

LIJST VAN VRAGEN

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de **Beleidsdoorlichting Artikel 17 Luchtvaart** (Kamerstuk **32 861**, nr. **28**).

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,
Schuurkamp

- Nr. Vraag
- 1 Wat kost de Omgevingsraad Schiphol op jaarbasis? Wat kosten de andere overlegorganen op jaarbasis? Is het mogelijk op overlegorganen te korten en geld voortaan te besteden aan de regierol van de overheid en meer omgevingsmanagement?
 - 2 Waarom is in de evaluaties van de afgelopen jaren zo weinig aandacht besteed aan de doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid? Is het vaststellen van doeltreffendheid en doelmatigheid geen vereiste voor evaluaties?
 - 3 Hoe kunnen in een beleidsdoorlichting conclusies worden getrokken over doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid als hiervoor niet gesteund kan worden op onderliggende evaluaties? Bent u tevreden met de conclusie dat de doelmatigheid van het gevoerde beleid niet goed kan worden beoordeeld?
 - 4 Welk effect hebben de taakstellingen de afgelopen jaren gehad op het realiseren van de beleidsdoelstellingen en op de effectiviteit van het luchtvaartbeleid?
 - 5 Wat is er in de afgelopen jaren als gevolg van de taakstellingen op het luchtvaartbeleid minder intensief gedaan of achterwege gelaten wat zonder taakstelling wél zou hebben plaatsgevonden?
 - 6 Welke acties zijn in het kader van de beleidsdoorlichting ondernomen om de hiaten in de beschikbare beleidsevaluaties, die al vooraf werden verwacht en waarop deze commissie al eerder heeft gewezen, te ondervangen? Waarom is nog sprake van forse hiaten, waardoor de doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid voor 16 van de 21 doelstellingen niet is vast te stellen?
 - 7 Op welke wijze beïnvloeden de verschillende rollen en belangen van de rijksoverheid, bijvoorbeeld als aandeelhouder van Schiphol en KLM, de doeltreffendheid en doelmatigheid van het luchtvaartbeleid? Omgekeerd, op welke wijze beïnvloeden keuzes in het luchtvaartbeleid de belangen van de Staat als aandeelhouder van Schiphol en KLM?
 - 8 Kunt u voortaan in beleidsdoorlichtingen ook aandacht besteden aan de bredere context van de verschillende rollen en belangen van de rijksoverheid, de aanpalende beleidsterreinen en aan de invloed hiervan op de doeltreffendheid en doelmatigheid van het doorgelichte beleid?
 - 9 Is beleid per definitie doeltreffend als de actie waartoe is besloten, is uitgevoerd? Ook als er niets bekend is over het effect ervan?
 - 10 Hoe beoordeelt u de effectiviteit van het gevoerde beleid, zoals vermeld in figuur 4.9, met betrekking tot het voorkomen en beperken van de gevolgen van de luchtvaart op het milieu, gelet op de constatering dat van dertien onderzochte milieubeleidsdoelen van het luchtvaartbeleid er slechts één doeltreffend en doelmatig is gebleken?
 - 11 Wat gaat u eraan doen om te voorkomen dat bij een volgende beleidsevaluatie wederom de in figuur 4.10 weergegeven situatie, waaruit de conclusie moet worden getrokken dat van het gevoerde veiligheidsbeleid niet kan worden aangetoond dat ook maar één enkele beleidsdoelstelling doeltreffend en doelmatig is, zich voordoet?
 - 12 Bent u voornemens om de voor het luchtvaartbeleid beschikbare beleidsinstrumenten zodanig te selecteren dat deze beter op doeltreffendheid en doelmatigheid beoordeeld kunnen worden, gelet op uw conclusie dat het leggen van een een-op-een-relatie tussen het gevoerde beleid en de gerealiseerde doelen niet altijd goed mogelijk is, wat het lastig maakt om alle beleidsinstrumenten te evalueren op doeltreffendheid en doelmatigheid?
 - 13 Welke beleidsinstrumenten zijn wel een-op-een te evalueren op doeltreffendheid en doelmatigheid?

- Nr. Vraag
- 14 Waarom vindt er geen afweging plaats of andere instrumenten wellicht effectiever en/of efficiënter zouden zijn?
- 15 Gaat het bij de conclusie dat het beleid omtrent geluidshinder doeltreffend is geweest, om het berekende aantal mensen dat geluidshinder zou kunnen ondervinden? Of gaat het hier om het daadwerkelijke aantal mensen dat klachten heeft ingediend, omdat ze hinder ondervinden? Of gaat het hier om berekende decibellen naar aanleiding van een model dat losstaat van wat mensen zelf ervaren?
- 16 Op welke wijze, op basis waarvan en met behulp van welke bronnen kan er een conclusie worden getrokken over de doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid?
- 17 Als aanvullend onderzoek er niet voor zorgt dat er wel voldoende bronnen komen op basis waarvan een conclusie kan worden getrokken over de doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid, wat is daar dan wel voor nodig?
- 18 Klopt het dat de lezer van de beleidsdoorlichting zich voortdurend rekenschap moet geven van het feit dat er geen conclusie getrokken kan worden over de doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid? En ook dat aanvullend onderzoek niet zorgt voor voldoende bronnen? Kan er überhaupt ooit een conclusie worden getrokken met betrekking tot de doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid of blijft het nattevingerwerk?
- 19 Als er geen een-op-een-relatie gelegd kan worden tussen het gevoerde beleid en de gerealiseerde doelen, wat is dan het nut van het beleid of het nut van de doelstellingen?
- 20 Welke onderbouwing kan worden gegeven aan de stelling dat het luchtvaartbeleid bewezen doeltreffend is geweest waar het gaat om doelen met betrekking tot de bescherming tegen geluidsoverlast van vliegverkeer en hinderbeperking, nu het afgelopen jaar onomstotelijk is bewezen dat in diverse milieueffectrapportages de geluidshinder in de berekening naar beneden is bijgesteld?
- 21 Beschouwt u het bewust naar beneden bijstellen in de berekening van geluid als een beperkt beleidsinstrument? Zo nee, wat is het dan wel?
- 22 Welke onderbouwing kan worden gegeven aan de stelling dat het luchtvaartbeleid bewezen doeltreffend is geweest waar het gaat om doelen met betrekking tot de integratie van het Europese luchtruim alsmede met betrekking tot de herindeling van het Nederlandse luchtruim in het kader van het afschaffen van lange laagvliegroutes, waar juist de problemen met onder meer Duitsland en België als excuus worden aangedragen waarom deze herindeling tot 2023 op zich zal laten wachten?
- 23 Hoe verhoudt de conclusie over de effectiviteit van het beleid met betrekking tot het luchtruim zich tot het feit dat uw eerdere toezeggingen over de herindeling van het luchtruim niet zijn nagekomen?
- 24 Gaat u uw grip op het luchtvaartbeleid vergroten om tot een inzicht in de voortgang op doeltreffendheid van de beleidsinstrumenten en/of de effectiviteit van de rol van het ministerie te komen? Zo ja, op welke wijze gaat u uw grip vergroten? Welke beleidsinstrumenten worden daarbij ingezet? Welke concrete vervolgstappen zijn er de afgelopen drie maanden al gezet?
- 25 Waarom wordt in de beleidsdoorlichting nauwelijks ingegaan op concrete verbetermogelijkheden en alternatieven voor bestaande beleidsinstrumenten?

- Nr. Vraag
- 26 Waarom bevat de beleidsdoorlichting geen enkele aanbeveling voor verbetering van het luchtvaartbeleid, maar alleen aanbevelingen voor de formulering van doelstellingen en het uitvoeren van evaluaties?
- 27 Welke concrete verbetermogelijkheden en alternatieven voor bestaande beleidsinstrumenten ziet u zelf? Welke verbetermogelijkheden gaat u de komende jaren doorvoeren?
- 28 Op welke termijn zullen de afspraken met de sector in het kader van selectieve mainportgebonden groei op Schiphol leiden tot werkbare instrumenten? Voorziet u aanvullingen op het bestaande instrumentarium voor selectieve mainportgebonden groei op Schiphol?
- 29 Wordt er minder geld uitgeven als gevolg van de bezuinigingen in het algemeen of wordt er minder geld uitgegeven, doordat er efficiënter gewerkt wordt? Hoe verhoudt zich dat tot de output aan controle, sturing en veiligheid?
- 30 Hoe gaat u borgen dat de door u aangekondigde verbetermaatregelen goed aansluiten op de aanbevelingen en daadwerkelijk zorgen voor verbeteringen? Gaat u hiervoor specialistische kennis inzetten, bijvoorbeeld door een beoordeling te laten uitvoeren van de voorgestelde verbetermaatregelen?
- 31 Kunt u de onbalans toelichten tussen het aantal uitgevoerde evaluaties en het financiële belang van de beleidsonderdelen? Waarom heeft bijvoorbeeld 24% van de evaluaties betrekking op het beleidsonderdeel economie, waaraan 4% van het budget is besteed, en heeft 20% van de evaluaties betrekking op veiligheid, waaraan 45% van het budget is besteed?
- 32 Gaat u de onbalans tussen evaluaties en het financiële belang van de beleidsonderdelen verminderen in de nieuwe evaluatieagenda voor de periode 2018–2022, die in 2018 verschijnt? Zo nee, waarom niet?
- 33 Zal de nieuwe evaluatieagenda worden opgesteld op basis van een risicoanalyse?
- 34 Kunt u toelichten waaraan de middelen (16%) zijn uitgegeven waarvan niet uit de gepubliceerde begrotingen en jaarverslagen is af te leiden aan welk thema deze besteed zijn? Zijn deze middelen meegenomen in de evaluaties? Kunt u dit toelichten?
- 35 Op welke manier is het proces rond de Alderstafel en de Omgevingsraad Schiphol geëvalueerd en zijn deze evaluatiepunten meegenomen in het inspraakproces rond Eindhoven en Lelystad Airport?
- 37 Hoe zal het gesignaleerde aandachtspunt van de afgenomen slagvaardigheid van de overlegstructuren worden aangepakt?
- 38 Waarom is er slechts met één bewonersvertegenwoordiger gesproken?
- 39 Waarom is er niet met bestuurders van de omliggende gemeenten gesproken?
- 40 Bent u van mening dat in de planperiode van 2009 tot en met 2015 de subdoelstelling van beleidsdoorlichting artikel 17 Luchtvaart, met betrekking tot het realiseren van een duurzaam luchtvaartbestel, is gerealiseerd?
- 41 Op welke wijze is de luchtvaart in Nederland, in de planperiode van 2009 tot en met 2015, verduurzaamd? Is het waar dat de uitstoot van broeikasgassen en gezondheidsschadelijke stoffen zoals (ultra)fijnstof, stikstof- en zwaveloxiden in deze periode met 30% is toegenomen, doordat de luchtvaart in Nederland gedurende die periode met 5% per jaar gegroeid is? Zo ja, hoe beoordeelt u dit in het kader van de verduurzaming van de luchtvaart?

- Nr. Vraag
- 42 Bent u van mening dat de subdoelstelling met betrekking tot een veilig luchtvaartbestel voor goederen, passagiers en omwonenden in de planperiode van 2009 tot en met 2015 is gerealiseerd? Zo ja, hoe verhoudt dit zich tot de conclusies en aanbevelingen van de OvV, waarin bijvoorbeeld staat dat in die periode een aantal ernstige veiligheidsrisico's op de luchthaven Schiphol zijn geconstateerd, dat de partijen de veiligheidsrisico's structureel moeten verminderen, dat de risico's voor het luchtverkeer op en rond de luchthaven moeten worden aangepakt, dat er een fundamentele discussie nodig is over de toekomst van de luchtvaart in Nederland en de mogelijkheden en beperkingen van groei van Schiphol en dat de Nederlandse staat hierbij nadrukkelijker de eindverantwoordelijkheid moet nemen?
- 43 Bent u van mening dat het luchtvaartbestel, dat in de planperiode van 2009 tot en met 2015 heeft geleid tot een toename van de hoeveelheid door het vliegverkeer geëmitteerde hoeveelheden (ultra)fijnstof, de veiligheidsrisico's voor de volksgezondheid in de omgeving van luchthavens op enige wijze heeft beperkt? Zo ja, waar baseert u dit op?
- 44 Wat gaat u eraan doen om de effectiviteit van het luchtvaartbeleid te vergroten, opdat er minder milieuschade wordt veroorzaakt?
- 45 Kunt u een voorbeeld geven van een wet die is vastgesteld door de «International Civil Aviation Organization» (ICAO)?
- 46 Wat is volgens u van een juridisch hogere orde: de regels van de ICAO of uw besluiten op grond van de Wet luchtvaart?
- 47 Heeft u de bevoegdheid om besluiten te nemen, beleid en regels vast te stellen die afwijken van hetgeen is overeengekomen met de ICAO? Kunt u uw antwoord toelichten?
- 48 Hoe verhoudt zich de beleidskeuze van het Rijk om in samenwerking met omwonenden te werken aan het bereiken van de doelstellingen alsmede uw stelling dat de luchtvaartsector in belangrijke mate zelf invulling geeft aan het bereiken van verschillende beleidsdoelen tot het feit, dat 80% van de in 2008 aan de Alderstafel gemaakte afspraken niet door de sector worden nageleefd, doordat Schiphol het afgesproken selectiviteitsbeleid niet heeft uitgevoerd, de afspraken over preferent baangebruik nauwelijks is nagekomen, te veel nachtvluchten heeft laten plaatsvinden en de afspraken over snel stijgen en dalen (CDO-CCO) niet heeft nageleefd? Deelt u op basis van voornoemde constatering de conclusie dat u actiever moet sturen op de luchtvaartsector om de luchtvaartbeleidsdoelen die betrekking hebben op veiligheid en duurzaamheid te bereiken? Kunt u dit toelichten?
- 49 Hoe gaat u ervoor zorgen dat in de komende beleidsperiode een groter gedeelte dan de helft van de beleidsdoelen die in de afgelopen beleidsperiode gerealiseerd zijn, behaald wordt?
- 50 Welke onderbouwing kan worden gegeven aan de stelling dat het luchtvaartbeleid bewezen doeltreffend is geweest waar het gaat om doelen met betrekking tot de prestaties van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)?
- 51 In hoeverre is de vervuiling van het milieu door emissies van stikstofoxiden, koolwaterstoffen en zwaveloxiden, kerosinelozingen, het gebruik van antivries voor het verwijderen en voorkomen van ijsvorming, de depositie van stikstof en de depositie van roet en zware metalen afkomstig van het vliegverkeer en het daarmee gegenereerde wegverkeer, in de periode van 2009 tot en met 2015 afgenomen in termen van verontreiniging van lucht, bodem en oppervlaktewater?

- Nr. Vraag
- 52 Hoe verklaart u het verschil tussen enerzijds uw conclusies dat het in de periode van 2009 tot en met 2015 gevoerd luchtvaartbeleid effectief is geweest op het gebied van de bescherming tegen geluidsoverlast van vliegverkeer en hinderbeperking en anderzijds het feit dat het aantal klachten over geluidhinder in 2014 met 25% is toegenomen ten opzichte van 2013?
- 53 Hoe groot was de bijdrage van het vliegverkeer in Nederland in de periode van 2009 tot en met 2015 aan de verandering van het klimaat?
- 54 Waarom heeft u geen beleidsdoelen gesteld ter beperking van de CO₂-uitstoot van de luchtvaart en de bijdrage van de luchtvaart in Nederland aan de verandering van het klimaat, gelet op het feit dat de bijdrage van de luchtvaart aan de klimaatverandering bij ongewijzigd beleid leidt tot het niet kunnen realiseren van de Nederlandse klimaatbeleidsdoelstellingen en de doelstellingen uit het Klimaatverdrag van Parijs?
- 55 Hoe beoordeelt u de effectiviteit van de methodiek van de «Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation» (CORSIA-methodiek) voor de CO₂-emissiecompensatie van de luchtvaart?
- 56 Hoe beoordeelt u de effectiviteit van de emissiehandel voor de luchtvaart?
- 57 Op welke wijze gaat u voorkomen dat de uitstoot van broeikasgasen door de luchtvaart het bereiken van de mondiale, Europese en nationale klimaatdoelstellingen op termijn onmogelijk maakt?
- 58 Deelt u de conclusie van luchtvaartexpert Paul Peeters dat de bijdrage van de luchtvaart aan klimaatverandering uitsluitend effectief en in voldoende mate kan worden bereikt door beperking van het aantal vliegbewegingen op nationaal niveau?
- 59 Kunt u uitleggen waarom in de conclusies van het onderzoek nauwelijks tot geen melding gemaakt wordt van het door u jegens de Kamer onderkende tekort aan capaciteit en deskundigheid op het ministerie met betrekking tot het uitvoeren en beoordelen van milieueffectrapportages?
- 60 Hoe gaat u de milieueffectrapportages die dit en volgend jaar zullen worden ingediend als onderdeel van de aanvragen om wijziging van de luchthavenbesluiten van Eelde, Rotterdam, Eindhoven, Lelystad en het Luchtvaartverkeerbesluit van Schiphol beoordelen, gelet op het door u onderkende tekort aan op dat gebied deskundig personeel op uw ministerie?
- 61 Waarom is er geen effectstudie beschikbaar van de evaluatie en monitoring van het geld dat besteed is aan het milieu en de omgeving? Waar zijn de effecten wel beschreven en wat zijn de effecten?
- 62 Op welke wijze gaat u zich ervoor inzetten om de Europese regulering op luchtvaartgebied te beïnvloeden in de internationale arena?
- 63 Op welke wijze vertaalt u de conclusies en aanbevelingen van uw luchtvaartbeleidsevaluatie door in de uitgangspunten, randvoorwaarden, rolopvatting, beleidsdoelstellingen, -instrumentenkeuze en -monitoring van de Luchtvaartnota voor de periode 2020–2040?
- 64 Waarom is voor de belangrijkste ambitie op klimaatgebied (wereldwijd emissiehandelssysteem inclusief luchtvaart) de effectiviteit van de beleidsinzet niet geëvalueerd?
- 65 Op welk moment in het eerste kwartaal van 2018 gaat u de Kamer informeren over de wijze waarop u invulling gaat geven aan de Luchtvaartnota 2020–2040?

- Nr. Vraag
- 66 Waarom is de effectiviteit van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) niet geëvalueerd, terwijl het rapport van de OvV hier wel aanleiding toe gaf en de ILT het belangrijkste handhavingsinstrument van het ministerie is?
- 67 Hoe is onderzocht wat de economische of maatschappelijke waarde van een vlucht of een (nieuwe) bestemming is? Hoe wordt het onderscheid gemaakt tussen «mainportgebonden verkeer» en ander verkeer, als dat verschil steeds verder vervaagt en hoe wordt de waarde van een vlucht voor de luchtvaartmaatschappij of voor de luchthaven geïsoleerd van de waarde voor Nederland?
- 68 Welk beleid, naast het spreiden van het geluid door preferent baangebruik, is er ontwikkeld om geluidshinder te voorkomen of te bestrijden? Is dit geëvalueerd op effectiviteit?
- 69 Is er beleid ontwikkeld om emissies van CO₂ of van ultra fine particles (UFP) terug te dringen? Zo ja, is dat beleid geëvalueerd?
- 70 Kunt u aangeven waarom u niet optreedt tegen het feit dat bij de evaluatie van het nationale luchtvaartbeleid sprake is van een situatie waarbij de slager zijn eigen vlees keurt?
- 71 Op welke manier zijn de doelen met betrekking tot CO₂-reductie geformuleerd? Waarom zijn er geen evaluaties van deze doelen bekend?
- 72 Decisio stelt dat het kengetal «geluidsbelasting rond Schiphol» onvoldoende inzichtelijk maakt wat de invloed van ingezette beleidsinstrumenten is. Wat is nodig om dit wel inzichtelijk te maken?
- 73 Wat gaat u eraan doen om de effectiviteit van het luchtvaartbeleid te verbeteren ter vermindering van het aantal ernstig geluidgehinderten rondom Schiphol, zowel voor de korte als de lange termijn, gelet op de constatering dat de effectiviteit van uw beleid hieromtrent niet kan worden aangetoond?
- 74 Hoe gaat u de effectiviteit van het luchtvaartbeleid verbeteren ten aanzien van het beleidsdoel: Schiphol en gebruikers zijn koploper op het gebied van milieuvriendelijke luchtvaart (emissies, geluid, brandstofgebruik)?
- 75 Had het rapport van de OvV over de veiligheid niet bij de beleidsdoorlichting moeten worden betrokken? Welke andere rapporten en onderzoeken zijn hier niet bij betrokken en waarom niet?
- 76 Hoe gaat u de effectiviteit van het luchtvaartbeleid verbeteren ten aanzien van het beleidsdoel dat luchthaven Schiphol de eerste klimaatneutrale mainport van de wereld is?
- 77 Hoe gaat u de effectiviteit van het luchtvaartbeleid verbeteren ten aanzien van het beleidsdoel dat de luchtvaartsector bijdraagt aan geformuleerde klimaatambities van de Europese Unie en de Groep van Acht (G8)?
- 78 Hoeveel ganzen zijn er in de onderzochte periode gedood binnen het zogenaamde reductiespoor Nederlandse Regiegroep Vogelaanvaringen (NRV)?
- 79 Deelt u de mening dat het versneld onderwerken van graanresten direct na de graanoogst één van de belangrijkste en meest effectieve maatregelen is ter voorkoming van vogelaanvaringen?
- 80 Op welke wijze zal de regeling gericht op het versneld onderwerken van graanresten worden voortgezet?
- 81 Hoe is geëvalueerd of consensus binnen de sector als basis voor besluitvorming, of als vervanging van beleid, sturing en handhaving het meest effectieve middel is geweest om beleidsdoelen te realiseren?

- Nr. Vraag
- 82 Worden de genoemde aspecten met financiële consequenties voor de overheid en andere actoren, zoals de ruimtelijke ontwikkelingen in relatie tot grondopbrengsten en ruimtelijke reserveringen in toekomstige doorlichtingen wel meegenomen? Zo nee, waarom niet?
- 83 Waarom is er geen standaard ex-postevaluatie van maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's), aangezien parameters met betrekking tot de gemiddelde foutmarges zo kunnen worden bepaald? Deelt u de mening dat een standaard ex-postevaluatie van MKBA's veel helderheid zou kunnen verschaffen met betrekking tot het realistische verwachtingspatroon, zeker als de overheden zich veelal beperken tot een zogeheten «quick scan»? Welke conclusies verbindt u hieraan?
- 84 Hoe beoordeelt u de conclusie «Bij de aanpak had meer aandacht kunnen zijn voor de mening van niet-betrokken experts, onafhankelijke partijen en de internationale context (oftewel meningen van buitenlandse experts)? Deelt u de mening dat dit aangeeft dat er lacunes bestaan in het rapport? Zo nee, waarom niet? Zo ja, bent u bereid deze lacunes alsnog op te vullen door aanvullend onderzoek? Zo nee, waarom niet?
- 85 In welke opzichten is de doorlichting niet uitgevoerd conform de voorschriften voor een dergelijke beleidsdoorlichting?
- 86 Deelt u de mening dat het, naar analogie van de trias politica uit «De l'esprit des lois» van De Montesquieu, nodig is een vergelijkbare scheiding aan te brengen tussen de opdrachtgevende macht, de uitvoerende/onderzoekende macht en de controlerende macht? Zo nee, waarom niet?
- 87 Waarom zijn de drie notities van de onafhankelijke deskundige niet doorgestuurd door een partij/instantie die geen enkele betrokkenheid heeft bij deze opdracht?
- 88 Waarom is er geen «in depth»-toets uitgevoerd?
- 89 Hoe is het mogelijk dat de notitie die tot doel heeft de eindrapportage van Decisio te beoordelen is opgesteld door een onafhankelijke deskundige die is ingehuurd door datzelfde bureau? Hoe onafhankelijk is deze deskundige dan?
- 90 Deelt u de mening dat het door de uitvoerder laten doorsturen van de doorlichting van het beleidsplan altijd de mogelijkheid tot schrappen van ongewenste bevindingen open laat? Kunt u garanderen dat dit niet is gebeurd?
- 91 Hoe is het mogelijk dat ook het bureau waarvan de eindrapportage beoordeeld wordt, het doorgeefluik is van de notitie? Deelt u de mening dat een dergelijke procedure ruimte laat voor ongewenste situaties, zoals het doen van aanpassingen en het onder druk zetten van de onafhankelijke deskundige?
- 92 Waarom is er niet gekozen voor een extra onderzoek door een onafhankelijke expert? Kunt u uiteenzetten op welke wijze valt uit te sluiten dat de onafhankelijke deskundige van Decisio is beïnvloed?
- 93 Deelt u de mening dat de wereld van de luchtvaart internationaal gezien een veel groter reservoir aan deskundigen kent en dat het risico op ongewenste beïnvloeding en schijn van belangenverstrengeling door de inzet van deze deskundigen op eenvoudige wijze had kunnen worden voorkomen?

- Nr. Vraag
- 94 Op welke wijze is het verifieerbaar dat de belangrijkste aanbevelingen en adviezen van de onafhankelijke deskundige zijn verwerkt in de analyses, voor zover dit paste binnen de opdracht van de onafhankelijke deskundige? Wie bepaalt wat de belangrijkste aanbevelingen en adviezen zijn? Welke aanbevelingen en adviezen worden als minder belangrijk beschouwd en zijn ergo niet verwerkt in de analyses? Welke aanbevelingen en adviezen pasten niet binnen de opdracht?
- 95 Vindt u het acceptabel dat uit het verslag van de onafhankelijke deskundige blijkt dat de betrokken consultants en geïnterviewde stakeholders (en ook de onafhankelijk deskundige) in de loop der tijd betrokken zijn geweest bij de beleidsvorming en -evaluaties en dat hierdoor geen sprake is van onafhankelijke beoordeling? Hoe gaat u voorkomen dat deze situatie zich in de toekomst weer voordoet?
- 96 Is het zo dat Decisio slechts één onafhankelijke deskundige heeft benaderd met deze opdracht?
- 97 Kunt u een protocol overleggen met een gedragscode voor een dergelijke constructie, dit met het oog op het vermijden van (de schijn van) belangenverstrengeling/vriendjespolitiek? Zo nee, waarom niet?
- 98 Deelt u de mening dat wanneer wordt gesteld dat de conclusies in algemene zin voldoende onderbouwd zijn en genuanceerd zijn weergegeven, dit impliceert dat er ook conclusies zijn die onvoldoende zijn onderbouwd en onvoldoende genuanceerd zijn? Welke conclusies zijn dit?
- 99 Kunnen er voorbeelden worden gegeven van conclusies die scherper geformuleerd hadden kunnen worden zonder afbreuk te doen aan de inhoud? Zo nee, waarom niet?
- 100 Waarom is het nog niet de norm om luchtvaartbeleid, dat sterk afhankelijk is van internationale wet- en regelgeving en waaraan moet worden voldaan, ook door internationale deskundigen te laten toetsen?
- 101 Waarom is er, gezien het feit dat de luchtvaart op wereldschaal actief is en u van mening bent dat regelgeving daardoor ook bij voorkeur mondiaal is, voor evaluatie van beleid, onderzoek, second opinions dan alleen gebruikgemaakt van Nederlandse deskundigen?
- 102 Staat door het feit dat zowel Decisio als de Directie luchtvaart punten uit de second opinion hebben laten vervallen de onafhankelijkheid en betrouwbaarheid van diezelfde second opinion niet ter discussie? Kan er ergo, überhaupt nog sprake zijn van een echte second opinion?
- 103 Zou een second opinion niet moeten checken of Decisio de gebruikte bronnen correct citeert? Hoe is geborgd dat de aannames uit de quote klopt?
- 104 Waarom is er niet gekozen voor een internationale benchmark en/of interviews met buitenlandse betrokkenen?
- 105 Waarom heeft de uitvraag zich beperkt tot een nationale benchmark en/of interviews met binnenlandse betrokkenen?
- 106 Deelt u de mening dat de kwalificatie «de gemaakte analyse oogt plausibel en logisch» niet volstaat, omdat zij veel ruimte laat voor interpretatie en derhalve onvoldoende is?
- 107 Kan deze conclusie met betrekking tot de uitgaven cijfermatig worden onderbouwd? Zo ja, waarom is dat niet reeds gebeurd? Zo nee, waarom niet?

- Nr. Vraag
- 108 Welke op- en aanmerkingen zijn niet verwerkt in de rapportage, aangezien wordt gesteld dat de op- en aanmerkingen grotendeels en naar tevredenheid zijn verwerkt? Welke op- en aanmerkingen zijn niet naar tevredenheid verwerkt?
- 109 Hoe is ex post nog vast te stellen welke op- en aanmerkingen van de onafhankelijke deskundige de eindversie hebben gehaald, aangezien er door zowel Decisio als de Directie luchtvaart in is gewerkt dan wel geschrappt?
- 110 Doet deze werkwijze niet sterk denken aan de affaire rondom het Wetenschappelijk Onderzoeks- en Documentatiecentrum (WODC-affaire) en de doorhalingen van ongewenste uitkomsten door de toenmalige Minister? Op welke wijze kan dit in de toekomst worden voorkomen en worden geborgd dat dit in de toekomst weer gebeurt?
- 111 Waarom maken andere relevante artikelen geen deel uit van de standaarddoorlichting van het beleid, zoals de landzijdige bereikbaarheid uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, maar ook de security, douane en onderzoeksgelden? Bent u voornemens deze bij de volgende evaluatie mee te nemen?
- 112 Waarom worden er geen vraagtekens geplaatst bij de samenstelling/verhouding van de zetels in de adviserende gremia, aangezien de praktijk leert dat bewoners nooit een beslissende factor kunnen zijn gezien de zetelverdeling?
- 113 Waarom is het gegeven van de economische crisis, dat bekend was op het moment van het verstrekken van de opdracht, niet meegenomen in de doorlichting? Is er op deze wijze niet geprobeerd om een te rooskleurig beeld van het beleid te schetsen, aangezien tijdens de crisisperiode het aantal vliegbewegingen niet vrijwel zonder beperkingen toenam?
- 114 Hoe verhoudt een «veilig en duurzaam luchtvaartbestel voor goederen, passagiers en omwonenden» zich tot de gedoogconstructie voor extra vrachtluchten op Maastricht Aachen Airport? Hoe duurzaam en hoe veilig is dit voor de volksgezondheid?
- 115 Hoe verhoudt het ontwerp van lange laagvliegroutes van en naar Lelystad Airport over Noord-Holland, Friesland, Drenthe, Overijssel, Gelderland en Noord-Brabant zich ten opzichte van onderwerpen zoals veiligheid, niet kunnen omkeren, extra brandstofverbruik, meer CO₂-uitstoot, (ultra)fijsstof en geluid? En hoe verhoudt zich dit ten opzichte van de veiligheid in brede zin voor de omwonenden?
- 116 Hoe verhoudt het inzetten van de Continuous Climb Approach/ Continuous Descent Approach zich tot lange laagvliegroutes?
- 117 Welke instantie houdt de regie en het totaaloverzicht?
- 118 Betekent het feit dat de provincie Groningen voor een groot deel eigenaar is van vliegveld Eelde en de gemeente Apeldoorn 54% bezit van de aandelen van International Airport Teuge dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan de leiband loopt van een provinciebestuur en een gemeentebestuur en daar niet boven staat als het om het bepalen van het beleid gaat? Of bepaalt de luchtvaartsector en/of Schiphol en/of KLM in volledige of gedeeltelijke autonomie het beleid?
- 119 Welke punten die het Kennisinstituut in Mobiliteitsbeleid (KiM) in de conceptversie heeft ingebracht zijn komen te vervallen? Is er een documentgeschiedenis of versiegeschiedenis beschikbaar van het rapport? Kan er een exemplaar van de (onbewerkte) conceptversie openbaar worden gemaakt in het kader van volledige transparantie die u met betrekking tot luchtvaart wilt betrachten?

- Nr. Vraag
- 120 Betreffen de vervallen punten die het KiM heeft ingebracht in de conceptversie voor het ministerie en/of de luchtvaartsector ongewenste bevindingen/conclusies/cijfers?
- 121 Kunt u of het KiM verduidelijken in welke gevallen er standaardvragen inhoudelijk onvoldoende of niet correct en/of onvoldoende onderbouwd zijn beantwoord?
- 122 Deelt u de mening dat «over het algemeen» een ontoereikende kwalificatie is als het gaat om de conclusie «Zijn de standaardvragen waaruit de beleidsdoorlichting bestaat inhoudelijk correct en voldoende onderbouwd beantwoord? Over het algemeen kan bevestigend worden geantwoord op deze onderzoeksvraag»?
- 123 Waarom bestonden de deelnemers aan het werkatelier niet ook uit vertegenwoordigers van bijvoorbeeld luchthavens, luchtvaartmaatschappijen, luchtverkeersleiding, slotcoördinatie, universiteiten en andere ministeries, opdat er een breder scala aan kennis en expertise aanwezig was geweest dat ongetwijfeld ook had geleid tot een breder scala ideeën?
- 124 Hoe laag ligt de lat voor aanbevelingen als er al applaus klinkt voor elke aanbeveling die verder gaat dan «er moet meer onderzoek gedaan worden»?
- 125 Welke stappen zijn inmiddels gezet om wel tot een expliciet evaluatieprogramma te komen?
- 126 Deelt u de mening dat evaluatie op structurele basis zou moeten plaatsvinden? Zo ja, zouden er dan ook niet de juiste instrumenten voor ontwikkeld moeten worden, zodat een vicieuze cirkel van geen evaluatieprogramma, incidentele evaluaties, onvoldoende evaluaties om een expliciet evaluatieprogramma te ontwikkelen kan worden vermeden? Kunt u dit toelichten?
- 127 Zou het luchtvaartbeleid niet meer bepalend moeten zijn en voor een kleiner deel kaderstellend, zodat er concrete doelstellingen geformuleerd kunnen worden?
- 128 Welk nut heeft de stabiliteit van een (geformuleerde) doelstelling als het effect van de doelstelling in de praktijk slecht, beperkt of niet toetsbaar blijkt?
- 129 Wat is de feitelijke betekenis van de conclusie dat het luchtvaartbeleid in beperkte mate aanjagend is?
- 130 Betekent dit ook dat, indien u het luchtvaartbeleid (in beperkte mate) moet gaan afremmen, omdat grenzen overschreden worden zeker nu de absolute normen van vrachtluchten (op Maastricht Aachen Airport) en nachtluchten (op Schiphol) al structureel worden overschreden, het instrumentarium ontoereikend is?
- 131 Hoe is transparantie te garanderen met een overheid die faciliteert en kaders stelt en die daarnaast als (mede)eigenaar van Schiphol en KLM tevens tegengestelde belangen moet dienen? Op welke wijze conflicteren de verschillende belangen? Op welke wijze kan dat worden voorkomen?
- 132 Hoe kunt u de luchtvaart een geliberaliseerde sector noemen als de overheid (groot)aandeelhouder is van Schiphol en KLM?
- 133 Hoe worden de verschillende rollen inzichtelijk gemaakt, nu het beleid (deels) wordt gedelegeerd naar de luchtvaartsector, terwijl de overheid ook (deels) de luchtvaartsector is met (meerderheids-)belangen in onder meer Schiphol en KLM?
- 134 Wat weerhoudt u ervan om een analyse van ontwikkelingen met en zonder beleid te maken bij parallelprojecten waar geen grote financiële risico's, veiligheidsrisico's et cetera aan zijn verbonden?
- 135 Wat zijn de maatstaven voor het bepalen of beleid effectief is geweest als het al dan niet halen van doelen dat niet is?

- Nr. Vraag
- 136 Is met een dergelijke «hands off»-benadering nog wel duidelijk waar uiteindelijk de eindregie ligt met betrekking tot het bepalen van het luchtvaartbeleid?
- 137 Op welke wijze heeft de luchtvaartsector de afgelopen decennia en/of de periode van 2009 tot en met 2015 blijk gegeven te beschikken over een zelfregulerend vermogen?
- 138 Op welke wijze geeft de luchtvaartsector aan hoe bijvoorbeeld bezwaren van omwonenden, natuur- en milieurorganisaties en lagere overheden ook buiten de Alderstafels om worden gewogen?
- 139 Is er op enig moment overwogen de doelstellingen naar beneden toe bij te stellen, bijvoorbeeld op basis van geluiden van omwonenden? Zo nee, waarom niet?
- 140 Waarom slaagt de rijksoverheid er wel in nieuwe beleidsinstrumenten te verzinnen als bijvoorbeeld het maximum aantal vliegbewegingen is bereikt en niet als het gaat over geluidsoverlast?
- 141 Zijn er met betrekking tot het luchtvaartbeleid niet juist meer langetermijnonderzoeken nodig, nu er meer en meer langetermijneffecten bekend worden? Zo nee, waarom niet?
- 142 Hoe is de huidige stand van zaken met betrekking tot het versterken van de interne organisatie van het departement? Is door het bescheiden luchtvaartbudget of door de bezuinigen de kwaliteit van de kennis op het departement achteruitgegaan? Heeft dit gevolgen gehad voor werkzaamheden op het departement in de periode 2009 tot en met 2015? Indien dat het geval is, waarom is de Kamer niet geïnformeerd?
- 143 Op welke wijze denkt u een dergelijke braindrain te kunnen voorkomen, nu inmiddels door het dossier Lelystad Airport duidelijk is geworden dat de kennis op het departement op het gebied van luchtvaart achteruit is gegaan?
- 144 Gelet op het feit dat extra geld is vrijgemaakt voor kennisontwikkeling inzake luchthavens, welke kennis is er opgedaan als gevolg van het extra geld dat hiervoor vrijgemaakt is?
- 145 Is inmiddels bekend, nu reeds twee en een halve maand van 2018 zijn verstreken, wanneer de genoemd evaluatieagenda zal verschijnen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wanneer verschijnt deze?
- 146 Wat is de gehanteerde definitie van een «efficiënt luchtvaartsysteem»?
- 147 Wat is de gehanteerde definitie van een «duurzaam luchtvaartsysteem»?
- 148 Hoe verhoudt luchtvaart zich tot duurzaamheid?
- 149 Wat is de gehanteerde definitie van een «veilig luchtvaartsysteem»?
- 150 Op welke wijze is geborgd dat de gehanteerde definities worden nageleefd?
- 151 Hoe verhoudt een «dwingend regelgevend kader voor de sector» zich tot een faciliterende en kaderstellende overheid?
- 152 Waar kunnen wij de doelstellingen vinden voor de periode van 2009 tot en met 2015? Welke 21 doelstellingen betrof dat en welke 11 van de 21 doelstellingen zijn er behaald?
- 153 Kunt u toelichten over welke wetgeving van de ICAO u het bovenaan pagina 2 van uw brief heeft? Welke instantie vormt het bevoegd gezag bij de regelgeving van ICAO waaraan u refereert? Waarom heeft u veel doelstellingen niet SMART geformuleerd? Kunt u dit alsnog doen?
- 155 Hoe ziet u de rol van de toenemende drukte op Schiphol tegen de achtergrond van de ambitie om in 2020 Nederland tot de top van de luchtvaart op het gebied van kwaliteit en dienstverlening voor passagiers en vrachtverkeer, te laten behoren?

- Nr. Vraag
- 156 Wat zijn volgens u de Nederlandse ambities voor het luchtvaartbeleid op het gebied van luchtverkeer in 2040?
- 157 Met welke landen houdt u zich actief bezig met het opstellen van bilaterale afspraken over vlieg rechten?
- 158 Welke tijdelijke afspraken heeft u in 2004 gemaakt bij de fusie van KLM en Air France? Zijn deze afspraken nog steeds van kracht?
- 159 In verhouding tot welke luchthaven wenst u een concurrerend kostenniveau voor wat betreft luchthaventarieven en overheidsheffingen te hebben?
- 160 Wie zijn de stakeholders bij de luchthavenontwikkeling die volgens de beleidsdoorlichting voor een groot deel bepalend zijn in de luchthavenontwikkeling?
- 161 Welke sectorpartijen werken samen met de Nederlandse overheid op het gebied van biofuel?
- 162 Hoe worden de mogelijkheden om voedsel te verzamelen door vogels, door het luchtverkeer, beperkt?
- 163 Welke veranderingen hebben er plaatsgevonden als gevolg van de groei van luchtvaart en luchthavens, gezien het feit dat de groei van luchtvaart en luchthavens noopte tot veranderingen binnen Air Traffic Management (ATM)?
- 164 Welke samenwerking met kennisinstututen en internationale gremia heeft u opgezocht met betrekking tot een innovatieve en duurzame Nederlandse luchtvaart?
- 165 Waarom nemen de uitgaven en ontvangsten met betrekking tot luchtvaart af gedurende de periode van 2011 tot en met 2015?
- 166 Kunt u verklaren waarom in alle gemeten jaren het aantal vliegbewegingen lager uitgevallen is dan verwacht? Hoeveel lager zijn het aantal gerealiseerde vliegbewegingen en hoe kunt u dit verklaren?
- 167 Hoeveel hoger zouden de uitgaven van het ministerie liggen wanneer de milieueffectrapportage en de Nederlandse Mededingingsautoriteit wel in de beschouwing worden meegenomen?
- 168 Kunt u de voor- en nadelen van het concentreren van luchtvaart op Schiphol in kaart brengen?
- 169 Kunt u de voor- en nadelen van het faciliteren van de groei van luchtvaart voor regionale luchthavens in kaart brengen?
- 170 Kunt u aangeven waarom er geen recent onderzoek beschikbaar is over de mogelijkheden voor uitbreiding dan wel verplaatsen van landingsbanen naar alternatieve locaties, zoals op de Noordzee, terwijl deze wellicht mogelijkheden bieden om hinder voor omwonenden te verminderen?
- 171 Wat zijn de inkomsten van de havengelden op de verschillende luchthavens in Nederland?
- 172 Wat zijn de inkomsten/uitgaven van de securitygelden op de verschillende luchthavens in Nederland?
- 173 Wat zijn de mogelijkheden om nog verder te differentiëren in de havengelden, zodat lawaaierige en vieze vliegtuigen een nog hoger tarief kunnen worden gerekend dan wel er grotere kortingen voor relatief schone kisten kunnen worden gerekend?
- 174 Welke tegengestelde belangen tussen ministeries constateert u zoals deze geformuleerd zijn op pagina 74 van de beleidsdoorlichting en wat zijn hiervan de consequenties?
- 175 Welke belemmerende wet- en regelgeving worden weggenomen door de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Veiligheid en Justitie ten behoeve van de kostenbeheersing in de beveiliging van de burgerluchtvaart?
- 176 Kunt u alsnog een formele evaluatie uitvoeren naar het behalen van de vooraf geformuleerde doelstellingen over het accommoderen van de luchthavenontwikkeling?

- Nr. Vraag
- 177 Welke invloed heeft het feit dat de uitbreiding van Lelystad Airport ten minste met één jaar is uitgesteld op de streefwaarde voor gerealiseerde vliegtuigbewegingen op Lelystad Airport?
- 178 Bent u voornemens om in de toekomst doelstellingen zo te formuleren dat deze allemaal te toetsen zijn met betrekking tot doeltreffendheid en doelmatigheid?
- 179 Hoe verwacht u de komende tien jaar deze geluidsbelasting onder de twee genoemde grenswaarden te houden, gezien het gelijkwaardigheidsbeginsel dat krachtens de wet van toepassing is en gelet op het feit dat er een toename valt te noteren wat betreft de geluidsbelasting op Schiphol en het aantal vliegtuigbewegingen?
- 180 Wat bedoelt u concreet met een «hoog veiligheidsniveau» in de doelstelling «een hoog veiligheidsniveau en dit niveau continu verbeteren» en hoe verhoudt dit zich tot het rapport van de OvV over de vliegveiligheid op Schiphol?
- 181 Kunt u een inhoudelijke toelichting geven op de genoemde doelstellingen van het Functional Airspace Block Europe Central (FABEC) en over de stand van zaken omtrent de infractieprocedure die de Europese Commissie voornemens was/is tegen Nederland in te zetten wegens wanprestaties?
- 182 Op welke onderdelen zijn de «unit costs» in de periode van 2009–2014 omlaag gegaan?
- 183 Hoe kunt u verklaren dat de gerealiseerde gemiddelde vertragingen per vlucht die toe te rekenen zijn aan het ATM-systeem in de periode van 2013–2015 elk jaar omhoog zijn gegaan?
- 184 Hoe kunt u verklaren dat de gerealiseerde gemiddelde vertragingen per vlucht, toe te rekenen aan AFTM, in 2015 ruim over de grenswaarde heen is gegaan?
- 185 Heeft de Directie luchtvaart genoeg mensen en middelen, gezien het feit dat de capaciteit van mensen en middelen van de Directie luchtvaart is afgenomen en beperkt wordt genoemd?
- 186 Wanneer draagt volgens u de Nederlandse luchtvaartsector succesvol bij aan de geformuleerde klimaatambities van de Europese Unie en G8 en hoe gaat u zorg dragen dat de Nederlandse luchtvaartsector deze ambities ook daadwerkelijk waarmaakt?