

Lijst van vragen

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de Definitieve Luchtvaartnota (2020Z22347).

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

- | Nr | Vraag |
|----|---|
| 1 | Wilt u een concreet tijdpad voor de realisatie van de World Health Organization (WHO)-norm opnemen in de Uitvoeringsagenda, in plaats van de vage omschrijving (stapsgewijs opnemen van normen in luchthavenbesluiten door de jaren heen) die nu staat opgeschreven? Zo nee, waarom niet? |
| 2 | Kent u het rapport van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) «CO ₂ -emissie van de luchtvaart op de lange termijn» van 9 november 2020? Hoe plaatst u dat in relatie tot de klimaatambitie van de Luchtvaartnota (50% reductie in 2050 ten opzichte van het emissieniveau van 2005)? |
| 3 | Onderschrijft u de conclusies van het PBL dat de CO ₂ -reductiedoelen van de Luchtvaartnota onhaalbaar zijn zonder aanvullend beleid? Zo ja, wat is dat aanvullende beleid? Is dit gebaseerd op techniek, brandstof of volumen? Zo nee, kunt u aangeven hoe u zonder extra maatregelen de doelen gaat halen? |
| 4 | Waarom ontbreekt in de Luchtvaartnota een onderbouwing van de ambities die door dit kabinet worden gemaakt op het gebied van duurzaamheid? |
| 5 | Bent u van plan om de Luchtvaartnota door te laten rekenen op de haalbaarheid van de ambities en de effecten van de voorgestelde maatregelen? |
| 6 | Zijn de doelstellingen in de Luchtvaartnota met betrekking tot CO ₂ -uitstoot juridisch bindend? Zo nee, hoe wordt de bijdrage van de luchtvaart aan de reductie hiervan anders gerealiseerd? |
| 7 | Erkent u dat de percentages in de Luchtvaartnota van 14% duurzame brandstof in 2030 en 100% in 2050 niet te rijmen zijn met de percentages waar het PBL van uitgaat, te weten maximaal 7% tot 10% gebruik van duurzame brandstof in de luchtvaart in 2050? Zo ja, kunt u toelichten hoe de 14% bijmenging in 2030 en 100% in 2050 op een duurzame gerealiseerd kunnen worden? Op welke manier is rekening gehouden met de beschikbaarheid van duurzame biobrandstof, groene waterstof en groene elektriciteit voor de luchtvaart? |
| 8 | Kent u de reactie van de Europese Commissie (EC) op het onderzoek van de European Union Aviation Safety Agency (EASA) naar de niet-CO ₂ -effecten (> x 1.6 CO ₂) van de luchtvaart, getiteld «Updated analysis of the non-CO ₂ climate impacts of aviation and potential policy measures pursuant to EU Emissions Trading System Directive Article 30(4)»? |
| 9 | Hoe beziet u deze conclusie in het licht van het Klimaatakkoord en het reductiedoel van 49% en 55% in 2030? Hoe ziet u deze conclusie in relatie tot de ambities in de Luchtvaartnota? Deelt u deze conclusie? Zo nee, waarop baseert u uw standpunt? |
| 10 | Vindt u dat de Luchtvaartnota en het luchtvaartbeleid dat daaruit volgt met CO ₂ -equivalenten moeten rekenen, zodat ook rekening wordt gehouden met de effecten van maatregelen op niet-CO ₂ -emissies? |
| 11 | Geldt de 50% reductie van gezondheidsschade ten opzichte van 2016 inclusief of exclusief de nog niet ontdekte schade? Geldt dit ook voor ultrafijnstof, waarvan veel effecten nog niet uitgebreid zijn beschreven/gekwantificeerd? |
| 12 | Waarom is de resterende 50% gezondheidsschade door luchtvervuiling bij de omwonenden en schoolkinderen wel aanvaardbaar? Hoeveel absolute gezondheidsschade (verlies aan levens of gezonde levensjaren) vindt u aanvaardbaar? Hoe gaat u dit communiceren aan de mensen die dit betreft? |

- | Nr | Vraag |
|----|---|
| 13 | Hoe gaat de toetsing op de actieplannen voor de reductie van ultrafijnstof precies plaatsvinden? Welke criteria worden daarbij gehanteerd? |
| 14 | Hoe gaat u voorkomen dat er ongeclausuleerde groei plaatsvindt, zonder middelen om te kunnen sturen op soorten vluchten en bestemmingen? Hoe wilt u ervoor zorgen dat de luchthavens en hun routenetwerk zich ontwikkelen op bestemmingen die de grootste meerwaarde voor Nederland hebben? |
| 15 | De Luchtvaartnota stelt herhaaldelijk dat groei verdiend moet worden met stillere vliegtuigen, maar hoe wilt u dit doen, nu eerdere pogingen om lawaaiige (vracht)vliegtuigen te weren zijn mislukt? Hoeveel conflict bent u bereid aan te gaan en uit te vechten om dit te realiseren? |
| 16 | Waarom is het groeiverdienmodel nog niet uitgewerkt in de Luchtvaartnota? Op welke manier ontstaat er daadwerkelijk perspectief voor de luchtvaartsector en bewoners voor wat betreft het herstel van vliegvolume na het coronatijdperk en voor de benodigde investeringen in het stiller en schoner maken van vliegen? |
| 17 | Hoe ruilt u groei van het aantal vluchten af tegen de groei van de CO ₂ -uitstoot, fijnstof, geluidsoverlast en ruimtebeslag? |
| 18 | Is die compensatie van emissie, bijvoorbeeld via deelname aan het European Union Emissions Trading System (EU ETS) en/of Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSA), mogelijk om te kunnen voldoen aan de reductiedoelstellingen van de Luchtvaartnota? Of zijn de doelstellingen gebaseerd op daadwerkelijke reductie van de klimaatimpact? |
| 19 | Hoe snel mag de luchtvaart van u groeien, als een deel of de gehele CO ₂ -uitstoot van de Nederlandse luchtvaart wordt gecompenseerd door de aanschaf van CO ₂ -uitstootrechten? |
| 20 | Hoe snel mag de luchtvaart groeien als KLM/Schiphol, al dan niet gesteund door de belastingbetaler, de CO ₂ -uitstoot volledig compenseert door aanschaf van CO ₂ -uitstootrechten? |
| 21 | Is het mogelijk dat de luchtvaart sneller groeit dan de gematigde groei van 1%-1,5% die de Luchtvaartnota noemt? Hoe wordt dit voorkomen? |
| 22 | Kunt u in de Luchtvaartnota een nauwkeurig wettelijk kader overleggen waar de luchtvaart juridisch aan gebonden is? |
| 23 | Wat zijn uw instrumenten om de luchtvaart te laten krimpen, als de beloftes van de sector niet tijdig zijn gerealiseerd? |
| 24 | Waarom is er nog geen volledige maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) voor de luchtvaart opgesteld in aanloop naar de Luchtvaartnota, waarin rekening is gehouden met de invulling van de kennislacunes? |
| 25 | Hoe vindt controle plaats op de naleving van de afspraken in het Commissie Regionaal Overleg (CRO)? Hoe vindt besluitvorming in het CRO plaats? Gebeurt dit openbaar bij meerderheid van stemmen? |
| 26 | Is er voldoende objectief onderzoek en monitoring over geluidsoverlast en (ultra)fijnstof om de afspraken uit het CRO te handhaven? |
| 27 | Hoe vindt het democratisch toezicht op het CRO plaats waar de groei verdiend gaat worden? |
| 28 | In welke mate is het bewonersbelang geborgd in het CRO, ook indien bewoners overleg in het CRO zinloos achten en er geen groei verdiend wordt? |
| 29 | Worden de uitkomsten van het CRO/groeiverdienmodel voorgelegd aan de gemeenteraad en de provinciale staten? |

Nr	Vraag
30	Is het CRO als nieuwe bestuurslaag wenselijk in het Nederlandse bestuurlijk stelsel?
31	Wat doet het Rijk als de regio en provincie zich in de gemeenteraad en provinciale staten uitspreken tegen groei van de luchtvaart, zelfs in het geval van stillere en schone vliegtuigen, hetgeen netto winst voor de omgeving is?
32	Gaat u er zorg voor dragen dat de oude afspraak, dat de groei naar 500.000 vluchten op Schiphol, gepaard zal gaan met hinderbeperking, alsnog afdwingen? Waar kunnen de omwonenden van Schiphol nog op rekenen, gezien het feit dat zij (pre-corona) geen hinderafname van betekenis ervaren?
33	Welke garantie geeft u dat de leefbaarheid in de omgeving van Schiphol beter wordt met de plannen uit de Luchtvaartnota, als de oude afspraken over de leefbaarheid nog steeds niet zijn opgevolgd?
34	Hoe gaat u ervoor zorgen dat met het Nieuwe Normen- en Handhavingssysteem Schiphol (NNHS) en het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol (LVB-1) de hinder langs alle Schipholbanen afneemt? Hoe kan dit ook voorbij de 470.000–480.000 vliegbewegingen, als de primaire banen niet meer voldoende zijn?
35	Kunt u garanderen dat bij de juridische verankering van LVB-1 de beschermende afspraken voor de secundaire banen uit het Aldersakkoord als voorwaarden worden meegenomen?
36	Wanneer zullen stillere vliegtuigen voldoende stil zijn om substantieel meer woningen te kunnen bouwen in de gebieden rond de luchthavens?
37	Is er een technische oplossing tegen de condensstrepen van vliegtuigen, aangezien zij verantwoordelijk zijn voor het grootste deel van de klimaatimpact, gezien het feit dat het klimaateffect van de luchtvaart slechts met circa een derde zal zijn afgenomen, als alle vliegtuigbrandstof is vervangen door duurzame biobrandstof of synthetische brandstof?
38	Waarom heeft de Luchtvaartnota geen aandacht voor de solvabiliteit en rentabiliteit van KLM als de luchtvaart volgens u een publiek doel dient?
39	Waarom had KLM eind 2019 geen financieel duurzame balans?
40	Kunt u garanderen dat KLM op termijn een rendabele exploitatie met dividenduitbetaling heeft?
41	Denkt u dat een financieel duurzame exploitatie van de luchtvaart mogelijk is in de zeer concurrerende markt voor luchtvaart?
42	Bent u ervan op de hoogte dat schaarste op Schiphol via een maximum van het aantal vluchten tot een hogere marktwaarde van de tickets leidt?
43	Denkt u dat het onderhouden van transferverbindingen buiten de Nederlandse thuismarkt onder of boven de marktprijs gebeurt?
44	In hoeverre is het groeiverdienmodel dat nog ontwikkeld moet worden een convenant (niet juridisch handhaafbaar) of een bindend kader dat juridisch afgedwongen kan worden, indien de luchtvaart zich daar niet houdt? Met andere woorden, wat is de juridische status van de uitkomsten van het groeiverdienmodel?
45	Waarom zijn de kennislacunes zoals verwoord in paragraaf 8.6 nog niet vervuld?
46	Welke gevolgen verbindt u aan het feit dat de meerderheid van de Nederlanders zich nu uitspreekt voor krimp van de luchtvaart?
47	Wat is er naar aanleiding van de bijna 450 ingediende zienswijzen aangepast in de definitieve Luchtvaartnota? In hoeverre is dit niet alleen maar uitleg (nota van antwoord), maar is er ook inhoudelijk en politiek iets aangepast?

- | Nr | Vraag |
|----|---|
| 48 | Hoe wordt geborgd dat de verwachte groei van de vraag naar internationale mobiliteit opgevangen wordt door de capaciteit van verschillende luchthavens beter in samenhang te brengen? Kunnen daarbij scenario's geschetst worden? |
| 49 | Welke mogelijkheden zijn er voor bijdragen vanuit het Rijk aan het beheer en onderhoud van de infrastructuur voor de luchtvaart in Nederland, of bijvoorbeeld aan de lasten uit hoofde van veiligheid die zwaar op de exploitatie van regionale luchthavens drukken? Deelt u de opvatting dat de kosten voor de exploitatie van de luchthaven en het beheer en de instandhouding van de infrastructuur gescheiden kunnen worden, zoals dat nu bijvoorbeeld ook bij luchthaven Eindhoven gebeurt? Kan op korte termijn een onderzoek gedaan worden naar een structuur van cofinanciering vanuit het Rijk en de provincie voor regionale luchthavens? |
| 50 | Hoe wordt een verschuiving van nachtvluchten naar dagvluchten, en dus de verzwarening van de hinder naar de primaire banen, voorkomen? Hoe wordt voorkomen dat de hinder naar de secundaire banen verschuift, als de primaire banen vol zijn? Hoe wordt een verschuiving, en dus verzwarening van de hinder naar de Aalsmeerbaan, voorkomen? Hoe kan het zogenaamde waterbedeffect worden tegengegaan? |
| 51 | Kan bij de herziening van het luchtruim ook aangegeven worden hoe omgegaan wordt met de motie-Amhaouch (Kamerstuk 31 936, nr. 764) inzake praktijkervaring opdoen met hoger aanvliegen in combinatie met een gelijkmatige daling? |
| 52 | Kan ten aanzien van het omgevingsbeleid verduidelijkt worden dat functies en activiteiten die om ruimte vragen of effect hebben op de ruimte, niet alleen breed afgewogen worden en dat rond luchthavens lokale overheden de ruimtelijke ontwikkelingen integraal moeten afwegen? |
| 53 | Kan nader uiteengezet worden hoe de zinsnede «En omdat er geen woningen gebouwd mogen worden» zich verhoudt tot het uitgangspunt van de Omgevingswet dat alle belangen integraal afgewogen worden? |
| 54 | Waarom moet het gecumuleerde geluidsniveau door het bevoegd gezag worden gebruikt in zijn oordeel over de locatie waar nieuwbouw aanvaardbaar is, terwijl dat in strijd is met de grondgedachte van de Omgevingswet van een integrale afweging? |
| 55 | Hoe gaat de regie gevoerd worden op de regionale luchthavens, zodat ze meer aanvullend op elkaar benut worden? Komt er centrale regie over alle luchthavens, bijvoorbeeld bij een systeembenadering voor alle luchthavens? Welke partijen ziet u als potentiële partij om de regie over een systeembenadering te voeren? |
| 56 | Waarom zou twee keer per jaar overleg met de luchtvaartsector voldoende zijn om tot een nationaal systeem van luchthavens te komen? Zou een hogere frequentie niet tot een hoger tempo en een hogere ambitie kunnen leiden? Is de bereidheid er om dat te overwegen? |
| 57 | Hoe beschouwt u uw eigen rol, bijvoorbeeld vanuit uw stelselverantwoordelijkheid, om tot een nationaal systeem van luchthavens te komen? Bent u bereid om vanuit uw stelselverantwoordelijkheid regie te nemen, bijvoorbeeld door Schiphol en de andere luchthavens om tafel te roepen of bij elkaar om tafel te zetten, om zo de ambitie en het tempo te bevorderen? Bent u bereid om een routekaart te presenteren, inclusief een voorgenomen planning, of daarover met de betrokken partijen te overleggen, waarna zij die routekaart kunnen presenteren? |

- | Nr | Vraag |
|----|--|
| 58 | Kunt u delen hoe u uw regierol ten aanzien van de luchthavens gaat invullen? Gaat u met een routekaart hiervoor komen, inclusief een voorgenomen planning, om te komen tot één systeem van luchthavens? Zo ja, wanneer kan de Kamer deze verwachten? Zo nee, gaat u wel de luchthavens aanmoedigen om een dergelijke routekaart op te stellen? |
| 59 | Klopt het dat de Nederlandse Vereniging van luchthavens (NVL) voorstander is van de beschreven systeembenadering tussen de luchthavens Schiphol, Eindhoven, Rotterdam, Maastricht, Lelystad en Groningen? Wat is uw oordeel over dit standpunt? Welke betekenis kent u daaraan toe en welke gevolgen verbindt u daaraan? |
| 60 | Hoe staat het met het onderzoek, zoals gevraagd in de motie-Amhaouch/Paternotte over de Royal Schiphol Group als koepel voor alle vliegvelden (Kamerstuk 35 300-XII, nr. 28), die inmiddels meer dan een jaar geleden door de Kamer is aangenomen? Is dat onderzoek inmiddels gereed en, zo ja, wat zijn de conclusies? Als het onderzoek nog niet gereed is, kan dat dan spoedig – bijvoorbeeld nog voor het einde van dit jaar – aan de Kamer worden toegezonden? Zo nee, wanneer krijgt de Kamer het onderzoek dan toegezonden en welke inspanningen doet u om het onderzoek snel af te ronden? |
| 61 | Waarom beschouwt u het niet de rol van het Rijk om regie te nemen over de verkenning om activiteiten van de luchthavens bedrijfsmatig samen te brengen, nu het Rijk zowel stelselverantwoordelijkheid draagt voor de luchtvaartsector alsook enig aandeelhouder is van de Schiphol Group? Kunt u reflecteren op de rol die het Rijk volgens u dan kan nemen, respectievelijk zou moeten nemen? |
| 62 | Deelt u de mening dat regie over cruciale en schaarse infrastructuur van nationaal belang, waarvoor de luchthavens uit de Schiphol Group en de luchthavens Eelde en Maastricht kwalificeren, een aangelegenheid van het Rijk is? Is de schaarste aan luchtvaartinfrastructuur niet juist een extra motief om optimaal samen te werken? |
| 63 | Deelt u de opvatting dat de op pagina 80 genoemde regionale luchthavens, zoals Eelde of Maastricht, van maatschappelijk belang zijn voor de regio waarin zij gehuisvest zijn, bijvoorbeeld vanwege directe en indirecte werkgelegenheid, economische aantrekkelijkheid van de regio, het vestigingsklimaat, het voorkomen van krimp, het bevorderen van groei in de regio en het tegengaan van onnodige kilometers vanuit de regio naar bijvoorbeeld Schiphol of een andere luchthaven, omdat niet vanuit de eigen regio gevlogen wordt? |
| 64 | Zijn, gelet op uw recente besluit geen financiële ondersteuning te bieden aan de regionale luchthavens Maastricht en Eelde, beheer en instandhouding van luchthavens die voor een nationaal systeem relevant zijn – net als bij het spoor, de wegen in de regio of bijvoorbeeld de havens van de Waddenveren – niet logischerwijze (mede) een taak van het Rijk? Kunt u uw visie hierop toelichten? Bent u bereid om in overleg met de regionale overheden en hun aandeelhouders, maar vooral ook met andere ministeries zoals Defensie of Economische Zaken en Klimaat (EZK) (vanwege Groningen als groeiregio) alsnog te bezien hoe die twee regionale luchthavens ondersteund kunnen worden in hun kosten voor beheer en instandhouding? Deelt u de opvatting dat deze luchthavens (ook) schaarse infrastructuur van nationaal belang zijn, die voor de toekomst behouden zou moeten blijven? |

Nr	Vraag
65	Bestaat de bereidheid, als er geen rechtstreekse vergoeding aan de luchthavens Eelde en Maastricht komt, om na te gaan welke afspraken hierover met de regio gemaakt kunnen worden, gebaseerd op het uitgangspunt dat partijen in de toekomst zullen samenwerken rondom de luchthavens en beide een bijdrage zullen leveren aan het behoud van de regionale luchthavens Maastricht en Eelde op langere termijn? Wat is er nodig vanuit de regio en het Rijk om tot deze situatie te komen?
66	Op welke wijze gaat de Luchtvaartnota om met internationale concurrentie? Kan een visie op die internationale concurrentie gegeven worden, met name de concurrentie van Emirates of vanuit landen als Qatar, waarbij ook sociale aspecten de concurrentie verstoren?
67	Is er een gelijk speelveld tussen de luchthavens in Nederland onderling, in het bijzonder tussen de luchthavens die wel en niet behoren tot de Schiphol Group? Waarom wordt bijvoorbeeld de luchthaven in Eindhoven in belangrijke mate gefinancierd door het Ministerie van Defensie, terwijl die ook ruimschoots wordt gebruikt voor niet-militair gebruik (burgerluchtvaart)? Deelt u de opvatting dat andere regionale luchthavens in Nederland, zoals Maastricht of Eelde, hierdoor op achterstand komen te staan in de «markt» voor luchthavens?
68	Bestaat de bereidheid om met Defensie of Economische Zaken (verantwoordelijk voor groeiregio's) na te gaan welke maatregelen kabinetsbreed getroffen kunnen worden om de ongelijkheden tussen de luchthavens die wel respectievelijk niet tot de Schiphol Group behoren op te heffen of te dempen?
69	Deelt u de mening dat regionale infrastructuur van de luchtvaart van belang is voor de bereikbaarheid en het vestigingsklimaat van de regio? Deelt u de mening dat het van belang is dat deze infrastructuur behouden moet blijven? Los van de vraag welke rol u wilt nemen: welke rol kan het kabinet hierin nemen?
70	Klopt het dat de Luchtvaartnota geen groeibesluit is?
71	Als aan de randvoorwaarden voor groei (duurzaamheid, veiligheid, netwerkqualiteit en overlastbeperking) niet wordt voldaan, komt de inhoud van de nota er dan op neer dat de luchtvaart in Nederland niet kan groeien?
72	Hoeveel banen kost het in de vrachtketen dat Maastricht-Aachen Airport 's nachts niet open is, en Luik wel? Onderzoekt u de mogelijkheid Maastricht-Aachen Airport op termijn ook 's nachts open te gaan stellen? Zo nee, waarom niet?
73	Hoe verhoudt de Nederlandse vliegtaks zich tot die van Duitsland, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk? Kunt u dit uitsplitsen in bedragen?
74	Dient Doc29 momenteel gebruikt te worden als modellering voor geluidsoverlast in alle luchthavenbesluiten? Geldt dat ook voor Lelystad Airport?
75	Moet ten gevolge van de pandemie de economische analyse voor luchthaven(verkeers)besluiten worden geactualiseerd? Zo nee, waarom niet?
76	Welke vluchten van Amsterdam naar Brussel zijn niet redelijkerwijs te vervangen door de trein? Aan welke voorwaarden moet precies worden voldaan, voordat er voldoende treinverkeer is om vliegen van Brussel naar Amsterdam overbodig te maken?
77	Welke luchthavens gaan beschikken over een vogelradar?
78	Wanneer wordt verwacht een nieuwe governancestructuur voor de luchtvaart voltooid te hebben?

- | Nr | Vraag |
|----|--|
| 79 | Onderschrijft u de conclusies van het PBL dat marktmaatregelen als beprijzen en het beperken van het aantal vliegbewegingen noodzakelijk zijn voor het behalen van de klimaatdoelen van de Luchtvaartnota? |
| 80 | Weet u dat de Europese Commissie, met steun van de Nederlandse regering, het CO ₂ -reductiedoel voor 2030 juist wil aanscherpen naar 55% ten opzichte van 1990? |
| 81 | Onderkent u dat als de luchtvaart minder bijdraagt aan het verlagen van klimaatemissies, burgers en andere sectoren extra zullen moeten bijdragen? |
| 82 | Klopt het dat het kader van de WHO over beïnvloeding van de gezondheid door geluid ten opzichte van de vorige versie is geschrapt? Zo ja, waarom is hiervoor gekozen? |
| 83 | Op welke wijze is de Luchtvaartnota in lijn met het uitgangspunt van groen herstel van de coronacrisis? |
| 84 | Wat wordt er middels de Luchtvaartnota gedaan aan het overaanbod in de luchtvaartsector, waardoor de financiële positie van luchtvaartbedrijven onder druk staat en negatieve externe effecten worden afgewimpeld op de samenleving? |
| 85 | Wat is volgens u het optimale aantal vluchten in Nederland? Hoeveel draagt elke extra vlucht bij (vanuit een breed welvaarts-perspectief), en wat kost deze? |
| 86 | Hoeveel luchtvaart heeft Nederland nu eigenlijk nodig? |
| 87 | Heeft u de huidige overlast voor omwonenden tot aanvaardbare standaard verheven, gezien ontwikkelingen tot een stillere/schonere luchtvaart gecompenseerd gaan worden met een stijgend aantal vluchten? |
| 88 | Waarom is er gekozen voor het uitgangspunt dat de luchtvaart groei zou kunnen «verdienen»? Is dit praktisch wel uitvoerbaar nu het onderlinge gewicht van geluid, CO ₂ en emissies niet is bepaald, noch in welke mate elk daarvan bijdraagt aan het verdienen van groei? |
| 89 | Waarom worden de uitkomsten van het groeiverdienmodel niet getoetst? |
| 90 | Hoe wordt uitgesloten dat de uitkomsten van het groeiverdienmodel negatief zullen uitpakken voor klimaat, leefomgeving en/of veiligheid? |
| 91 | Onderschrijft u dat de WHO-norm moet worden opgenomen als doel in Luchtvaartnota? Zo nee, waarom niet? |
| 92 | Wat is er gedaan met het onderzoek dat aantoonde dat de negatieve effecten van de luchtvaart zodanig groot zijn dat een verdere groei van de luchtvaart een maatschappelijk negatief saldo oplevert? |
| 93 | Op basis waarvan is het logisch om nog meer groei na te streven, nadat decennia van groei reeds tot overschrijding van de grenzen van klimaat, leefomgeving en veiligheid heeft geleid? |
| 94 | Waarom is op pagina 20 het voorbeeld van de PS572 weggehaald ten opzichte van de concept-Luchtvaartnota? |
| 95 | Waarom is op pagina 29 de tekst dat de rijksoverheid de komende jaren beleid voor de kleine luchtvaart ontwikkelt weggehaald ten opzichte van de concept-Luchtvaartnota? |
| 96 | In hoeverre is nagedacht over het sluiten van een of meerdere regionale vliegvelden? |
| 97 | Waarom besteedt de Luchtvaartnota geen aandacht aan grondgeluid? |
| 98 | Op welke manier worden de risico's van langdurige blootstelling aan grondgeluid, wat kan zorgen voor gezondheidsrisico's voor omwonenden, verkleind of zelfs weggenomen? |
| 99 | Waarom is de luchtvaart – in tegenstelling tot de industrie – uitgezonderd van een norm omtrent grondgeluid? |

Nr	Vraag
100	Kunt u een actuele stand van zaken geven omtrent de Nederlandse luchthavens die niet beschikken over de juiste natuurvergunning?
101	Klopt het dat de tekst over sneller stijgen niet over Schiphol gaat?
102	Waarom is de tekst verwijderd ten opzichte van de conceptversie dat Schiphol onder bepaalde voorwaarden kan groeien?
103	Welke luchthavens worden bedoeld in de tekst onder 4.2.3. in de Luchtvaartnota waar wordt vermeld dat op verschillende luchthavens lawaaiige (en vaak sterk vervuilende) vliegtuigen een hoger haventarief betalen?
104	Bent u in gesprek met de luchthavenautoriteiten om lawaaiige vliegtuigen zwaarder te belasten alsmede de nachttarieven te verhogen, om de door uzelf genoemde prikkel om met minder lawaaiige en vervuilende toestellen te vliegen te versterken?
105	Bent u bereid, gezien uw ambitie voorop te lopen in het weren van de meest vervuilende en lawaaiige vliegtuigen, om uw (concrete) aanpak hiervoor, wat maximaal mogelijk is binnen de Europese verordening en welke vliegtuigen de komende jaren geweerd gaan worden, te delen met de Kamer?
106	Waarom beperken uw inspanningen zich tot het in kaart brengen van het aandeel stikstof boven de 3000 voet, zonder dit verder mee te nemen bij het maken van beleid omtrent de stikstofemissies van de luchtvaart?
107	Is naar aanleiding van het advies van de commissie-Remkes over luchtvaart uit januari 2020 nog onderzoek gedaan naar de stikstofemissies boven de 3000 voet? Zo nee, waarom niet?
108	Op welke wijze zijn de enorme emissiecijfers van KLM, dat met 10 Mton CO ₂ in 2019 verreweg de grootste CO ₂ -emitter is van Nederland, verwerkt in de Luchtvaartnota?
109	Erkent u dat de luchtvaart niet uitgezonderd is van het bijdragen aan het behalen van de klimaatdoelen zoals afgesproken in Parijs?
110	Waarom vertaalt u de klimaatdoelen van Parijs niet naar de Luchtvaartnota?
111	Erkent u dat de CO ₂ -doelen die zijn afgesproken in het Duurzame Luchtvaartakkoord, de luchtvaart niet op het emissiepad brengen om de opwarming van de aarde te kunnen beperken tot maximaal 2°C opwarming, laat staan dat deze in lijn zijn met het 1,5°-doel?
112	Hoe gaat u er alsnog voor zorgen dat Parijs gehaald wordt en dat de luchtvaart daaraan bijdraagt?
113	Waarom is ervoor gekozen om nog steeds geen serieus werk te maken van beprijzing in de luchtvaartsector, zoals valt af te leiden uit het ontbreken van belasting op kerosine en de zeer magere vliegtaks (zeker ook in vergelijking met andere landen)?
114	Wat is de stand van zaken omtrent het maken van bilaterale afspraken met andere landen over beprijzing van onderdelen van de luchtvaartsector?
115	Waarom is een krimp van het aantal vliegbewegingen niet op serieuze wijze meegenomen in de Luchtvaartnota?
116	Waarom stond het van tevoren al vast dat de Luchtvaartnota tot een verdere groei van het aantal vliegbewegingen moet leiden?
117	Waarom is er geen serieus werk gemaakt van de transitie naar meer duurzaam internationaal vervoer, waarin er meer treinen en veel minder vliegtuigen onderdeel zullen zijn van het internationale netwerk?
118	Hoe wordt met deze Luchtvaartnota voorkomen dat er sprake zal zijn van fossiele lock-in-effecten?

Nr	Vraag
119	Acht u het haalbaar dat een systeem van luchthavens, en daarmee de optimalisatie van het systeem van luchthavens, eind 2021 gerealiseerd is? Zo nee, welke tijdspanne acht u wel realistisch? Wat is er nodig om tot die optimalisatie door samenwerking of samenvoeging te komen?
120	In hoeverre hebben lagere overheden straks nog iets te zeggen over het terugdringen van de negatieve externe effecten van de door de rijksoverheid aangewakkerde luchtvaart?
121	Staat het lagere overheden vrij om beleid te maken dat in strijd is met de groeidoctrine van de Luchtvaartnota? Zo nee, waarom niet? Zo ja, waar blijkt dat uit?
122	Waarom zijn de talloze zienswijzen, ingediend door omwonenden en maatschappelijke organisaties, nauwelijks serieus verwerkt in de Luchtvaartnota?
123	Waarom zouden omwonenden en maatschappelijke organisaties, als hun inbreng toch niet serieus genomen wordt, de volgende keer nog een keer een zienswijze indienen?
124	Wat is er gedaan met de toenemende steun vanuit de samenleving voor een krimp van de luchtvaart?
125	Kunt u reflecteren op de concurrentieomgeving van Schiphol? Is hier wel sprake van, gezien Nederland klein is en de Schiphol Group ruim 95% marktaandeel heeft? Kunt u uw antwoord gedetailleerd toelichten en daarbij ook schetsen welke voor- en nadelen de huidige marktstructuur volgens u heeft?
126	Klopt het dat de tekst over onderzoek naar de effecten van stikstof, de aanpak van niet-CO ₂ -emissies en het berekenen van CO ₂ -uitstoot is geschrapt ten opzichte van de vorige versie van de Luchtvaartnota? Zo ja, kunt u toelichten waarom hiervoor is gekozen?
127	Voor welke onderdelen van de Uitvoeringsagenda zal een aparte milieueffectrapportage (MER) worden uitgevoerd?
128	Vindt u, gelet op de conclusie die in de Luchtvaartnota automatisch wordt getrokken dat aan een stijgende vraag naar vluchten, tegemoet moet worden gekomen met een stijgend aanbod en dat groei kan worden verdiend door te innoveren betreffende duurzaamheid en geluidsoverlast, onder het mom van «perspectief voor de sector», en gezien de huidige impact van de luchtvaart op omwonenden en het milieu, dat schonere en stillere luchtvaart niet per se tot groei van het aantal vluchten hoeft te leiden?
129	Bent u bereid om omgevingspartijen bij Schiphol en de «diverse stakeholders» een echte plek om tafel te geven met geborgde inspraak of in ieder geval ambities en bijbehorende maatregelen op papier te zetten die de ervaren overlast gaan verlagen?
130	Hoe zien de stappen bij de vermindering van de nachtvluchten op Schiphol er concreet uit, en kunt u voorzien in een schematisch antwoord waarin duidelijk wordt hoeveel nachtvluchten er de komende ca. 10 jaar plaats zullen vinden, uitgaande van verschillende scenario's gebaseerd op de door u geschetste variabelen?
131	Wat gebeurt er met de vermindering van het aantal nachtvluchten, mocht Lelystad Airport niet opengaan?
132	Kunt u meer vertellen over de rol van Lelystad Airport bij het bepalen van nachtvluchten op Schiphol, gezien Lelystad Airport 's nachts niet open zal zijn, en dus geen nachtvluchten zal afhandelen? Betekent dit dat een relatief groot deel van het vliegverkeer op Lelystad Airport in de randen van de nacht afgehandeld zal worden?

Nr	Vraag
133	Wat betekent de variabele «De verdere ontwikkeling van Schiphol» precies en beïnvloedt dit de vermindering van het aantal nachtvluchten positief of negatief?
134	Waarom worden de ervaren hinder en de ontwikkelingen betreffende het meten van vliegtuiggeluid niet meegenomen bij de toekomstige bepaling van het aantal nachtvluchten?
135	Zijn de omgevingspartijen per abuis niet genoemd in de uitvoeringsagenda als het gaat om het aantal nachtvluchten bij Schiphol, of worden zij bewust niet betrokken bij de bepaling van het aantal nachtvluchten?
136	Kunt u een toelichting geven op de vorderingen van het actieprogramma Doelen en Monitoring van de Duurzame Luchtvaartafafels en toelichten hoe het emissie-plafond gebruikt zal worden?
137	Wordt er met de in 2021 geplande brede investeringsstrategie voor Schiphol, de in de uitvoeringsagenda gemelde vooruitzichten op meer capaciteit voor de terminal en de plannen voor een volledig nieuwe terminal niet een té groot voorschot genomen op groei van de luchtvaart, terwijl de CO ₂ -effecten en bijbehorende plafonds voorlopig nog niet uitgewerkt zijn en ook de MKBA's voor de luchtvaart pas half 2021 worden afgerond? Bent u het ermee eens dat we eerst heel goed moeten weten wat de effecten van luchtvaart op het klimaat zijn, om dan een integrale afweging te kunnen maken van de effecten van groei op de woon- en leefomgeving, het klimaat en de economie en op basis daarvan te beslissen of we miljarden steken in extra capaciteit op Schiphol?
138	Is uw ambitie om koploper te zijn op het gebied van duurzame luchtvaart en de daarbij behorende innovaties, zoals tentoongespreid in verschillende pilots betreffende Urban Air Mobility (UAM) & Regional Air Mobility (RAM) die wereldwijd, maar ook in Europa (Linz, Sevilla, Noorwegen) plaatsvinden? Wordt er naast de ambtelijke voorbereidingen op het Europese wetgevingskader U-Space, vanuit het ministerie ook al praktische invulling gegeven aan deze veelbelovende, zero-emissie vorm van luchtvervoer, in de vorm van bijvoorbeeld pilotprojecten?
139	Kunt u een schematische uitwerking geven, op basis van zowel berekeningen als ervaren overlast (aantal klachten e.d.), van de mate van overlast die wordt ervaren? Kunt u daarnaast aangeven hoe u dit (per jaar) voor zich ziet richting 2030 en 2050?
140	Uit welke zienswijze zijn de meeste suggesties overgenomen?