitie het herstel van de luchtvaartsector zal betekenen?

139

Kunt u ingaan op de berichtgeving in het Financieel Dagblad d.d. 9 juni 2009, waarin gesteld wordt dat de luchtvaartsector in 2008-2009 in totaal zo'n 20 miljard euro verlies maakt, en daarbij uiteenzetten wat de gevolgen zullen zijn van deze verliezen?

140

Kunt u een berekening overleggen en de belangrijkste concrete factoren benoemen waarmee wordt aangetoond dat ondanks de afwezigheid per saldo van groei op Schiphol sinds 2000 en ondanks een zeer diepe economische crisis, waardoor het vervoer op Schiphol dit jaar naar verwachting tot onder de 400 000 vliegbewegingen zal wegzakken, er in 2020 580 000 vliegtuigbewegingen zullen zijn (en er dus vanaf 2011 jaarlijks minstens 5% groei in vliegbewegingen plaatsvindt)?

141

Kunt u een probabilistische in plaats van een deterministische prognose laten maken voor het aantal vliegbewegingen in 2020?

142

Welke verwachting heeft de KLM over de ontwikkeling van haar vervoer via Schiphol op dit moment (medio juni)?

143

Is het waar dat de hubs in het Midden-Oosten gunstig liggen voor de transfer van Amerika naar Zuid-Oost-Azië en dat dit juist belangrijke verbindingen zijn waarop veel groei wordt verwacht?

144

Verwacht u, ook gezien de sterke uitbouw van bijvoorbeeld de luchtvaartmaatschappij Emirates, dat de hubs in het Midden-Oosten geduchte concurrenten zullen zijn voor de transfer via de West-Europese luchthavens? Zo neen, waarom niet?

145

Welk aandeel had de transfer van Amerika naar Zuid-Oost-Azië (India, zuidelijke helft China, Vietnam, Indonesië, enzovoorts) op Schiphol in 2007 en welk aandeel is voor deze verbindingen in de prognoses voor 2020 berekend; zou dit aandeel ook nagenoeg nul kunnen zijn in 2020 en wat betekent alleen deze factor al voor de prognose voor 2020?

146

Waarom is SEO uitgegaan van de hoogste groeiverwachting (Global Economy, GE-scenario) om te beoordelen of de prognose van 580 000 vliegtuigbewegingen in Nederland in 2020 nog realiteitsgehalte heeft?

147

Deelt u de mening dat het onderzoek van SEO aantoont dat de prognose van 580 000 vliegtuigbewegingen in Nederland in 2020 niet volkomen onrealistisch is, maar wel erg onwaarschijnlijk?

148

Deelt u bovendien ook de mening dat de verwachtingen voor de komende jaren van The Economist, waar SEO vanuit gaat, veel te optimistisch zijn, omdat volgens the Economist in Nederland in 2009 en 2010 sprake is van een economische groei van resp. -1,9 % en +0.8 % (zie tabel 2 in het SEO-onderzoek)?

149

Wat bedoelt u met de volgende uitspraak op pagina 64: «Het SEO-onderzoek geeft aan dat de kans, dat er in 2020 580 000 vliegtuigbewegingen gerealiseerd worden, groter is geworden door het op nul stellen van de vliegbelasting»?

150

Kunt u aangeven welke factoren juist bijdragen aan een kleinere kans dat die 580 000 vliegtuigbewegingen gerealiseerd worden en wat daarvan de relatieve bijdrage is?

151

Wat wordt in het SEO-onderzoek bedoeld met de volgende zin op pagina 1: «Fundamentele wijzigingen in de plausibiliteit van de gehanteerde uitgangspunten zich sinds 2008 niet voorgedaan.»?

152

Deelt u de mening dat zich voor en in 2008 zich wel een aantal fundamentele wijzigingen heeft voorgedaan, dat nog niet in de oude prognoseberekeringen voor de door SEO gebruikte groeiscenario's ten behoeve van de Alderstafel was verwerkt, zoals een door het Internationaal Energie Agentschap (IEA) voorspelde olieprijs van circa 100 dollar in 2020, een prijs voor CO₂-uitstoot (via het ETS), consolidatie tot Air France-KLM, sterke ontwikkeling van de Emirates en enkele luchthavens in het Midden-Oosten en een steeds beter verbindingennet met hogesnelheidstreinen in Europa?

153

Kunt u concreet aangeven hoe elk van bovengenoemde factoren in de oude prognoseberekeringen voor de vier groeiscenario's was opgenomen en wat analytisch gesproken hiervan het effect was op de groei-prognoses?

154

Is SEO, voor de analyse op pagina 64 dat bij de verschillende netwerk-scenario's de vliegtuigbewegingen in 2020 in de orde van grootte tussen 570 000 en 675 000 liggen, uitgegaan van verschillende economische scenario's om varianten van het scenario met de grootste economische groei (GE-scenario)?

155

Waarom heeft SEO ervoor gekozen om te rekenen met de aanname dat «zich vanaf 2010 een krachtig herstel voordoet, met een economische groei binnen Europa van 2.7% per jaar.» (zie pagina 8 in het SEO-onderzoek)?

156

Deelt u de mening dat de cijfers van SEO al achterhaald zijn, zoals blijkt uit een persbericht van IATA onder de kop «Demand decline slows but no recovery in sight», dat melding maakt van «3.1% decline in passenger demand and a 21.7% fall in cargo demand compared to April 2008»?

157

Hoe verklaart u dat, na alle zorgelijke verhalen over de afbrokkelende positie van Schiphol ten gunste van de Franse luchthaven Charles de Gaulle, nu opeens de omgekeerde ontwikkeling wordt voorzien, blijkens de conclusie van SEO dat de positie van KLM en dus van Schiphol binnen het Air France-KLM-netwerk sterker wordt, wat een extra sterke groei van het aantal vluchten met zich meebrengt (zie pagina 9 in het SEO-onderzoek)?

158

Waarom vond u het niet nodig dat het SEO-onderzoek zich primair zou richten op de in de motie Cramer-Tang op kamerstuk 29 665, nummer 123, genoemde factoren (kosten voor CO₂-emissies (ETS), het effect van het Open Skies-verdrag met de VS, de consolidatie van luchtvaartmaatschap-

pijen, de opgekomen concurrerende hubs in het Midden-Oosten en het verbeterde hogesnelheidstreinnetwerk in Europa), maar vooral op de implicaties van de sterk gewijzigde economische omstandigheden (zie pagina 2 in het SEO-onderzoek)?

159

Bent u bereid alsnog invulling te geven aan de motie Cramer-Tang, voorafgaande aan het rondetafelgesprek over de Luchtvaartnota in de Kamer na het zomerreces?

160

Kan, gezien het feit dat uit het SEO-onderzoek blijkt dat de prognose van 580 000 vliegbewegingen in Nederland in 2020 alleen haalbaar is als de effecten van de crisis meevallen en gevolgd worden door periodes van sterke groei, en als tevens een groot deel van de groei binnen het Air France-KLM-netwerk voor een belangrijk deel neerslaat binnen Nederland, gesteld worden dat als de factoren uit de motie Cramer-Tang wel bij het onderzoek betrokken zouden zijn, die prognose mogelijk niet meer haalbaar zou zijn gebleken?

161

Is het juist dat Alders zijn prognose van 580 000 vliegtuigbewegingen ergens midden tussen de toenmalige prognoses van de vier groei-scenario's heeft gekozen? Zo ja, waarom verlaagt u de prognose van 580 000 niet met hetzelfde percentage als de geactualiseerde GE-prognoseberekening, die met 25% (aantal vliegbewegingen) á 30% (aantal passagiers) naar beneden is bijgesteld?

162

Met welk kwaliteitsniveau van het netwerk van hogesnelheidstreinverbindingen in Europa is gerekend bij de berekening van de geactualiseerde prognoses voor 2020?

163

Is bij de berekening van de geactualiseerde prognoses voor 2020 gerekend met een, vanwege de klimaatbeleidsontwikkeling en de energiemarktontwikkelingen, toenemend aandeel in het intra-Europees passagiersvervoer voor de hogesnelheidstreinen? En zo ja, hoe precies?

164

Waarom hebt u ten behoeve van de geactualiseerde prognose de andere drie groeiscenario's (SE (Strong Europe), TM (Transatlantic Market) en RC (Regional Communities)) niet ook laten doorrekenen?

165

Is te verwachten dat ook voor de andere drie groeiscenario's de prognoses 25 á 30 % lager worden? Zo nee, welk percentage daling is voor deze drie groeiscenario's te verwachten en wat zijn de argumenten voor dit verschil?

166

Zijn prognoses voor het aantal vliegtuigbewegingen voor GE, SE, TM en RC van respectievelijk 612 000, 400 000, 500 000 en 300 000 vliegtuigbewegingen plausibel, en dus een geactualiseerde groeioprognose voor 2020 van 450 000 in plaats van de 580 000 vliegtuigbewegingen, waar de commissie Alders nog van uit ging?

167

Hoeveel weken heeft SEO aan het onderzoek kunnen besteden?

168

Kan SEO binnen twee maanden voor de vier groeiscenario's GE, SE (Strong Europe), TM (Transatlantic Market) en RC (Regional Communities) een echt geactualiseerde prognoseberekening voor 2020 kunnen maken waarbij het rekenmodel zodanig wordt gemodificeerd dat de volgende aspecten goed in het model kunnen worden opgenomen: a. de door IEA verwachte hoge olieprijs, b. de CO₂-kosten, c. de gevolgen van het ontstaan van Air France-KLM en het doorzetten van de hubstrategie van Delta in plaats van NorthwestAirlines, d. de toenemende concurrentie uit het Midden-Oosten door de Emirates en luchthavens als Dubai op de transfermarkt, e. het hogesnelheidstreinnetwerk in 2020 en f. de meest recente inzichten over de diepte van de crisis? Zo nee, hoeveel tijd zou SEO daarvoor nodig hebben?

169

Bent u bereid SEO op korte termijn bovenstaande opdracht te geven ten behoeve van de behandeling van de Luchtvaartnota?

170

Is het denkbaar dat er twee extra scenario's worden uitgewerkt, te weten een nulgroeiscenario en een krimpscenario?

171

Kent u het artikel van SEO-luchtvaartexpert Prof. J. de Wit in het vakblad Economisch Statistische Berichten (ESB) d.d. 6 maart 2009?

172

Hoe interpreteert u de constatering van Prof. J. de Wit: «De komende tijd zal de netwerkqualiteit op Schiphol door een aantal specifieke factoren verder onder druk komen te staan.» en hoe verhoudt zich deze uitspraak volgens u met de uitspraken in het SEO-onderzoek over het handhaven van stevige groeiprognoses voor het vliegverkeer in Nederland?

173

Hoe interpreteert u de constatering van Prof. J. de Wit dat «al met al bij een groeiende recessie de kans op aanpassingen in het KLM-AF netwerk toeneemt, waarbij primair de directe connectiviteit van Schiphol geraakt wordt» en dat door het langzaam van de markt verdwijnen van NorthwestAirlines en de voor Schiphol minder gunstige Deltastrategie «een deel van de transfer tussen de Verenigde Staten en Europa via Schiphol opdroogt» en hoe verhouden deze constatering zich met het uitgangspunt in het SEO-onderzoek dat de positie van Schiphol zich kan versterken in het intercontinentale Air France-KLM-netwerk?

174

Wat zou de prognose voor 2020 zijn als Air France-KLM zijn transfermarkt voor een belangrijk deel in Parijs zou gaan concentreren?

175

Zou het, gezien de conclusie van Prof. J. de Wit dat het lijnennet van Schiphol door de relatief kleine thuismarkt bijna onmogelijk op peil kan blijven en dat in economisch moeilijke tijden de keuze valt op het ineen schuiven van het verbindingennetwerk van een duo-hub en wel ten gunste van de luchthaven met de grootste thuismarkt, niet logisch zijn om, zo mogelijk, de catchment area (de thuismarkt) van Schiphol te vergroten, in plaats van de positie van Schiphol te verzwakken door samenwerking tussen Schiphol en de regionale luchthavens (zie pagina 57 van de Luchtvaartnota)?

176

In welke mate kan een betere verbinding van Schiphol met het nabije buitenland door middel van hoge snelheidstreinen de thuismarkt van Schiphol vergroten?

177

Hoe interpreteert u de constatering van Prof. J. de Wit dat «vooral Amsterdam en Frankfurt door hun relatief grote transfermarkt bij uitstek gevoelig zijn voor deze nieuwe concurrentie.» (bedoeld is concurrentie vanuit nieuwe hubs als Dubai en de Emirates, met geschatte kostenvoordelen van 18 tot 32%)?

178

Hoe ziet u deze Luchtvaartnota in het geval dat de wereldwijde luchtvaart niet structureel zal groeien?

179

Wat zouden de effecten van mogelijk lagere groeicijfers voor 2020 van het aantal vliegtuigbewegingen in Nederland zijn op het beleid voor Schiphol, op de noodzaak van het sterker benutten van regionale luchthavens en op investeringen?

180

Is het denkbaar dat in het jaar 2020 substantiële groei op regionale luchthavens in Nederland heeft plaatsgevonden en dat op Schiphol minder dan 500 000 vliegtuigbewegingen plaatsvinden, hoe zou u een dergelijke situatie beoordelen en hoe kunt u hierop sturen?

181

Is het denkbaar dat er voor 2020 extra infrastructuurinvesteringen in de omgeving van regionale luchthavens hebben plaatsgevonden om extra groei van vliegbewegingen aldaar te faciliteren?

182

Hoe ziet de «Boerenlandvariant» voor de aanleg van de N201 eruit?

183

Welke acties gaat u nemen om de adviezen van de Commissie ROL in te vullen voor een meer integraal beleid in de regio, waarbij beprijzen van ruimte en reservering voor ruimte als prikkel wordt ingezet voor zuinig omgaan met de schaarse ruimte?

184

Waarop baseert u de 50–50 verdeling van de 70 000 vliegtuigbewegingen die Eindhoven en Lelystad zouden moeten accommoderen?

185

Hoe realistisch zijn de aannames ten aanzien van de «basiswaarde» van Twente, gezien de feiten dat er voorlopig geen treinstation komt, de toegangswegen niet toereikend zijn en de landingsbaan eerst met 20% zou moeten worden verlengd?

186

Wordt er in de Luchtvaartnota vooruitgelopen op de besluitvorming over de twee vlekkenplannen voor Twente, door uit te gaan van de Luchthaven Twente als een luchthaven van nationaal belang?

187

Kunt u aangeven wat de laatste stand van zaken is bij het gebiedsontwikkelingsproces voor Twente en wanneer u van plan bent definitief te kiezen tussen de twee varianten?

188

Zal de mogelijkheid van Euregionale samenwerking in Twente onderzocht worden, voordat er een beslissing wordt genomen over de keuze tussen vlekkenplan A of vlekkenplan B?

189

Is het juist dat de optelsom van vlekkenplan B met de 20 000 vliegtuigbewegingen uit het Aldersadvies in Twente zou leiden tot 4,8 miljoen passagiers per jaar? Zo ja, is dit niet een te hoge belasting voor de regio?

190

Bent u bereid de Vliegwielen Twente Maatschappij (VTM) op te dragen bij haar uitwerking van de vlekkenplannen het advies van de Commissie MER over te nemen?

191

Waarom gaat de Luchtvaartnota op pagina's 74 en 75, waar wordt gesproken over trein- en spoorverbindingen, slechts in op de rol van spoorlijnen als achterlandverbinding voor luchthavens of substitueert voor vliegverkeer; kunnen juist trein- en wegvervoer op zich niet veel bijdragen aan de grensoverschrijdende bereikbaarheid van de Nederlandse economie?

192

Bent u het eens met de stelling dat innovatieclusters in de praktijk veelal op Euregionale schaal werken en dat die clusters vooral moeten worden ondersteund met het verbeteren van de bereikbaarheid op de middellange afstand door middel van treinverbindingen en snelbussen?

193

Bent u bereid om de verbindingen tussen Twente en Münster, tussen Groningen en Noord-Duitsland en tussen Belgisch en Nederlands Brabant te verbeteren?

194

Op basis van welk onderzoek stelt u dat door de introductie van Single European Sky (SES) en een dienstengevolge flexibeler gebruik van het luchtruim, de uitstoot van broeikasgassen door de luchtvaart wordt beperkt en is er daarbij rekening mee gehouden dat het aanbieden van extra capaciteit en kortere, dus snellere en goedkopere routes zal leiden tot een verdere groei van de luchtvaart?

195

Hoeveel verwacht u dat de luchtvaart door de introductie van SES tot 2020 zal groeien en hoeveel efficiënter wordt de luchtvaart door SES tot 2020?

196

Hoe zijn partijen uit de General Aviation betrokken geweest bij de totstandkoming van de Luchtvaartnota?

197

Moet in de ambitie om de geluidhinder en emissies van Aerial Work te reduceren, het voornemen gelezen worden om deze sector niet te laten groeien?

198

Bent u van mening dat opleiding van piloten een voorwaarde is voor een gezonde luchtvaartsector?

199

Hoe verhouden de rijksambities in de Luchtvaartnota zich tot de ambitie om hinderbeperking van opleidingsvluchten te realiseren; moet uit de Luchtvaartnota de ambitie gelezen worden om het aantal opleidingsvluchten te reduceren?

200

Waarom blijft het van groot belang om te investeren in de veiligheid van de sport- en recreatieluchtvaart; is het veiligheidsniveau van de sport- en recreatieluchtvaart op dit moment onvoldoende, bijvoorbeeld in vergelijking met andere landen?

201

Heeft de transponderverplichting voor gemotoriseerd klein luchtverkeer geleid tot een verbetering van het veiligheidsniveau of juist tot een verslechtering ervan?

202

Welke invloed hebben eisen die volgen uit Natura 2000 op het level playing field in de luchtvaartsector; welke extra eisen moet Schiphol hierdoor hanteren en tot welke extra kosten leidt dat?

203

Waarom vraagt Schiphol de hogere tarieven – of hogere tarieven met een andere systematiek – niet tot 7.00 uur, om ook voor het uur tussen 6.00 en 7.00 uur een prikkel in te bouwen om luchtvaartmaatschappijen ertoe aan te zetten om, indien mogelijk, een uur later te vliegen?

204

Is het kabinet het er mee eens dat er ook voor de luchtvaart forse CO₂-uitstootreductiedoelstellingen moeten worden vastgesteld?

205

Wat is de Nederlandse inzet met betrekking tot de luchtvaart bij de VN-klimaattop in Kopenhagen, uitgaande van de stelling: «Het kabinet zal zich er samen met de EU sterk voor maken dat er een doorbraak naar een mondiaal systeem tot stand komt»; is het kabinet bijvoorbeeld van mening dat de luchtvaart onder de klimaatdoelstellingen van Kopenhagen moet gaan vallen?

206

Wat zou volgens u de doelstelling moeten zijn (% emissiereductie ten opzichte van welk basisjaar) van het mondiale systeem dat u bepleit om de luchtvaartemissies te beperken?

207

Wilt u in Kopenhagen alleen praten over een wereldwijd open-ETS of zijn andere systemen, zoals een klimaatheffing op uitstoot/brandstof, of een systeem dat in eerste instantie alleen geldt voor de Annex1 landen wat u betreft ook opties?

208

Wat bedoelt u met de stelling dat in 2010 tijdens de 37e Assembly van ICAO (International Civil Aviation Authority) «mogelijk verdere stappen op dit terrein gezet kunnen worden afhankelijk van het resultaat van de onderhandelingen in Kopenhagen»?

209

Is het de inzet van het kabinet om in 2010 in ICAO-verband een systeem uit te werken dat vanaf 2012 effectief wordt? Zo ja, welke planning heeft het kabinet voor ogen en welke beslissingen moet daartoe in Kopenhagen nog worden genomen?

210

Op basis van welke wetenschappelijke gegevens verwacht u dat na 2020 wel absolute reductie van de CO₂-uitstoot mogelijk is?

211

Op welke onderzoeken baseert u zich als u stelt dat een duurzaam alternatief voor kerosine een strategische mogelijkheid tot emissiereductie is en wordt daarbij ook rekening gehouden met de emissies tijdens de productie van de brandstof en het ruimtebeslag van de productie?

212

Wat kunt u melden over de niet-CO₂-gerelateerde klimaateffecten van biobrandstoffen die worden gebruikt in straalmotoren?

213

Bent u bereid om een duurzaamheidskader voor biobrandstoffen voor gebruik in de luchtvaart op te stellen waarin rekening wordt gehouden met alle klimaateffecten?

214

Bent u bereid om onderzoek naar de klimaateffecten van alternatieve (bio-)brandstoffen te financieren?

215

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van de convenanten Hinderbepalende maatregelen en Omgevingskwaliteit?

216

Op welke manier is de € 30 miljoen besteed die beschikbaar is gesteld voor de bevordering van de kwaliteit van de leefomgeving in de Schiphol-regio?

217

Is het waar dat het uur van 6.00 tot 7.00 uur 's ochtends een van de kwetsbaarste uren van de nacht is voor slaapverstoring, omdat mensen dan licht slapen?

218

Welke acties hebt u ondernomen voor de uitvoering van de motie op kamerstuk 29 665, nummer 131, over tariefdifferentiatie tussen 6.00 en 7.00 uur? Waar in de luchtvaartnota gaat u in op deze tariefdifferentiatie conform uw toezegging (Handelingen TK 57-4665, 19 februari 2009)?

219

Gelden tussen 6.00 en 7.00 uur hogere start- en landingstarieven (tariefdifferentiatie)? Zo ja, hoeveel zijn die hoger dan overdag?

220

Hoe heeft u gevolg gegeven aan uw toezegging (Handelingen 6-364 d.d. 27 september 2007) naar aanleiding van de motie van Cramer c.s. op kamerstuk 30 452, nummer 30 over nachtsluiting op regionale luchthavens?

221

Is inmiddels duidelijk of bij de diverse voor uitplaatsing beoogde regionale luchthavens uitgegaan wordt van nachtsluiting van 23.00 tot 7.00 uur voor structureel vliegverkeer?

222

Wat is de opvatting van de milieu- en bewonersorganisaties bij elk van die luchthavens over eventuele uitplaatsing van vliegtuigbewegingen in relatie tot geluidhinder?

223

Bent u van mening dat de belangen van omwonenden niet in deze afweging bij besluitvorming over openingstijden hoeven worden meegenomen, gezien de stelling op pagina 67 van de Luchtvaartnota dat besluitvorming over openingstijden maatwerk vereist «waarbij zowel de belangen van netwerkontwikkeling als regionaal ruimtelijk-economische ontwikkeling worden afgewogen.»?

224

Welke actie heeft u ondernomen op de motie Cramer-Tang op kamerstuk 29 665, nummer 125 over het geven van inzicht en zekerheid aan de bevolking in de geluidsbelasting in hun woonwijk?

225

Heeft u als selectiviteitsoptie een verbod op binnenlandse vluchten en een verbod op vluchten op regionale luchthavens tussen 23.00 en 07.00 overwogen?

226

Bent u van mening dat goedkope vluchten, waarvoor low-cost luchtvaartmaatschappijen per dag zo vaak mogelijk op en neer vliegen, wat leidt tot vertrek in de zeer vroege ochtenduren en aankomst na middernacht, belangrijker zijn dan de nachtrust van omwonenden van vliegvelden? Zo nee, heeft u overwogen een achturige nachtsluiting verplicht te stellen voor de regionale luchthavens?

227

Is het mogelijk om in de verdragen die regelen dat er voor vliegvelden net over de grens over Nederlands grondgebied geland en gestart mag worden, een achturige nachtsluiting van het luchtruim op te nemen? Zo ja, bent u bereid daarover met onze buurlanden in overleg te treden?

228

Wat is het doel van een onderzoek naar het opheffen van het onderscheid tussen binnen- en buitengebied; overweegt u om een groter aantal zwaar geluidsbelaste woningen te accepteren dan nu als norm geldt?

229

Waarom richt u het onderzoek op verlaging van het aantal ernstig gehinderden in het buitengebied niet, binnen de randvoorwaarde van het huidige aantal zwaar belaste woningen, puur op moderne operationele maatregelen en de mogelijkheden die ontstaan als op termijn alleen stille vliegtuigen met zeer moderne navigatie worden toegestaan?

230

Waarom trekt u niet de conclusie dat uitplaatsing van vliegtuigbewegingen naar regionale luchthavens niet wenselijk is, als de prognose voor 2020 als gevolg van de recessie en de minder gunstige factoren voor het luchtvaartvolume voor Schiphol zoals hoge olieprijsen, aanzienlijk onder de 580 000 vliegtuigbewegingen uitkomt?

231

Bestaat nog steeds de intentie om na 2011 de lokale geluidsnormen in de woonwijken die de geluidskwaliteit voor de toekomst kunnen garanderen, te schrappen, terwijl de onzekerheid voor de bewoners in allerlei woonwijken over de toekomstige geluidsbelasting daardoor toeneemt?

232

Wat gaat u doen om de handhaafbaarheid van de regels in het nieuwe geluidsnormenstelsel Vliegen Volgens Afspraak (VVA), dat een ingewikkeld complex van regels blijkt te zijn met tal van uitzonderingen, op hetzelfde niveau te brengen als bij de normen in de handhavingspunten in het huidige stelsel?

233

Welke handhavingspunten in het huidige geluidsnormenstelsel geven – en geven vermoedelijk nog steeds – aanleiding voor perverse effecten door de ligging van die punten in het landelijk gebied?

234

Wordt onderzoek gedaan naar de locatie van lokale normen waarmee de perverse effecten worden voorkomen?

235

Bent u bereid bovenbedoelde handhavingspunten in het huidige geluidsnormenstelsel te verschuiven naar woonkernen en woonwijken – met aanpassing van de grenswaarde aan de locatie – zodat tijdens het experiment de komende jaren met beide normenstelsels naast elkaar de perverse effecten achterwege kunnen blijven?

236

Wordt nog onderzoek gedaan naar behoud van een stelsel van lokale grenswaarden met de kwaliteit van ijkpunt om daarmee het probleem van juridisering te ondervangen?

237

Waarom is het advies van prof. Michiels (Universiteit Tilburg) over het nieuwe normen- en handhavingstelsel voor Schiphol, dat in de Alderstafel aan de orde is geweest, bestempeld als «vertrouwelijk»?

238

Bent u bereid het advies van prof. Michiels naar de Kamer te sturen, zodat alle betrokken er kennis van kunnen nemen om zo hun eigen mening te kunnen vormen?

239

Bij welke onafhankelijke deskundige zult u advies inwinnen over de gelijkwaardigheid van de rechtsbescherming van het nieuwe en het oude geluidsnormenstelsel?

240

Geeft de tabel op pagina 102 over de luchtvaartveiligheid de ICAO-ranking aan?

241

Wat wordt concreet bedoeld met de opmerking dat vasthouden en verbeteren van het huidige niveau van veiligheid continue bijstelling en investering in de veiligheidssystemen vergt; wie stelt er bij, wie moet er investeren en wie eist deze verbeteringen?

242

Klopt het dat uit de verschuiving van reactief naar proactief onderzoek volgt dat er in de toekomst minder onderzoek naar incidenten en ongevallen zal worden gedaan?

243

Hoe verhoudt de doelstelling «level playing field» zich met de unieke Nederlandse situatie met betrekking tot externe veiligheid?

244

Wat is uw visie op een acceptabel en concurrerend kostenniveau in relatie tot een aanvaardbaar security niveau?

245

Is er een tekort aan technisch personeel in de luchtvaart, nu of voorzien voor de toekomst?

246

Acht u de Lelystad Airport Academy, waar studenten op MBO- en HBO-niveau onderwijs en training krijgen in luchtvaartgerelateerde technische en dienstverlenende vakken, een initiatief dat in het kader van de Luchtvaartnota steun verdient?

247

Welk probleem ligt ten grondslag aan het feit dat het kabinet het nodig vindt om een actievere rol te gaan spelen in de luchtvaart?

248

Hoe ontwikkelt zich de rol van de overheid in de luchtvaart in de rest van Europa en de wereld?

249

Waaruit bestaat de genoemde verandering van beleid ten aanzien van de rol van het Rijk in de luchtvaart en hoe gaat deze verandering zich concreet manifesteren?

250

Als er afgestapt wordt van «besturen op afstand», betekent dit dan dat er minder afstand komt, dus dat het ministerie van VenW zich meer gaat bezig houden met de gang van zaken in de luchtvaartsector, of wordt bedoeld dat de luchtvaartpartijen (nog) meer invloed krijgen op de gang van zaken bij het ministerie?

251

Moet de Luchtvaartnota zo gelezen worden dat hierin het voornemen wordt geuit om de formele sturingsinstrumenten voor het Rijk uit te breiden? Zo ja, op welke wijze zal dit voornemen worden geconcretiseerd?

252

Kan het kabinet binnen een samenwerkingsmodel nog wel de eigen eindverantwoordelijkheid voor het luchtvaartbeleid en de daarbij behorende maatschappelijke en politieke doelstellingen waarmaken; leidt een samenwerkingsmodel niet tot vaagheid en onduidelijkheid over politieke verantwoordelijkheden en bieden wettelijke regimes niet veel meer garantie op het bereiken van doelstellingen op onder andere het gebied van klimaat?

253

Gaat het Rijk zich als «samenwerkingspartner» ook mengen in het ondernemen, terwijl het Rijk ook al aandeelhouder en toezichthouder is?

Zo ja, welke ruimte krijgen luchthavens dan nog om eigen initiatieven te ontplooien?

254

Wat is de reactie van de geconsolideerde marktpartijen op de nieuwe sturingsfilosofie die het Rijk beoogt?

255

Is de nieuwe sturingsfilosofie niet eerder een beschrijving van de al bestaande werkelijkheid, waarin de echte expertise vooral bij de Luchtverkeersleiding Nederland, Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen zit, en het ministerie van Verkeer en Waterstaat vooral een faciliterende rol speelt op het gebied van wet- en regelgeving; de feitelijke huidige positie van het departement is nu toch ook al die van een «samenwerkingspartner»?

256

Ziet u naast een actievere overheidsrol ook andere alternatieven voor de rol van de overheid, zoals vertrouwen en sturing op afstand?

257

Ziet u milieuorganisaties als relevante stakeholders in de luchtvaart? Zo ja, welke rol ziet u voor hen weggelegd in het besturingsmodel? Zo nee, waarom niet?

258

Waarom moet concreet gedacht worden bij prestatiesturing en effectievere prikkels in de regelgeving?

259

Wat is er nieuw aan besturen door middel van convenanten?

260

Wat is de huidige stand van zaken met betrekking tot de regionale akkoorden bij vliegvelden Lelystad en Eindhoven?

261

Is het waar dat er bij de Alderstafels Eindhoven en Lelystad sprake is van verschillen in aanpak en dat bij Eindhoven meer de lokale ruimtelijk-economische situatie als uitgangspunt geldt, en bij Lelystad meer de 35 000 vliegtuigbewegingen per jaar die vanaf Schiphol uitgeplaatst moeten worden?

262

Hoe verhoudt de Alderstafel Eindhoven zich tot de Luchtvaartnota; laat de nota de onderhandelende partijen voldoende ruimte om tot een goed overlegresultaat te komen en is er in de Luchtvaartnota rekening mee gehouden dat de uitkomsten van de Alderstafel Eindhoven een plek in de nota moeten krijgen?

263

Wat bedoelt de heer Alders wanneer hij, in zijn brief aan onder andere u zelf d.d. 27 maart 2009, stelt, dat de twee fasen die bij de Alderstafel Eindhoven worden doorlopen parallel aan elkaar gestart worden?

264

Waarom worden bij de Alderstafel Eindhoven de ruimtelijk-economische visie en de business case enerzijds en de randvoorwaarden waar zij aan moeten voldoen anderzijds, kennelijk los van elkaar vastgesteld?

265

Is het waar dat de Alderstafel Eindhoven voor de twee fasen bestaat uit van elkaar verschillende gezelschappen? Zo ja, waarom is hiervoor gekozen?

266

Zijn de lokale bestuurders en bewoners bij de Alderstafel Lelystad akkoord gegaan met onderzoek naar een mogelijke groei van het vliegverkeer naar 90 000 vliegtuigbewegingen per jaar?

267

Waarom formuleert u de vijf publieke belangen die rond Schiphol spelen op het niveau van middelen (prestaties) en niet op het niveau van doelen (uiteindelijk beoogde effecten), zoals werkgelegenheid, economische groei, bereikbaarheid, duurzaamheid, geluidhinderbeperking, schone lucht en externe en vliegveiligheid?

268

Wat is er geregeld in de Regeling operationele beperkingen lawaaiïge luchtvaartuigen Schiphol; welke beperkingen zijn er voor welke luchtvaartuigen?

269

Wat is volgens u het onderscheid tussen maatschappelijke doelen en publieke belangen?

270

Kunt u nader ingaan op de in te bouwen prikkels; om wat voor soort prikkels gaat het; gaat het bijvoorbeeld om financiële prikkels?

271

Op welke manier gaat het aandeelhouderschap van Schiphol de borging van de publieke belangen versterken; is daarvoor niet op zijn minst regelmatig overleg nodig tussen het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de ambtenaren van het ministerie van Financiën die de Staat op de aandeelhoudersvergadering vertegenwoordigen?

272

Waarom blijft het Rijk als aandeelhouder «uiteraard» op afstand, terwijl er in de Luchtvaartnota voor wordt gekozen om het «besturen op afstand» te gaan verlaten?

273

Is het waar dat in het bedrijfsleven de (groot)aandeelhouder ook niet per sé op afstand blijft, maar actieve sturing geeft aan de te volgen strategie?

274

Kan het verlichte structuurregime van art. 2:155a BW worden ingevoerd, dat de overheidsaandeelhouder het recht geeft om de raad van bestuur te benoemen en te ontslaan en kan Aéroports de Paris daarbij ook als een overheidsorgaan worden opgevat, omdat de Franse overheid daarin, wettelijk vastgelegd, een meerderheidsaandeel heeft?

275

Zijn de statuten van Schiphol en haar dochtervennootschappen al in overeenstemming gebracht met het publieke belang?

276

Is de ondernemingsstrategie van Schiphol en haar dochtervennootschappen al in overeenstemming gebracht met het publieke belang?

277

Kunt u de Kamer het document met de nieuwe strategie van Schiphol doen toekomen?

278

In hoeverre heeft over de nieuwe strategie van Schiphol overleg plaatsgevonden met de ministeries van Financiën en Verkeer en Waterstaat?

279

Kunt u de Kamer informeren over de besluitvorming over het oordeel of de nieuwe strategie van Schiphol en de publieke belangen voldoende met elkaar in overeenstemming zijn?

280

Kunt u de Kamer eveneens informeren over de besluitvorming over het oordeel of beloningsbeleid en statuten enerzijds en publieke belangen anderzijds voldoende met elkaar in overeenstemming zijn?

281

Waarom wordt het parkeerbedrijf door Schiphol uitbesteed, terwijl het parkeren winst oplevert, die bij uitbesteding dan weer op een andere manier moet worden terugverdiend?

282

Is het uitbesteden van het parkeerbedrijf te zien als een desinvestering van Schiphol? Zo ja, vindt daarvan toetsing plaats door het Rijk als aandeelhouder?

283

Overweegt Schiphol nog andere uitbestedingen? Zo ja, welke?

284

Kan ervan uit worden gegaan dat er geen plannen zijn om de Luchtverkeersleiding Nederland te verzelfstandigen of te privatiseren?

285

Hoe moet de prestatiesturing van de Luchtverkeersleiding Nederland eruit gaan zien; kan ervan uit worden gegaan dat er geen omzet- of winstgerelateerde prestatiesturing komt, dat de hoeveelheid vliegtuigbewegingen geen prestatie-indicator wordt en dat de prestatiesturing nooit in strijd zal mogen zijn met het publieke belang van de vliegveiligheid, of zal met prestatiesturing juist gestuurd worden op het publieke belang van de vliegveiligheid?

286

Betreft de 5,9% van de Staat in KLM een prioriteitsaandeel, oftewel, heeft de Staat in bepaalde zaken een beslissende stem? Zo ja, in welke zaken?

287

Welke voortgang heeft het kabinet geboekt in het omlaag brengen van de vliegtarieven tussen Nederland en Suriname en is hiervoor het aandeelhouderschap in KLM ingezet?

288

Welke contacten zijn er gelegd met de Surinaamse regering om meer concurrentie te bevorderen?

289

Waarom bent u voornemens pas na 2020 prikkels in te bouwen voor milieueffecten zoals luchtkwaliteit?

290

Aan welke maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren denkt u, als verdere groei van Schiphol leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit?