

Vergaderjaar 2020–2021

**31 936**

**Luchtvaartbeleid**

**Nr. 823**

**LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 16 december 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 20 november 2020 inzake de Definitieve Luchtvaartnota (Kamerstuk 31 936, nr. 820).

De Minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 14 december 2020. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,  
Koerselman

**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?**

De WHO stelt geen norm, maar geeft een gezondheidskundig advies op grond van risico-inschattingen op negatieve gezondheidseffecten. Dit advies wijzigt periodiek omdat aanvullend onderzoek eerder onderzoek aanvult of corrigeert. Het advies uit 2018 is een aanpassing van eerdere adviezen uit 2009 en 1999.

Veel acties die zijn opgenomen in de «Uitvoeringsagenda Luchtvaartnota» zijn gericht op het verminderen van de negatieve effecten van de luchtvaart op de leefomgeving. Hiermee wordt invulling gegeven aan het WHO advies om de geluidbelasting als gevolg van luchtvaart te verlagen. Een globale planning is opgenomen in de uitvoeringsagenda. Over de voortgang van de individuele acties wordt uw Kamer afzonderlijk geïnformeerd.

Zie verder het antwoord op vraag 91.

**2. Kent u het rapport van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) «CO<sub>2</sub>-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)?**

Ik ben bekend met dit rapport van het PBL. Figuur 5.1 in de Luchtvaartnota komt overeen met de analyse in dit rapport. Die figuur geeft weer hoe de uitstoot zich heeft ontwikkeld in het verleden en hoe deze zich volgens verschillende scenario's kan ontwikkelen in de toekomst bij ongewijzigd beleid. Het PBL geeft in haar rapport aan dat voor het halen van de klimaatdoelen uit de Luchtvaartnota aanvullend beleid nodig is. Die analyse komt overeen met de analyse van het kabinet en daarom zijn in de Luchtvaartnota aanvullende beleidsmaatregelen aangekondigd, waaronder een CO<sub>2</sub>-emissieplafond en een bijmengverplichting voor duurzame luchtvaartbrandstof.

**3. Onderschrijft u de conclusies van het PBL dat de CO<sub>2</sub>-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?**

Ja, die conclusies onderschrijf ik. Dat is ook de reden dat ik in de Luchtvaartnota aanvullend beleid heb opgenomen om de doelen te halen. Met de borging van klimaatdoelen via de voorgenomen introductie van een CO<sub>2</sub>-emissieplafond voor 2030 en 2050 wordt het halen van de gestelde doelen leidend. Het kabinet zet er op in dat die doelen binnen de luchtvaartsector zelf worden gerealiseerd via de meest effectieve en kostenefficiënte instrumenten. Daarom wordt vooral ingezet op de toepassing van duurzame luchtvaartbrandstoffen en op technologische innovaties, zoals nieuwe vliegtuigontwerpen, lichte materialen en andere vormen van aandrijving (o.a. elektrisch, op waterstof). Indien de gezamenlijke aanpak met de partijen aan de Duurzame Luchtvaarttafel onvoldoende effect zou hebben, zal het klimaatbeleid voor de luchtvaart worden heroverwogen om binnen het CO<sub>2</sub>-plafond te blijven. Dit kan door beleid te intensiveren en door naar alternatieven te kijken zoals minder ver of minder vaak vliegen ten opzichte van het verwachte groeipad.

#### **4. Waarom ontbreekt in de Luchtvaartnota een onderbouwing van de ambities die door dit kabinet worden gemaakt op het gebied van duurzaamheid?**

In de Luchtvaartnota staan de klimaatdoelen voor de luchtvaart en de belangrijkste klimaatinstrumenten- en maatregelen waar het kabinet voor gekozen heeft en is aangegeven waarom het kabinet tot die keuze gekomen is. In de Nota van Antwoord bij de Luchtvaartnota heb ik naar aanleiding van zienswijzen hierop nog een nadere toelichting gegeven.

Ik heb bijvoorbeeld aangegeven dat de drie sporen om tot een verduurzaming van de luchtvaart te komen een voorkeursvolgorde hebben. Gewenst is een inzet op de meest directe en effectieve klimaatinstrumenten, waarvan de kosten voor sectorpartijen zo veel mogelijk bijdragen aan daadwerkelijke reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot binnen de luchtvaartsector zelf (spoor 1: duurzamer vliegen).

De gekozen instrumenten moeten bijdragen aan een versnelling van de energietransitie van de luchtvaart, opgeschaald kunnen worden binnen én buiten Nederland (voor extra effect) en bijdragen aan het verdienvermogen van bedrijven binnen een duurzame economie. Het meest voor de hand ligt daarom een inzet die primair is gericht op onderzoek naar en inzet van duurzame luchtvaartbrandstoffen (bio en synthetisch) en technologische innovaties (zoals hybride elektrische aandrijving en lichtere materialen). Deze toepassingen zijn het meest effectief en kansrijk voor het halen van de klimaatdoelen voor de luchtvaart op de korte én langere termijn.

Het compenseren van CO<sub>2</sub>-uitstoot door de luchtvaart via reducties uit internationale systemen als het EU ETS en CORSIA leidt tot een directe CO<sub>2</sub>-reductie buiten de luchtvaartsector (spoor 2: compenseren). Deze reductie telt niet mee voor het behalen van de Nederlandse klimaatdoelen voor de luchtvaart. Maar voor het klimaat telt het wel.

De effecten van maatregelen onder het derde spoor (alternatieven voor vliegen) zijn sterk afhankelijk van andere factoren en hierdoor zijn de effecten indirect en minder zeker. Deze maatregelen dragen bovendien niet bij aan de energietransitie van de luchtvaart, kunnen veelal mondiaal lastig of niet worden opgeschaald en dragen niet bij aan het verdienvermogen van Nederlandse bedrijven in een duurzame economie.

#### **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?**

Hiervoor heeft het kabinet een plan-MER laten uitvoeren. Het plan-MER is zoveel mogelijk gebruikt om te onderzoeken wat de effecten van de verwachte ontwikkelingen en beleidskeuzes zouden zijn, hoe de negatieve (milieu)effecten gemitigeerd zouden kunnen worden en wat hiervan vervolgens de impact zou zijn op de economie. De inzichten uit het plan-MER zijn voor het kabinet bepalend geweest voor het kiezen van de nieuwe koers (de voorkeursstrategie).

#### **6. Zijn de doelstellingen in de Luchtvaartnota met betrekking tot CO<sub>2</sub>-uitstoot juridisch bindend? Zo nee, hoe wordt de bijdrage van de luchtvaart aan de reductie hiervan anders gerealiseerd?**

Het kabinet kiest ervoor de klimaatdoelen uit het Akkoord Duurzame Luchtvaart te borgen. De voorkeur gaat ernaar uit om dit te doen op het niveau waar ook besluitvorming en vergunningverlening voor de luchtvaart in Nederland plaatsvindt: per luchthaven. Op deze manier kan

het thema klimaat integraal worden afgewogen tegen andere publieke belangen en kaders. Daarbij wordt nadrukkelijk gekeken naar de mogelijkheid om grenswaarden vast te leggen in de luchthavenbesluiten. CO<sub>2</sub> wordt daarmee kaderstellend voor de ontwikkeling van Nederlandse luchthavens, net zoals geluid en (externe) veiligheid.

Het instrument van een CO<sub>2</sub>-plafond wordt uitgewerkt in het actieprogramma Doelen en Monitoring van de Duurzame Luchtvaarttafel. Dit wordt zorgvuldig gedaan en in overleg met alle betrokken partijen. Hierbij moet het einddoel helder voor ogen blijven: het juridisch borgen van de overeengekomen CO<sub>2</sub>-doelen in het Akkoord Duurzame Luchtvaart zodat zekerheid ontstaat over het halen van die doelen.

Er wordt onder andere gekeken naar de verdeling van het CO<sub>2</sub>-budget over de verschillende luchthavens en naar mogelijke reductiepaden richting 2030 (reductie naar emissieniveau van 2005). Ook wordt gekeken naar de juridische vorm van deze borging. Zodra het CO<sub>2</sub>-plafond verder is uitgewerkt, worden de bredere effecten op de luchtvaart in kaart gebracht. Onder andere voor de concurrentiepositie van de Nederlandse luchtvaartsector.

Voor meer informatie over het plan van aanpak voor de verdere uitwerking van het CO<sub>2</sub>-emissieplafond verwijs ik naar de Kamerbrief CO<sub>2</sub>-plafond internationale luchtvaart.

**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?**

Zoals aangegeven in het duurzaamheidskader biograndstoffen, dat op 16 oktober 2020 met uw Kamer gedeeld is, zijn er in beginsel op mondiaal en Europees niveau voldoende biograndstoffen beschikbaar om aan de Nederlandse behoefte te voldoen. Conform het duurzaamheidskader zullen duurzame biograndstoffen vooral ingezet worden voor de verduurzaming van sectoren waar onvoldoende alternatieven aanwezig zijn, zoals de luchtvaart. Het kabinet kiest daarom voor opbouw van de inzet van biograndstoffen in de luchtvaart. Tegelijkertijd wordt ingezet op het beschikbaar krijgen van alternatieve energiedragers, zoals bijvoorbeeld synthetische kerosine. Wanneer er op de langere termijn alternatieven op de markt komen, zal dit leiden tot een afbouw van de inzet van biograndstoffen.

Om deze transitie mogelijk te maken, zet het kabinet in op de verbreding van de grondstoffenbasis. De Routekaart biograndstoffen van juni 2020 stelt dat het mogelijk is om in 2030 extra biograndstoffen beschikbaar te maken, waarbij bovendien meer kan worden ingezet op bioraffinage. Om deze reden wordt ook ingezet op het beschikbaar stellen van nieuwe conversie-technologieën, die het mogelijk maken een diverse soort biograndstoffen te verwerken tot duurzame biokerosine. Over het soort technologieën waarnaar gekeken wordt en de manier waarop de grondstoffen basis verbreed zal worden voor luchtvaart, wordt in het actieprogramma Duurzame Brandstoffen nader ingegaan.

**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<sub>2</sub>-effecten (> x 1.6 CO<sub>2</sub>) van de luchtvaart, getiteld «Updated analysis of the non-CO<sub>2</sub> climate impacts of aviation and potential policy measures pursuant to EU Emissions Trading System Directive Article 30(4)»?**

Ja, die ken ik.

**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?**

Het nationale Klimaatakkoord en de doelen die u noemt richten zich uitsluitend op reductie van binnenlandse CO<sub>2</sub>-emissies terwijl de ambities van het kabinet in de Luchtvaartnota gericht zijn op alle CO<sub>2</sub>-emissies van uit Nederland vertrekkende vluchten. Ook de luchtvaartsector moet bijdragen aan het realiseren van de doelstelling van het Akkoord van Parijs: de opwarming van de aarde beperken tot ruim beneden de 2 graden Celsius, met een streven naar maximaal 1,5 graad. Niet-CO<sub>2</sub>-emissies zijn daarvoor uiteraard van belang naast CO<sub>2</sub>-emissies, maar er is nog veel onzekerheid over de aard van deze emissies, de omvang van de effecten en de mogelijke beleidsopties. Daarom heeft het kabinet in de Luchtvaartnota ook opgenomen dat zij een nadere aanpak zal ontwikkelen voor niet-CO<sub>2</sub>-emissies.

**10. Vindt u dat de Luchtvaartnota en het luchtvaartbeleid dat daaruit volgt met CO<sub>2</sub>-equivalenten moeten rekenen, zodat ook rekening wordt gehouden met de effecten van maatregelen op niet-CO<sub>2</sub>-emissies?**

Het kabinet heeft in de Luchtvaartnota aangegeven dat het een aanpak gaat uitwerken om niet-CO<sub>2</sub>-emissies een plek te geven in het klimaatbeleid voor de luchtvaart en hoe deze emissies op termijn kunnen worden meegewogen. Over het ontstaan, het gedrag en het klimaateffect van niet-CO<sub>2</sub>-emissies bestaat wetenschappelijk echter nog veel onzekerheid. Deze emissies hangen sterk af van de omstandigheden in de atmosfeer, en hun effecten zijn van kortdurende aard (dagen tot zo'n tien jaar) terwijl CO<sub>2</sub> honderden jaren in de atmosfeer blijft. Het is dan ook niet eenvoudig om met CO<sub>2</sub>-equivalenten te werken. Zowel Europees als nationaal gaan we nu in gesprek over de conclusies die we aan het rapport van EASA kunnen verbinden en de beleidsopties die daaruit volgen.

**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?**

De doelstelling heeft betrekking op de totale gezondheidsschade door blootstelling aan luchtverontreiniging (fijnstof en stikstofdioxide). Dit volgt uit het advies van de Gezondheidsraad uit 2018 «Gezondheidswinst door schonere lucht». De doelstelling geldt voor luchtvervuiling vanuit alle binnenlandse bronnen, inclusief de luchtvaart.

De maatregelen uit het Schone Lucht Akkoord leiden ook tot afname van ultrafijnstof. In de berekeningen van de gezondheidseffecten, en daarmee in de doelstelling, zijn specifieke gezondheidseffecten van ultrafijnstof niet opgenomen. Over de effecten van ultrafijnstof op de gezondheid is wereldwijd nog weinig bekend. Het RIVM voert onderzoek uit naar de

gezondheidseffecten van ultrafijnstof in de omgeving van Schiphol. De resultaten van het onderzoek verwacht ik in 2021 en wordt betrokken bij de beleidsuitwerking. Vooruitlopend hierop heb ik Nederlandse luchthavens van nationaal belang gevraagd om een actieplan uit te werken om de uitstoot van ultrafijnstof te verminderen.

Ultrafijnstof is afkomstig van verschillende bronnen. Daarom is de Gezondheidsraad gevraagd om breder te adviseren over gezondheidseffecten van ultrafijnstof en mogelijke aangrijpingspunten voor beleid. Dit advies wordt eveneens in 2021 verwacht. Het advies van de Gezondheidsraad wordt eveneens betrokken bij de beleidsuitwerking.

**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?**

Schone lucht is van levensbelang. Het doel van het Schone Lucht Akkoord is om minimaal 50% gezondheidswinst te realiseren in 2030 door Nederlandse bronnen, ten opzichte van 2016. Dit doel is ambitieus, maar haalbaar. Om dit doel te halen is een pakket aan maatregelen samengesteld. Randvoorwaarde voor dit pakket is dat de maatregelen op maatschappelijke draagvlak kunnen rekenen en kosteneffectief zijn. Het volledig uitbannen van gezondheidseffecten door luchtverontreiniging is niet haalbaar.

**13. Hoe gaat de toetsing op de actieplannen voor de reductie van ultrafijnstof precies plaatsvinden? Welke criteria worden daarbij gehanteerd?**

Er wordt allereerst gezien of een actieplan is opgesteld en welke maatregelen daarin staan om de emissie van ultrafijnstof te verminderen.

Op dit moment kan de toetsing nog niet anders plaatsvinden dan door de in de actieplannen opgenomen maatregelen te vergelijken met de maatregelen die in het algemeen worden genoemd als emissie besparende maatregelen, zoals elektrificatie van grondgebonden activiteiten.

Een kwantitatief criterium is er nog niet, omdat de eindresultaten van het onderzoekprogramma van het RIVM naar de gezondheidseffecten van ultrafijnstof en het advies van de Gezondheidsraad nog niet beschikbaar zijn. Op basis van beide rapportages zal worden gezien wat de gevolgen zijn voor het beleid, en dus wat de gevolgen zijn voor de in actieplannen opgenomen maatregelen.

**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?**

De Luchtvaartnota kondigt een beleidskader netwerkqualiteit aan. Dat beleidskader heeft meerdere doelstellingen. Er wordt ten eerste een nieuwe definitie van netwerkqualiteit voorgesteld en daarmee ook een beschrijving van de gewenste kwaliteit van het netwerk op de Nederlandse luchthavens van nationale betekenis. Dit is in lijn met het advies van de Rli (2019) om te bekijken welke verbindingen nodig zijn om Nederland internationaal goed verbonden te houden. Ten tweede wordt monitoringinstrumentarium voorgesteld voor een periodieke beoordeling

van de netwerkkwaliteit, wat dient als input voor beleid gericht op sturing. Tot slotte zal het beleidskader een overzicht geven van het huidige instrumentarium om het netwerk te sturen, inclusief de beleidsinzet op aanpassing van instrumenten. Het beleidskader zal hiermee in de komende jaren de basis zijn voor de doelen en daarmee de beleidsvorming rondom netwerkkwaliteit. In de Luchtvaartnota maakt het kabinet al de keuze om de vraag naar luchtvaart selectief te ondersteunen, namelijk waar die de grootst mogelijke waarde heeft voor de Nederlandse economie.

**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?**

Het kabinet stimuleert dit onder meer door luchthavens een begrensde geluidruimte te bieden, waardoor een prikkel gegeven wordt om het gebruik van stillere vliegtuigen door luchtvaartmaatschappijen te stimuleren. Hiervoor kan de luchthavenexploitant bijvoorbeeld de luchthaventarieven gebruiken. De luchthavenexploitant bepaalt namelijk zelf deze luchthaventarieven en daarbinnen de differentiatie (bijvoorbeeld op basis van geluidproductie van een toestel) en kan zo het gebruik van stillere vliegtuigen door luchtvaartmaatschappijen stimuleren. Hierdoor zal op den duur de geluidbelasting rondom de luchthaven afnemen, waardoor groei verdiend kan worden.

Daarnaast wil het kabinet de marginaal conforme vliegtuigen (dat zijn de meest lawaaiige toestellen in diverse gewichtsklassen) weren van de Nederlandse burgerluchthavens, binnen de mogelijkheden die de Europese Verordening over geluid-gerelateerde exploitatiebeperkingen hiervoor biedt. Het aandeel van deze marginaal conforme vliegtuigen op Nederlandse luchthavens is beperkt en draagt beperkt bij aan de totale geluidbelasting. Echter, individuele vluchten kunnen wel veel overlast geven. Als volgende stap wil het kabinet zich inspannen om in EU verband de definitie van marginaal conforme vliegtuigen weer verder aan te scherpen. Die stap hangt mede af van de evaluatie door de EU van de uitwerking van de verordening op dit onderdeel en de initiatieven die de EU zelf ontplooid om meer lawaaiige vliegtuigen uit te faseren.

**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?**

De Luchtvaartnota zet de koers uit voor de ontwikkeling van de luchtvaart voor de komende jaren. De nota is daarmee richtinggevend, maar moet op onderdelen nog verder worden uitgewerkt. De aanpak daarvan staat in de bijgesloten uitvoeringsagenda. De essentie van de nieuwe koers staat in de illustratie van het groeiverdienmodel op pagina 8 van de Luchtvaartnota. Er is een aantal aspecten dat de capaciteit voor luchtvaart beperkt: het borgen van veiligheid, leefomgevingskwaliteit en duurzaamheid. De meest actuele wetenschappelijke inzichten op deze terreinen zullen de komende jaren in het beleid worden verwerkt, waarbij aandacht is voor mogelijke onderlinge *trade-offs*. Daarnaast zijn er manieren om de capaciteit voor de luchtvaart te vergroten/optimaliseren: efficiënter gebruik van capaciteit in de lucht en op de grond; het schoner en stiller maken van luchtvaart door innovatie en het uitwerken van een

beleidskader netwerkkwaliteit. Bij het nemen van nieuwe luchthavenbesluiten zal telkens de voortgang op de verschillende aspecten bepalend zijn voor de uiteindelijke capaciteit. Er ontstaat alleen perspectief voor groei als er resultaten worden geboekt op het terrein van innovatie en efficiënter omgaan met capaciteit.

**17. Hoe ruilt u groei van het aantal vluchten af tegen de groei van de CO<sub>2</sub>-uitstoot, fijnstof, geluidsoverlast en ruimtebeslag?**

Zie het antwoord op vraag 16.

**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 (CORSIA), mogelijk om te kunnen voldoen aan de reductiedoelstellingen van de Luchtvaartnota? Of zijn de doelstellingen gebaseerd op daadwerkelijke reductie van de klimaat-impact?**

Zoals aangegeven in de Luchtvaartnota dienen de nationale klimaatdoelen voor de internationale luchtvaart vanuit Nederland gerealiseerd te worden door een reductie van CO<sub>2</sub>-uitstoot binnen de luchtvaartsector zelf. Het compenseren van CO<sub>2</sub>-uitstoot via reducties uit internationale systemen als het EU ETS en CORSIA leidt tot een CO<sub>2</sub>-reductie buiten de luchtvaartsector. Het compenseren van CO<sub>2</sub>-uitstoot in andere sectoren is belangrijk voor het halen van internationale doelen. De nationale doelen voor de internationale luchtvaart vanuit Nederland worden afgemeten aan de hoeveelheid in Nederland getankte (fossiele) vliegtuigbrandstoffen. Die neemt niet af door CO<sub>2</sub>-compensatie.

**19. Hoe snel mag de luchtvaart van u groeien, als een deel of de gehele CO<sub>2</sub>-uitstoot van de Nederlandse luchtvaart wordt gecompenseerd door de aanschaf van CO<sub>2</sub>-uitstootrechten?**

Zie het antwoord op vraag 18.

**20. Hoe snel mag de luchtvaart groeien als KLM/Schiphol, al dan niet gesteund door de belastingbetaler, de CO<sub>2</sub>-uitstoot volledig compenseert door aanschaf van CO<sub>2</sub>-uitstootrechten?**

Zie het antwoord op vraag 18.

**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?**

Voor het kabinet staat de borging van de publieke belangen voorop. Daarom is in de Luchtvaartnota verduidelijkt dat groei geen keuze is, maar dat het een resultante kan zijn van de maatregelen die de sector neemt om recht te blijven doen aan de publieke belangen. Dit betekent dat er geen garantie is op groei (ten opzichte van het niveau in 2019). Als door innovatie en vlootvernieuwing de negatieve effecten van de luchtvaart op het klimaat en de leefomgeving aantoonbaar worden verminderd, dan kan er op basis van doorrekeningen in de plan-MER ruimte voor groei ontstaan (de zogenaamde 1–1,5% per jaar). Dat biedt perspectief voor de sector. Maar, de innovatiesnelheid is geen gegeven en de randvoorwaarden die vanuit de publieke belangen worden gesteld zijn leidend voor het aantal vliegtuigbewegingen.



**22. Kunt u in de Luchtvaartnota een nauwkeurig wettelijk kader overleggen waar de luchtvaart juridisch aan gebonden is?**

De Luchtvaartnota zet de koers uit voor de ontwikkeling van de luchtvaart voor de komende jaren. De nota is daarmee richtinggevend, maar moet op onderdelen nog verder worden uitgewerkt. Om beslissingen uit de Luchtvaartnota bindend te laten zijn voor medeoverheden en andere partijen moeten die vertaald worden in wet- of regelgeving. In de uitvoeringsagenda bij de Luchtvaartnota wordt ingegaan op de acties om tot vertaling in juridisch bindende regels te komen waar dit nodig is. Ook is het mogelijk om via akkoorden (convenanten) (sector)partijen te binden aan afspraken, zoals dat gebeurd is met het Akkoord Duurzame Luchtvaart.

**23. Wat zijn uw instrumenten om de luchtvaart te laten krimpen, als de beloftes van de sector niet tijdig zijn gerealiseerd?**

De publieke belangen, zoals omgevingskwaliteit en duurzaamheid, worden de komende jaren vertaald in juridische normen waar de sector aan moet voldoen. Als daar niet aan wordt voldaan kan dit leiden tot afname van het aantal vliegtuigbewegingen om wel binnen de normen te blijven.

**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?**

Het is belangrijk dat overheidsbesluiten op een zorgvuldige manier worden onderbouwd. Ik heb daarom, net als bij de Nationale Omgevingsvisie, aan het einde van de verkenningsfase in 2018 besloten om een strategische plan-MER procedure te doorlopen. Uw kamer heeft hier zelf ook om gevraagd. Daarnaast heb ik ervoor gekozen om de milieueffectrapportage breder in te richten. Hierdoor zijn niet alleen de milieueffecten, maar ook de effecten op economie, mobiliteit en bereikbaarheid, welzijn en ruimte in beeld gebracht en meegewogen bij de besluitvorming over de Luchtvaartnota. De plan-MER heeft op deze wijze de brede welvaartseffecten goed in beeld gebracht. Bij concrete luchthavenbesluiten zal een economische analyse, evenals een milieueffectrapportage, ook onderdeel uitmaken van de besluitvormingsprocedure. Zie ook het antwoord op vraag 127.

Momenteel stel ik op basis van de meest recente inzichten een praktische werkwijze op voor de toepassing van de MKBA voor luchtvaartbesluiten. Hiermee wordt de Algemene Leidraad MKBA (CPB en PBL, 2013) aangevuld en toegespitst, zodat deze beter toepasbaar is bij de opgaven in de Luchtvaartnota. Alle maatschappelijke welvaartseffecten horen thuis in een MKBA, zo ook de gezondheidseffecten. Daarnaast wordt onder andere gedacht aan waardering van klimaatemissies (ook niet-CO<sub>2</sub>-emissies), waardering van effecten op de leefomgeving en reistijdwaardering van vliegtuigpassagiers in het voor- en natransport.

**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?**

De CRO is geen adviesorgaan en/of besluitnemend orgaan in formele procedures die het Rijk moet doorlopen (bijvoorbeeld voor een Luchthavenbesluit). De CRO is een op grond van de Wet luchtvaart ingesteld

platform per luchthaven, dat als taak heeft om door overleg van diverse betrokkenen (o.a. de luchthaven, de provincies, gemeentes, omwonenden en milieuorganisaties) een gebruik van de luchthaven te bevorderen dat zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van die betrokkenen. De CRO is het platform om de ambities van de luchthaven te bespreken en afspraken te maken over bijvoorbeeld geluidsoverlast (hinderbeperking) en klachtenafhandeling. Om dit overleg mogelijk te maken geeft het Rijk jaarlijks een subsidie aan de CRO's.

Het functioneren van de CRO's ligt in handen van de onafhankelijke voorzitter (die door de Minister van IenW wordt benoemd) en de individuele leden van de CRO's. Het ministerie is geen lid van de CRO's. In hoeverre CRO-leden elkaar controleren en/of aanspreken op al dan niet nakoming van onderling gemaakte afspraken is dan ook niet rechtstreeks voor het ministerie te bepalen. Wel is bekend dat er binnen diverse CRO's afspraken worden gemaakt over de voortgang waarvan periodiek wordt gerapporteerd aan de CRO's. Verder worden er openbare verslagen gemaakt en actielijsten. Het ministerie gaat na of de wettelijke taken van de CRO worden uitgevoerd. Zo is er uit een in opdracht van het ministerie in 2018 uitgevoerde evaluatie geconstateerd dat de CRO's aan de wettelijke taken voldoen (Kamerstuk 31 936 nr. 488). Daarnaast wordt er door het ministerie toezicht gehouden via de subsidieverantwoording (waarbij een jaarverslag dient te worden gevoegd), door middel van periodieke overleggen met de CRO-voorzitters en door deelname van het ministerie aan het overleg met de CRO-secretarissen.

Bestuurders van de betrokken provincie en omliggende gemeentes van de luchthaven zijn lid van de CRO. Provinciale staten en gemeenteraden kunnen vragen stellen aan hun bestuurders over de behaalde resultaten. Bestuurders informeren gevraagd en ongevraagd hun Staten en Gemeenteraden over zaken betreffende de luchthaven.

Besluitvorming over acties in de CRO's vindt doorgaans plaats op basis van consensus. Er wordt zelden gestemd over voorliggende onderwerpen. De CRO-vergaderingen zijn openbaar.

## **26. Is er voldoende objectief onderzoek en monitoring over geluidsoverlast en (ultra)fijnstof om de afspraken uit het CRO te handhaven?**

Handhaving van eventueel in de CRO gemaakte afspraken over hinderreductie vindt niet plaats door het Ministerie van IenW of de Inspectie Leefomgeving en Transport. Het ministerie is immers geen CRO-lid en heeft derhalve geen rol bij onderzoek en monitoring ten behoeve van de CRO. Wel worden in de CRO onderzoeksrapporten en monitoringsrapportages geagendeerd en besproken, zoals de jaarlijkse handavingsrapportages van ILT en klachtenrapportages die door de verschillende meldpunten ter bespreking in de CRO worden opgesteld (in opdracht van de luchthaven en/of andere regionale belanghebbenden).

In de CRO wordt in overleg met de directie van een luchthaven besproken in welke mate afspraken over hinderreductie zijn behaald. Ten aanzien van geluidhinder is mij bijvoorbeeld het programma reductie geluidhinder van Rotterdam The Hague Airport bekend. In die CRO wordt aan de hand van periodieke rapportages gesproken over de nagestreefde doelen inzake hinderreductie. Mij zijn geen afspraken bekend over het monitoren van reductie van (ultra)fijnstof binnen een CRO.

## **27. Hoe vindt het democratisch toezicht op de CRO plaats waar de groei verdiend gaat worden?**

In de CRO zitten onder andere bestuurders van provincie(s) en gemeentes rondom de luchthaven. Bestuurders informeren provinciale staten en Gemeenteraden over «hun» luchthaven. Zij kunnen ook over hun inzet in de CRO door de volksvertegenwoordigers worden bevestigd. Hier vindt democratisch toezicht op de inbreng van hun bestuurders in de CRO's plaats. Uiteindelijk verantwoordt bestuurders zich over de afspraken die zij hebben gemaakt aan hun Staten en Gemeenteraden. Ten slotte, de CRO-vergaderingen zelf zijn openbaar en eenieder die belangstelling heeft kan een overleg bijwonen. Ook de verslagen van de CRO-vergaderingen zijn openbaar.

Ten aanzien van het punt van groei het volgende: Voor zover de luchthaven een verruiming van de vergunde ruimte nastreeft, is dat geen zaak waar de CRO over gaat. Besluitvorming daarover is aan het Ministerie van IenW als bevoegd gezag voor de regionale luchthavens van nationale betekenis met een CRO; de Minister van IenW stelt dan een Luchthavenbesluit vast. Bij standpuntbepaling daarover blijft regionaal draagvlak van groot belang. Wat betreft de wensen van de luchthaven ten aanzien van een Luchthavenbesluit biedt de Luchtvaartnota voor het ministerie het kader voor toetsing van de wens van een luchthaven.

**28. In welke mate is het bewonersbelang geborgd in de CRO, ook indien bewoners overleg in de CRO zinloos achten en er geen groei verdiend wordt?**

Van elke CRO zijn enkele bewonersvertegenwoordigers lid. Zij bepleiten de belangen van omwonenden van luchthavens. Belangen van bewoners worden overigens niet alleen vertolkt via de bewonersvertegenwoordiger, maar ook via de bestuurders die functioneren op basis van een democratisch mandaat. Verder kunnen bestuurders die lid zijn van een CRO worden bevestigd door provinciale staten en Gemeenteraden. Ik heb geen reden aan te nemen dat bestuurders niet eveneens de belangen van hun inwoners betrekken bij de afwegingen ten aanzien van de luchthaven. Bij de in 2018 uitgevoerde evaluatie naar het functioneren van de CRO's zijn ook geen signalen naar voren gekomen, dat bewonersbelangen onvoldoende vertegenwoordigd zouden zijn. Wel is in het kader van Luchtvaartnota duidelijk geworden dat er behoefte is aan verdere versterking en professionalisering van de CRO's opdat zij hun rol goed kunnen blijven vervullen. Het Rijk volgt deze lijn en heeft deze inzet opgenomen in de definitieve Luchtvaartnota waarbij onder andere is aangegeven dat de jaarlijkse subsidie van de CRO's wordt verdubbeld om de gewenste versterking en professionalisering van de CRO's mogelijk te maken, onder andere voor expertiseversterking van bewonersvertegenwoordigers.

**29. Worden de uitkomsten van het CRO/groeiverdienmodel voorgelegd aan de gemeenteraad en de provinciale staten?**

Indien leden van provinciale staten en Gemeenteraden hun bestuurders, die CRO-lid zijn, willen bevragen kan dat. In de praktijk informeren bestuurders hun Staten en Raden met enige regelmaat over zaken die de regionale luchthaven betreffen. De voorwaarden die Staten en/of Gemeenteraden verbinden aan het handelen van hun bestuurders kunnen natuurlijk per provincie of gemeente anders zijn.

**30. Is het CRO als nieuwe bestuurslaag wenselijk in het Nederlandse bestuurlijk stelsel?**

Met de Regelgeving Regionale burgerluchthavens en militaire luchthavens is de CRO wettelijk ingesteld. De CRO heeft toegevoegde waarde omdat in dit gremium door diverse regionale stakeholders periodiek over

het (toekomstig) gebruik van de luchthaven wordt gesproken. Uit de in 2018 uitgevoerde evaluatie over het functioneren van de CRO's werd door de deelnemers de meerwaarde van de CRO onderschreven.

De CRO is in formele zin geen bestuurslaag. De CRO is ook geen formeel adviesorgaan of besluitnemend gremium in relatie tot formele procedures die het Rijk moet doorlopen met betrekking tot besluiten op het gebied van luchtvaart (bijvoorbeeld voor een Luchthavenbesluit). Uitgangspunt is dat de commissie geen verantwoordelijkheden of bevoegdheden van een van de leden van een commissie overneemt; eenieder blijft verantwoordelijk voor zijn eigen taken en bevoegdheden.

**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?**

De rijksoverheid is eindverantwoordelijk voor het luchtvaartstelsel en de borging van de publieke belangen (veiligheid, internationale verbanden, kwaliteit leefomgeving en duurzaamheid) die daarmee samenhangen. In de voorbereiding van besluiten wil de rijksoverheid alle belangen goed in beeld hebben en afwegen. Ook de standpunten en zorgen van de medeoverheden worden nadrukkelijk meegewogen, zowel vooraf in bestuurlijk overleg als achteraf via de formele procedures (zienswijzen). Uiteindelijk besluit het kabinet, gehoord en afgewogen hebbende de diverse belangen, ook die van de afzonderlijke provincies en gemeenten. Hierover legt het kabinet verantwoording af in de Tweede Kamer.

Structurele (maatschappelijke en bestuurlijke) betrokkenheid bij het maken van luchtvaartbeleid blijft een onlosmakelijk onderdeel van de luchtvaart. Zoals verwoord in paragraaf 8.2.5 en 8.2.6 van de Luchtvaartnota en in paragraaf 9.2 van de Nota van Antwoord onderschrijft het kabinet voor deze besluitvorming ook het belang van onderlinge samenwerking met de medeoverheden, binnen de bestaande wettelijke bevoegdheden en verantwoordelijkheden. De interbestuurlijke samenwerking zal verder worden versterkt en verbeterd. Het is daarbij van belang om in gezamenlijkheid goed te kijken hoe provincies en gemeenten het beste vroegtijdig betrokken kunnen worden en welke verantwoordelijkheden deze overheden zelf hebben, zowel inhoudelijk, met betrekking tot participatie als ten opzichte van elkaar.

**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?**

Zie het antwoord op vraag 35.

**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?**

In de Luchtvaartnota staat aangegeven dat alleen als de luchtvaart er aantoonbaar in slaagt om stiller en schoner te worden, groei kan worden gerealiseerd. In het hoofdstuk over de kwaliteit van de leefomgeving staat aangegeven dat de rijksoverheid stuurt op afname van de negatieve gezondheidseffecten door luchtvaart als voorwaarde voor de toekomstige

groei van de burgerluchtvaart. Daarmee is verbetering van de leefomgeving uitgangspunt. Het gaat tijd kosten om het nieuwe groeiverdienmodel uit te werken. Dit zal in stappen gebeuren. Zie ook het antwoord op vraag 35.

**34. Hoe gaat u ervoor zorgen dat met het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel 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?**

Zie het antwoord op vraag 35.

**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?**

Uw Kamer heeft een aantal vragen gesteld over het LVB-1, onder andere over de effecten van het stelsel op de hinder in de omgeving. Over dit onderwerp is binnen de Omgevingsraad Schiphol (ORS) in het verleden veel discussie gevoerd, mede in relatie tot de doorontwikkeling van Schiphol. Uiteindelijk heeft de voorzitter van de ORS daarover geconcludeerd dat partijen niet in staat waren om met elkaar tot een gezamenlijk advies te komen. Met mijn brief van 5 juli 2019 (Kamerstukken 31 936 en 29 665, nr. 646) over de ontwikkeling van Schiphol is de prioriteit gelegd bij het zorgvuldig juridisch verankeren en strikt handhaven van het nieuwe normen- en handhavingstelsel (NNHS) en het daarmee beëindigen van de situatie van anticiperend handhaven. Zoals ook herhaald bij de aanbieding van de ontwerpLuchtvaartnota<sup>1</sup>, wil ik dit stelsel zo snel mogelijk vastleggen door middel van wijziging van het Luchthavenverkeersbesluit (hierna: LVB-1). Ook in uw Kamer is voor dit stelsel altijd breed draagvlak uitgesproken. In het Algemeen Overleg Vliegveiligheid van 25 november 2020 heb ik aangegeven dat ik ernaar streef om begin 2021 het LVB-1 in de vorm van een ontwerpbesluit aan uw Kamer voor te leggen. In dat kader kunnen wij uitgebreider spreken over de inhoudelijke componenten van LVB-1. Daarnaast heb ik aan Schiphol en LVNL gevraagd om een uitvoeringsplan hinderreductie op te stellen voor de voortdurende beperking van hinder door aanpassingen in onder meer het route- en baangebruik. Ik vind het belangrijk dat deze hinderbeperkende maatregelen echt een verschil maken ten aanzien van de leefbaarheid. Ik hoop dit plan in het eerste kwartaal van 2021 van Schiphol en LVNL te ontvangen.

**36. Wanneer zullen stillere vliegtuigen voldoende stil zijn om substantieel meer woningen te kunnen bouwen in de gebieden rond de luchthavens?**

Het kabinet wil dat de luchthavens de geluidsoverlast steeds verder verminderen. Onder meer dragen ook stillere en schonere vliegtuigen bij aan de kwaliteit van de leefomgeving. Rond de luchthavens zijn beperkingengebieden vastgesteld voor een veilige en gezonde leefomgeving. Bij aanpassingen van beperkingengebieden en de regels die hierbinnen gelden voor woningbouw, worden naast de geluidbelasting meerdere relevante ontwikkelingen afgewogen ten aanzien van de omgevingskwaliteit. Zoals (nieuwe) inzichten op basis van gezondheidsonderzoeken naar stoffen en geluidshinder (WHO), programmatische aanpak meten vliegtuiggeluid, aanbevelingen van de OVV over de veiligheid van Schiphol, ruimtelijke opgaven vanuit maatschappelijke belangen en

<sup>1</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 741

middels experimenten om met bouwtechnische, landschappelijke en stedenbouwkundige ingrepen hinder te verminderen.

**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 klimateffect van de luchtvaart slechts met circa een derde zal zijn afgenomen, als alle vliegtuigbrandstof is vervangen door duurzame biobrandstof of synthetische brandstof?**

Er is mij geen «ei van Columbus» bekend voor de aanpak van condensstrepen. Indien dit bestond, zouden kennisinstellingen en marktpartijen daar zeker oog voor hebben. Het rapport van EASA, dat de Europese Commissie recent openbaar heeft gemaakt, noemt een aantal andere oplossingsrichtingen, zoals versterkte inzet van duurzame/synthetische brandstoffen. Ik bestudeer dat rapport op dit moment.

**38. Waarom heeft de Luchtvaartnota geen aandacht voor de solvabiliteit en rentabiliteit van KLM als de luchtvaart volgens u een publiek doel dient?**

Uiteraard wordt het belang van KLM voor de netwerkqualiteit van Nederland erkend. Maar in de Luchtvaartnota gaat het om de publieke belangen en wordt niet ingegaan op specifieke ondernemingen.

**39. Waarom had KLM eind 2019 geen financieel duurzame balans?**

Het jaarverslag van KLM, inclusief de gegevens over de balans is gepubliceerd op de KLM website. In 2019 was sprake van een nettowinst van € 449 miljoen. Uiteraard zullen de resultaten van 2020 sterk negatief beïnvloed worden door de coronacrisis.

**40. Kunt u garanderen dat KLM op termijn een rendabele exploitatie met dividenduitbetaling heeft?**

Het kabinet creëert randvoorwaarden om de publieke belangen te borgen die met luchtvaart zijn verbonden. Binnen die randvoorwaarden is het aan de ondernemingen zelf om tot een rendabele exploitatie te komen. In het kader van de steunverlening aan KLM in verband met de coronacrisis heeft de overheid verder de voorwaarde gesteld dat KLM haar kosten reduceert om een gezond toekomstperspectief te borgen waarbij ook de verstrekte leningen kunnen worden terugbetaald. Gedurende de looptijd van het steunpakket zal geen dividend worden uitbetaald door KLM aan haar aandeelhouders.

**41. Denkt u dat een financieel duurzame exploitatie van de luchtvaart mogelijk is in de zeer concurrerende markt voor luchtvaart?**

Ik acht een gezonde financiële exploitatie zeker mogelijk onder eerlijke concurrentieverhoudingen binnen de EU en mondiaal, niet alleen wat betreft de toepassing van mededingingsregels maar ook ten aanzien van regelgeving op onder meer het gebied van duurzaamheid en sociale aspecten.

**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?**

In de Luchtvaartnota wordt hieraan aandacht besteed in paragraaf 3.4.3: Gevolgen schaarste voor netwerk Schiphol. Er wordt inderdaad (ceteris paribus) een stijging van de gemiddelde ticketprijs verwacht bij toenemende schaarste op Schiphol, zie bijvoorbeeld paragraaf 2.1.2 uit het SEO-rapport «Het maatschappelijk belang van het Schipholnetwerk (2020)». Luchtvaartmaatschappijen bepalen binnen de marktomstandigheden en concurrentieverhoudingen waarmee zij te maken hebben of zij hun ticketprijzen kunnen verhogen.

**43. Denkt u dat het onderhouden van transferverbindingen buiten de Nederlandse thuismarkt onder of boven de marktprijs gebeurt?**

Ik heb geen inzicht in (de opbouw van) de kostprijs van een transfervlucht. Ticketprijzen komen tot stand in een heel dynamische luchtvaartmarkt. Luchtvaartmaatschappijen passen een prijsstrategie toe die past bij hun bedrijfsmodel. Daarbij kan het zijn dat een transferpassagier naar verhouding minder betaalt dan een herkomst-bestemmingspassagier op hetzelfde traject en bij dezelfde maatschappij. Ook kan het zijn dat een ticket voor een directe verbinding meer kost dan een ticket voor een verbinding met overstap naar dezelfde bestemming (maar bij een andere maatschappij). Dat kan worden verklaard uit de kortere reistijd en het hogere reiscomfort van een directe verbinding.

**44. In hoeverre is het groeiverdienmodel dat nog ontwikkeld moet worden een covenant (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?**

De Luchtvaartnota zet de koers uit voor de ontwikkeling van de luchtvaart voor de komende jaren. De nota is daarmee richtinggevend, maar moet op onderdelen nog verder worden uitgewerkt. Op welke wijze dit het beste kan worden gedaan wordt nog onderzocht. De kaders staan echter vast en zijn hiermee voor het Rijk leidend bij de verdere uitwerking.

**45. Waarom zijn de kennislacunes zoals verwoord in paragraaf 8.6 nog niet vervuld?**

Zoals in de uitvoeringsagenda van de Luchtvaartnota is gemeld, laat ik een consortium onder leiding van SEO onderzoeken hoe de uitgangspunten voor luchtvaartspecifieke MKBA's en welvaartsanalyses concreet kunnen worden verbeterd en gespecificeerd. Op basis daarvan ontwikkelt het consortium een eerste versie van een werkwijzer voor luchtvaart-MKBA's. De in paragraaf 8.6 genoemde onderwerpen vormen onderdeel van dit traject. In het voorjaar van 2021 verwacht ik het eindproduct aan de Tweede Kamer te kunnen sturen.

**46. Welke gevolgen verbindt u aan het feit dat de meerderheid van de Nederlanders zich nu uitspreekt voor krimp van de luchtvaart?**

Ik laat ieder jaar meten hoe Nederlanders aankijken tegen luchtvaart. Zo ook in 2020. Nederlanders zien het belang van de luchtvaart, maar ook de negatieve effecten op de leefomgeving en het klimaat. Net als in 2018 en 2019 zijn Nederlanders in 2020 in meerderheid (79%) positief over de luchtvaart. Ook geven Nederlanders in 2020 vaker aan dat het aantal vluchten moet afnemen ten opzichte van het niveau van voor de COVID-pandemie. Of dat zo blijft als de coronacrisis voorbij is, is de vraag.

In de Luchtvaartnota kiest het kabinet voor kwaliteit in plaats van kwantiteit. Ons sterke netwerk van internationale verbindingen door de lucht moet behouden blijven vanwege het belang voor onze economie, en de negatieve effecten van de luchtvaart moet beperkt worden. Groei is in de nieuwe koers van het kabinet geen vanzelfsprekendheid meer. Er is perspectief op groei, maar alleen als de negatieve effecten aantoonbaar afnemen.

**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?**

Er zijn aanpassingen doorgevoerd naar aanleiding van de zienswijzen. Uw Kamer kan het complete overzicht teruglezen in het Nota van Antwoord. Een paar voorbeelden: de effecten van de corona crisis, een verduidelijking van het mechanisme om te sturen op randvoorwaarden, de relatie met omgevingswet, geluidscumulatie, de governance paragraaf, de systeembenadering van regionale luchthavens, de reductie van nachtvluchten, de integrale mobiliteitsbenadering inclusief de actieagenda trein en luchtvaart. Verder is er aan de Luchtvaartnota een uitvoeringsagenda toegevoegd waarin ik aangeef welke stappen de rijksoverheid de komende vijf jaar zet om de nieuwe koers te implementeren.

**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?**

In de uitvoeringsagenda is aangegeven dat gewerkt wordt aan een systeembenadering waarin deze vragen beantwoord worden. Onderlinge samenwerking kan bijdragen aan de borging van de vier publieke belangen: veiligheid, verbondenheid, hinderbeperking en duurzaamheid. Deze thema's pakken de luchthavens gezamenlijk met het Ministerie van IenW op. Daarbij wordt in kaart gebracht welke rollen en functies de luchthavens hebben, waar de knelpunten en kansen liggen en wat de mogelijkheden zijn voor intensievere samenwerking bij de vier publieke belangen.

**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?**

Het kabinet ziet luchthavens als zelfstandige ondernemingen die zelf verantwoordelijk zijn voor de bekostiging van hun activiteiten en voor het voldoen aan wettelijke eisen, bijvoorbeeld ten aanzien van veiligheid. Structurele rijksbijdragen passen niet binnen het luchtvaartbeleid. Daarom is een onderzoek naar cofinanciering door het Rijk niet aan de orde.

Het splitsen van beheer en instandhouding en de exploitatie van een regionale luchthaven is een mogelijkheid. Bij Maastricht Aachen Airport (MAA) is bijvoorbeeld door de provincie Limburg (eigenaar van de



luchthaven) een constructie gemaakt waarbij het beheer en onderhoud van de luchthaveninfrastructuur en de daadwerkelijke exploitatie van de luchthaven in aparte vennootschappen is belegd. Een aparte vennootschap is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de luchthaven en tevens voor de concessieverlening met betrekking tot de daadwerkelijke exploitatie van de luchthaven. Middels een concessie is de exploitatie van de luchthaven verstrekt aan een separate vennootschap, dat voor het beschikbaar stellen van de infrastructuur een concessievergoeding betaalt. Op Eindhoven is er een andere situatie. Het betreft een militaire luchthaven, waarbij het Ministerie van Defensie de eigenaar is van het terrein en verantwoordelijk is voor de infrastructuur. Voor het civiele medegebruik door Eindhoven Airport wordt een aparte medegebruiksvergunning verstrekt door Defensie en wordt door Eindhoven Airport een medegebruikvergoeding betaald aan Defensie voor het beschikbaar stellen van de infrastructuur en de te leveren dienstverlening.

**50. Hoe wordt een verschuiving van nachtvluchten naar dagvluchten, en dus de verzwaring 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 verzwaring van de hinder naar de Aalsmeerbaan, voorkomen? Hoe kan het zogenaamde waterbed-effect worden tegengegaan?**

Wanneer en hoe vaak vliegtuigbewegingen op een bepaalde baan kunnen plaatsvinden volgt uit het Nieuwe Normen en Handhavingsstelsel en de op dat moment beschikbare capaciteit. Dit stelsel, dat wordt verankerd met het LVB1, zorgt ervoor dat de baancombinaties worden ingezet die tot het minste hinder leiden. Zie ook het antwoord op vraag 35.

**51. Kan bij de herziening van het luchtruim ook aangegeven worden hoe omgegaan wordt met de motie van het lid Amhaouch (Kamerstuk 31 936, nr. 764) inzake praktijkervaring opdoen met hoger aanvliegen in combinatie met een gelijkmatige daling?**

Ja. In de voortgangsbrief over de luchtruimherziening die u binnenkort ontvangt geef ik aan welke acties zijn ondernomen vanuit het programma Luchtruimherziening en LVNL in het kader van de genoemde motie.

**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?**

De Omgevingswet is de overkoepelende wet voor de regelgeving voor de leefomgeving. Hierin staat dat gemeenten in beginsel over de fysieke leefomgeving gaan in het gebied waar zij verantwoordelijk voor zijn. Provincies hebben de bevoegdheid en deels ook de verplichting om provinciale belangen in het omgevingsbeleid te borgen. Het Rijk heeft de bevoegdheid en deels ook de verplichting om nationale belangen, zoals het belang van de luchtvaart, veiligheid en gezondheid, in het omgevingsbeleid te borgen. Het vaststellen van nationale belangen gebeurt in het kabinet met betrokkenheid van de Tweede Kamer. Hierbij worden ook de belangen van andere opgaven meegewogen. Provincies en gemeenten behouden de mogelijkheid en de verantwoordelijkheid om vervolgens integrale keuzes over ruimtelijke ontwikkelingen te maken. Maar zij moeten binnen de kaders blijven die het Rijk wettelijk vastlegt, zoals onder meer in de Wet luchtvaart en de Omgevingswet. Die kaders houden onder

meer in dat op sommige locaties bepaalde activiteiten niet mogelijk zijn, bijvoorbeeld vanwege veiligheid of gezondheid.

**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?**

Zie het antwoord op vraag 52.

**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?**

Het beoordelen van de aanvaardbaarheid van het gecumuleerde geluid bevordert een transparante bestuurlijke afweging over het toelaten van woningen in situaties met veel geluid dat afkomstig is van meerdere bronnen waaronder luchtvaart. Daarmee past het goed bij het uitgangspunt van de Omgevingswet om te komen tot een integrale afweging over beschermen en benutten van de leefomgeving.

Op dit moment vindt een nadere impactanalyse plaats over de geactualiseerde regels voor cumulatie van geluid, die als onderdeel van het ontwerp van de Aanvullingsregeling geluid Omgevingswet op 8 juni 2020 ter consultatie zijn gelegd. Over de bestuurlijke afspraken die de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en ik daarover met de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), de VNG en het IPO hebben gemaakt, heeft de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties de Kamer bij brief van 1 december 2020, Kamerstuk 33 118, nr. 168, nader geïnformeerd.

**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?**

In de Luchtvaartnota is aangegeven dat luchthavens meer en beter met elkaar willen samenwerken. Luchthavens zijn initiatiefnemer voor (de realisatie van) deze samenwerking. In dat kader werken de luchthavens nu hun visie uit hoe die samenwerking eruit kan zien en op welke terreinen. Voor het Rijk is van belang dat de samenwerking betrekking heeft op alle publieke belangen uit de Luchtvaartnota. Op basis van de uitwerking van de luchthavens beziet het Rijk samen met alle partijen of en hoe de gewenste ontwikkelrichtingen en samenwerking ondersteund en gefaciliteerd kunnen worden en hoe de regie vorm gegeven kan worden. Om de samenwerking verder te brengen heeft het Rijk in september een eerste overleg georganiseerd met de luchthavens; de afgelopen periode is er contact geweest met de Nederlandse Vereniging van Luchthavens (NVL) voor de uitwerking en begin 2021 zal een vervolgesprek met alle luchthavens plaatsvinden. Op basis daarvan wordt een vervolgproces bepaald. Gezamenlijk gaan wij de komende periode invulling geven aan deze actie uit de Luchtvaartnota. Uw Kamer houd ik hiervan op de hoogte.

**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?**

In de Luchtvaartnota is opgenomen dat er *minimaal* twee keer per jaar overleg wordt gevoerd. Ik ben reeds goed in gesprek met de luchthavens en gezamenlijk kijken we welke inzet gewenst en mogelijk is. Als dat nodig is, zullen er uiteraard meer overleggen georganiseerd worden. Zoals gezegd houd ik uw Kamer hiervan op de hoogte.

**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?**

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 55 heeft het Rijk initiatief genomen om het gesprek tussen de luchthavens en het ministerie te organiseren. Ook is aangegeven dat de luchthavens zelf verantwoordelijk zijn voor (de realisatie van) de samenwerking. Uiteraard bespreek ik samen met de luchthavens welke stappen daarvoor concreet nodig zijn, welke acties de luchthavens oppakken en of en hoe ik dat kan ondersteunen en faciliteren. De suggestie van een routekaart zal ik daarbij meenemen. Over de planning van de uitvoering van deze actie uit de Luchtvaartnota zal ik u in het kader van de Uitvoeringsagenda nader informeren.

**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?**

Zie het antwoord op vraag 55 en 57.

**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?**

Dat klopt. Ik verwijs naar het antwoord op vraag 55.

**60. Hoe staat het met het onderzoek, zoals gevraagd in de motie van de leden Amhaouch en 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?**

Samen met de luchthavens onderzoek ik de samenwerkingsscenario's waar de genoemde motie om vraagt. Zie daarvoor het antwoord op vraag 55.

Het vraagstuk van Schiphol Group als koepel voor alle vliegvelden, zoals opgenomen in een van de overwegingen bij de motie, is een bedrijfseconomisch vraagstuk. Zoals is aangegeven in de Luchtvaartnota staat het luchthavens, als marktpartijen, vrij om initiatief te nemen en te verkennen of ze activiteiten bedrijfsmatig willen samenbrengen. Het Rijk vindt het niet zijn rol om dit te bevorderen.

**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?**

Het versterken van de onderlinge samenwerking is primair een verantwoordelijkheid van de luchthavens. Daarbij staat het de luchthavens vrij om activiteiten bedrijfsmatig samen te brengen indien zij dat nodig achten. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 56 pakt het Rijk zijn regierol op door gezamenlijk in gesprek te gaan over onderlinge samenwerking ten aanzien van de verschillende publieke belangen en de manier waarop het Rijk dit kan faciliteren en ondersteunen.

Wat betreft het punt dat het Rijk enig aandeelhouder zou zijn van Schiphol Group geef ik u aan dat dit niet juist is. Naast het Rijk zijn ook de gemeente Amsterdam, gemeente Rotterdam en Groupe ADP aandeelhouder.

**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?**

De samenwerking is primair een verantwoordelijkheid van de luchthavens. Het optimaal benutten van de infrastructuur speelt daarbij uiteraard een rol, maar de samenwerking moet naar het oordeel van het Rijk toezien op alle publieke belangen uit de Luchtvaartnota. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 55 is het Rijk met de luchthavens (en zij met hun regionale aandeelhouders) in overleg om te bezien of en zo ja op welke manier gewenste ontwikkelrichtingen en samenwerking van luchthavens ondersteund en gefaciliteerd kunnen worden.

**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?**

Ik deel de opvatting dat dit maatschappelijke baten zijn die nauw verbonden zijn met de regionale luchthavens. Tegelijkertijd is er sprake van negatieve externe effecten voor de leefomgeving en het klimaat en

kost het ook geld om luchthavens in stand te houden. Omdat de belangrijkste lusten en lasten in de regio's liggen wordt van de luchthavens verwacht dat zij samen met belanghebbenden in hun regio de gewenste ontwikkeling verkennen.

**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 Waddeneren – 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?**

Zoals aangegeven in mijn antwoord op de vragen van de leden Van Raan (PvdD) en Laçin (SP) (Aanhangsel Handelingen II 2020/21, nr. 721) ziet het kabinet luchthavens als zelfstandige ondernemingen die zelf verantwoordelijk zijn voor de bekostiging van hun activiteiten. Rijksbijdragen passen niet binnen het luchtvaartbeleid. Dit heb ik in overleggen ook kenbaar gemaakt aan de betrokken bestuurders. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 63 liggen de belangrijkste lusten en lasten van deze luchthavens in de desbetreffende regio's en gaat het dus primair om infrastructuur die in de regio van belang kan zijn. De (bekostiging van de) luchthaveninfrastructuur van Eelde en Maastricht zie ik in dat opzicht niet als nationaal belang. Wel zijn er op deze luchthavens functies gehuisvest die van nationaal belang zijn, zoals bijvoorbeeld de traumahelikopter op Eelde. Vanuit deze optiek is het dan ook primair aan de regionale aandeelhouders om een besluit te nemen over de toekomst van de luchthavens. Vervolgens wil ik met hen bezien of en zo ja in hoeverre ik de gewenste ontwikkelrichting kan faciliteren en ondersteunen. De functies met een nationaal belang hebben daarbij mijn bijzondere aandacht.

**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?**

Ik zie dit niet als mijn rol en er zijn dan ook geen middelen gereserveerd op de Rijksbegroting hiervoor. De luchthavens zijn immers zelfstandige ondernemingen. Ik verwijs naar het antwoord op vraag 64 voor een toelichting hierop.

**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?**

Consumenten profiteren van concurrentie in de luchtvaart, bijvoorbeeld door lagere ticketprijzen en meer productkeuze. Daarbij is het wel van

belang dat (internationale) concurrentie op min of meer vergelijkbare grondslag plaatsvindt. Zowel Nederlandse bilaterale luchtvaartverdragen als EU brede luchtvaartverdragen bevatten daartoe een speciaal artikel met betrekking tot eerlijke concurrentie. Waar dit artikel in oude verdragen niet meer leek te voldoen aan de huidige maatstaven en internationale ontwikkelingen, wordt gestuurd op aanpassing. Dit beleid wordt gecontinueerd; de Luchtvaartnota stelt geen beleidswijziging voor.

**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?**

De uitgangspositie van luchthavens is per definitie niet gelijk. De luchthavens liggen immers in een verschillende omgeving met potentiële marktgebieden die in omvang verschillen, hebben verschillende openingstijden, hebben verschillende infrastructurele faciliteiten (zoals baanlengte) en hebben een verschillend profiel. Ook de betrokken regio's hebben hun eigen beeld over de positie van de luchthaven in hun regio.

Dat is ook de reden dat in de Luchtvaartnota is gevraagd om in een regionale verkenning de gewenste ontwikkelrichting van een luchthaven te bezien, passend bij de betreffende regio. Vanuit dat perspectief zie ik dan ook niet dat Eelde en Maastricht op achterstand staan. Wat betreft de luchthaven Eindhoven verwijs ik naar het antwoord op vraag 49.

**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?**

Gelet op het antwoord op vraag 67 is dit niet aan de orde. Mocht uit de regionale verkenningen en uit de uitwerking van samenwerkingsmogelijkheden die de luchthavens nu verkennen een bepaalde ontwikkelingsrichting komen, dan zal het Rijk samen met de luchthavens bezien of deze ondersteund en gefaciliteerd kan worden.

**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?**

Voor het belang van de regionale luchthaveninfrastructuur verwijs ik naar het antwoord op vraag 63. Voor het belang van het behoud van de infrastructuur en de rol van het kabinet hierbij verwijs ik naar het antwoord op vraag 64.

**70. Klopt het dat de Luchtvaartnota geen groeibesluit is?**

Ja, dat klopt.

**71. Als aan de randvoorwaarden voor groei (duurzaamheid, veiligheid, netwerkkwaliteit en overlastbeperking) niet wordt**

**voldaan, komt de inhoud van de nota er dan op neer dat de luchtvaart in Nederland niet kan groeien?**

Ja, dat klopt.

**72. Hoeveel banen kost het in de vrachtketen dat Maastricht-Aachen Airport 's nachts niet open is, en Luik wel? Onderzoek u de mogelijkheid Maastricht-Aachen Airport op termijn ook 's nachts open te gaan stellen? Zo nee, waarom niet?**

Ik heb geen gegevens over de gevolgen van de nachtsluiting op MAA voor werkgelegenheid in de vrachtketen. In het onderzoek naar de effecten van een vliegbelasting op de luchtvrachtsector (bijlage bij Kamerstuk 35 570 IX, nr. 5) is uitgegaan van de huidige openingstijden zoals vastgelegd in de gebruiksvergunning van MAA. Zoals in de Luchtvaartnota is opgenomen is de ambitie om stappen te zetten in het beperken van de hinder die door nachtvluchten wordt veroorzaakt. Een uitbreiding van de openingstijden voor Maastricht in de nacht is vanuit deze ambitie geen realistische optie. Derhalve is er ook geen sprake van een onderzoek in opdracht van het Ministerie van IenW naar de mogelijkheid om op termijn MAA in de nacht te openen.

**73. Hoe verhoudt de Nederlandse vliegtaks zich tot die van Duitsland, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk? Kunt u dit uitsplitsen in bedragen?**

De drie landen hebben allemaal al een vliegbelasting op passagiers, waarbij deze landen onderscheid maken in het tarief op basis van verschillende criteria. Frankrijk maakt een onderscheid tussen lange en korte afstanden en de reizigers klasse (economy en business), waarbij de tarieven variëren tussen de 1,50 en 18 euro. In het Verenigd Koninkrijk wordt eenzelfde soort onderscheid gemaakt, waarbij er twee afstandsbanden zijn. Voor band A levert dit bedragen op tussen de 13 en 78 pond. Voor band B tussen de 80 en 529 pond. De tarieven voor de Duitse vliegbelasting zijn op basis van afstand. Voor vluchten binnen Europa geldt een tarief van 13,03 euro, middellange vluchten tot 6.000 km worden belast met 33,01 euro en voor lange afstand vluchten is het tarief 59,43 euro. In Nederland wordt een vlak tarief geheven van 7,45 euro per vertrekkende passagier. Dit bedrag zal nog gecorrigeerd worden voor inflatie.

**74. Dient Doc29 momenteel gebruikt te worden als modellering voor geluidsoverlast in alle luchthavenbesluiten? Geldt dat ook voor Lelystad Airport?**

Nee. Volgens het vigerende rekenvoorschrift dient gebruik gemaakt te worden van het Nederlandse Rekenmodel (NRM) om de geluidbelasting rondom de luchthavens te bepalen ten behoeve van de vaststelling van een luchthavenbesluit. Dit rekenvoorschrift is vastgelegd in de Regeling burgerluchthavens dat geldt voor alle andere burgerluchthavens dan Schiphol, dus ook voor Lelystad. Momenteel vindt wel een onderzoek plaats om te bezien of Doc29 – in navolging van Schiphol – ook geschikt te maken is voor de regionale luchthavens. Na afronding van dit onderzoek zal beoordeeld worden of Doc29 vervolgens als rekenmethode opgenomen kan worden in het rekenvoorschrift.

**75. Moet ten gevolge van de pandemie de economische analyse voor luchthaven(verkeers)besluiten worden geactualiseerd? Zo nee, waarom niet?**

In mijn opdracht is reeds een studie uitgevoerd waarin de mogelijke impact van COVID-19 op de Nederlandse luchtvaart aan de hand van vier scenario's in beeld is gebracht (Kamerstukken 31 936 en 25 295, nr. 804). Verder wordt op dit moment een werkwijzer voor luchtvaart-MKBA's ontwikkeld. Deze verwacht ik in het voorjaar van 2021 aan de Kamer te kunnen aanbieden. Deze zal handvaten bieden voor het uitvoeren van economische analyses ter onderbouwing van toekomstige (wijzigingen van) luchthaven(verkeers)besluiten.

**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?**

Tussen Amsterdam en Brussel is sprake van een goede treinverbinding, waarmee de trein ook een reëel alternatief is voor reizigers die tussen deze bestemmingen willen reizen. Het is echter aan luchtvaartmaatschappijen om zelf een inschatting te maken of vluchten tussen bepaalde bestemmingen bedrijfseconomisch rendabel zijn of toegevoegde waarde hebben. Het is niet mogelijk om af te dwingen dat niet meer op bepaalde bestemmingen wordt gevlogen. In plaats daarvan wordt ingezet op het aantrekkelijker maken van de trein als alternatief, zodat substitutie verder op gang kan komen.

**77. Welke luchthavens gaan beschikken over een vogelradar?**

In Nederland zijn vogelradars momenteel in gebruik op Schiphol, Eindhoven Airport en Rotterdam The Hague Airport. Zoals aangegeven in mijn brief van 5 november jl. (Kamerstuk 31 936, nr. 819) zal Lelystad Airport vanaf 1 januari 2021 de vogelmonitoring starten en zal ze de inzet van een 3D-radar onderzoeken. De beslissing om wel of niet een vogelradar in te zetten, ligt bij de exploitant van de luchthaven.

**78. Wanneer wordt verwacht een nieuwe governancestructuur voor de luchtvaart voltooid te hebben?**

Het vormgeven van de transitie naar een centrale regierol van de rijksoverheid en de betrokkenheid van de omgeving in een nieuwe governance structuur is een continu ontwikkelproces. Basis voor alle betrokkenen is dat duidelijk is hoe de verschillende verantwoordelijkheden en rollen belegd zijn en wat dit betekent voor de governance en wijze van betrokkenheid. Er vinden daarbij geen wijzigingen plaats in de bestaande verantwoordelijkheden.

Wat we doen is de rolinvulling van de betrokkenen scherper afbakenen en duidelijker aangeven wie waarvoor verantwoordelijk is, zodat alle betrokkenen weten waar ze aan toe zijn en optimaal hun inbreng kunnen leveren. De uitgangspunten en acties uit de Luchtvaartnota, zoals ook omschreven in de Uitvoeringsagenda, ten aanzien van bestuur en samenwerking zullen in de komende periode in samenwerking met de betrokkenen verder worden uitgewerkt. Inzet is dat in 2021 reeds een aantal belangrijke stappen bij deze nadere uitwerking gezet worden, zoals het versterken van de regionale overlegstructuren en de inrichting van een Nationale Klankbordgroep.

**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?**



Zie het antwoord op vraag 3 en 4. Het PBL benoemt in hun rapport «CO<sub>2</sub>-emissie van de luchtvaart op de lange termijn» diverse beleidsopties voor het verminderen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Naast de beleidsopties «verminderen van de omvang» en «verminderen van het energiegebruik per passagiers- of vrachtkilometer» wordt ook als beleidsoptie genoemd het aanpassen van de energiebron, bijvoorbeeld door elektrisch vliegen en gebruik van duurzame brandstoffen, zoals door het verplichten van bijmengen van duurzame brandstoffen. In mijn ogen concludeert het PBL niet 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<sub>2</sub>-reductiedoel voor 2030 juist wil aanscherpen naar 55% ten opzichte van 1990?**

Ja. Dit doel heeft overigens betrekking op de binnenlandse emissies. Zie ook het antwoord op vraag 81.

**81. Onderkent u dat als de luchtvaart minder bijdraagt aan het verlagen van klimaatemissies, burgers en andere sectoren extra zullen moeten bijdragen?**

Ook de luchtvaartsector moet bijdragen aan het realiseren van de doelstelling van het Klimaatakkoord van Parijs: de opwarming van de aarde beperken tot ruim beneden de 2 graden Celsius, met een streven naar maximaal 1,5 graad. Binnen de systematiek van het Klimaatakkoord van Parijs wordt via twee sporen uitvoering gegeven aan CO<sub>2</sub>-reductie door de luchtvaart:

- 1) reductie door de internationale luchtvaart wordt primair gerealiseerd via de VN-organisatie voor de internationale burgerluchtvaart (ICAO);
- 2) reductie door de binnenlandse luchtvaart en grondgebonden activiteiten wordt nationaal gerealiseerd.

In de Luchtvaartnota is aangegeven dat het kabinet zich – bovenop de mondiale aanpak via ICAO – ook Europees en nationaal inzet voor het verminderen van CO<sub>2</sub>-uitstoot van de internationale luchtvaart. Bijvoorbeeld door in te zetten op een bijmengverplichting van duurzame luchtvaartbrandstoffen en op een CO<sub>2</sub>-emissieplafond.

De aanpak van binnenlandse luchtvaartemissies draagt bij aan de nationale bijdrage van Nederland via de Europees toegezegde bijdrage aan Parijs. Nederland geeft daar invulling aan via het nationale Klimaatakkoord en de nationale Klimaatwet. Daarbinnen wordt gedifferentieerd tussen sectoren. In mondiaal verband is ieder land zelf verantwoordelijk voor zijn bijdrage aan de doelen van Parijs. De reductiepaden van landen kunnen dus eveneens verschillen. Kortom, er zijn veel communicerende vaten die per saldo moeten uitkomen op het doel van Parijs, gemeten in graden Celsius. De internationale luchtvaart – met een aanpak die primair via ICAO verloopt – is één van die communicerende vaten.

**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?**

Het kader is geschrapt, omdat bij de vaststelling van de «Luchtvaartnota 2020–2050» de sectorale en integrale beleidsconsequenties van het RIVM onderzoek naar het WHO advies, welke naast luchtvaart ook betrekking heeft op gezondheidsaspecten van geluid van transport over de weg en rail en van windturbines, nog niet waren uitgewerkt. Overigens wordt het

advies van de WHO nog steeds genoemd in paragraaf 4.2.1. van de Luchtvaartnota. Zie verder het antwoord op vraag 91.

**83. Op welke wijze is de Luchtvaartnota in lijn met het uitgangspunt van groen herstel van de coronacrisis?**

In de Luchtvaartnota staan de publieke belangen centraal. Met de sector is een akkoord afgesloten over de verduurzaming van de operatie. Momenteel worden hiervoor de instrumenten uitgewerkt. In de uitvoeringsagenda is aangegeven hoe dit vormgegeven wordt.

**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?**

In de Luchtvaartnota worden de publieke belangen centraal gezet, om de negatieve externe effecten te kunnen beheersen. Luchthavencapaciteit is daarvan een resultante.

**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?**

Nederland moet goed verbonden zijn en blijven met belangrijke bestemmingen in de wereld. Het kabinet wil hierbij zoveel mogelijk voorrang geven aan luchtvaart met de grootst mogelijke waarde voor de Nederlandse economie en werkgelegenheid. En hoewel de sector nu in een diepe recessie zit als gevolg van Covid-19, is het tegelijk de verwachting dat mensen weer het vliegtuig zullen instappen als het virus voldoende onder controle is waardoor op den duur opnieuw capaciteitsschaarste zal ontstaan.

In de Luchtvaartnota is aangekondigd dat een nieuw beleidskader netwerkkwaliteit zal worden ontwikkeld met daarin onder andere een inventarisatie van de belangrijkste bestemmingen voor Nederland en wat er mogelijk is om schaarse capaciteit voor deze bestemmingen in te zetten. Hiermee zal het beleidskader een bijdrage kunnen leveren aan de vraag wat we nodig hebben aan luchtvaart in ons land. In de eerste helft van 2021 zal het nieuwe beleidskader worden uitgewerkt.

**86. Hoeveel luchtvaart heeft Nederland nu eigenlijk nodig?**

Zie het antwoord op vraag 85.

**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?**

In de Luchtvaartnota heb ik aangegeven dat alleen als de luchtvaart er aantoonbaar in slaagt om stiller en schoner te worden, groei kan worden gerealiseerd. In het hoofdstuk over de kwaliteit van de leefomgeving staat aangegeven dat de rijksoverheid stuurt op afname van de negatieve gezondheidseffecten door luchtvaart als voorwaarde voor de toekomstige groei van de burgerluchtvaart. In regionale verkenningen zal ik samen met de luchthavens, luchtvaartmaatschappijen meest relevante partijen de mogelijkheden bezien binnen de specifieke regionale context. Zie ook het antwoord op vraag 33.

**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<sub>2</sub> en emissies niet is bepaald, noch in welke mate elk daarvan bijdraagt aan het verdienen van groei?**

De negatieve impact van de luchtvaartsector op de leefomgeving en het klimaat is nu groot. Het kabinet vindt het belangrijk om duidelijk te maken aan de sector dat die impact omlaag moet, maar dat er wel perspectief is om te groeien, als er aantoonbare verbeteringen zijn. In de Luchtvaartnota en de uitvoeringsagenda is aangegeven hoe dit praktisch uitvoerbaar wordt gemaakt. Bij de uitwerking van de publieke belangen wordt de impact op andere publieke belangen gezien. Dit zal ook een plek krijgen in de te ontwikkelen Monitor luchtvaart.

**89. Waarom worden de uitkomsten van het groeiverdienmodel niet getoetst?**

De Luchtvaartnota is geen groeibesluit, maar geeft aan op welke manier in de toekomst besluitvorming over luchtvaart gaat plaatsvinden. Het beleid op de publieke belangen zal worden geactualiseerd op basis van wetenschappelijk inzicht. Bij de luchthavenbesluiten worden de verwachte effecten getoetst. Een overzicht van de toetsen is te vinden op pagina 82 van de Luchtvaartnota.

**90. Hoe wordt uitgesloten dat de uitkomsten van het groeiverdienmodel negatief zullen uitpakken voor klimaat, leefomgeving en/of veiligheid?**

Bij de Luchthavenbesluiten worden de milieu en veiligheidseffecten getoetst, zoals beschreven op pagina 82 van de Luchtvaartnota.

**91. Onderschrijft u dat de WHO-norm moet worden opgenomen als doel in Luchtvaartnota? Zo nee, waarom niet?**

De WHO stelt geen norm, maar geeft een gezondheidskundig advies op grond van risico-inschattingen op negatieve gezondheidseffecten. Zie verder het antwoord op vraag 1.

De Luchtvaartnota gaat over de ontwikkeling van de luchtvaartsector. Het WHO advies moet integraal over alle sectoren (weg, rail, luchtvaart, etc.) worden bekeken.

Het kabinet bereidt een reactie voor op het RIVM-rapport dat is opgesteld als antwoord op de motie van het lid Schonis (Kamerstuk 35 000 A, nr. 60), die het kabinet oproept om te onderzoeken wat de gevolgen voor Nederland zijn van het WHO advies. Zowel de motie als de rapportage behandelen dit advies integraal.

**92. Wat is er gedaan met het onderzoek dat aantoont dat de negatieve effecten van de luchtvaart zodanig groot zijn dat een verdere groei van de luchtvaart een maatschappelijk negatief saldo oplevert?**

Uit uw vraag kan ik niet opmaken welk onderzoek u bedoelt. In het onderzoek «Het maatschappelijk belang van het Schipholnetwerk» dat SEO in opdracht van IenW heeft uitgevoerd en dat ik op 10 januari 2020 aan de Tweede Kamer heb gestuurd (Kst.31 936, Nr.710) wordt geconcludeerd dat een eventuele verruiming van de capaciteit op Schiphol tot 540.000 vluchten per jaar de Nederlandse welvaart zou kunnen verhogen.

**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?**

Zie het antwoord op vraag 88.

**94. Waarom is op pagina 20 het voorbeeld van de PS572 weggehaald ten opzichte van de concept-Luchtvaartnota?**

De tekst in de definitieve Luchtvaartnota (paragraaf 2.1.2, derde alinea) moet voor een brede doelgroep leesbaar zijn. Vanwege de ramp met veel Nederlandse slachtoffers is vlucht MH17 helaas een bekend begrip. Vlucht PS752 is naar verwachting niet bij een brede doelgroep bekend. We hebben de tekst om die reden aangepast naar «Gebeurtenissen begin 2020 tonen wederom pijnlijk aan dat dit onderwerp blijvend aandacht vergt».

**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?**

Mede op basis van de ingediende zienswijzen is in de definitieve Luchtvaartnota gekozen voor aansluiting van de General Aviation (GA) bij de integrale modaliteitsbenadering, zoals die nu vorm heeft gekregen in hoofdstuk 6: Integrale mobiliteitsbenadering en capaciteit. De tekst over GA is te vinden in paragraaf 6.5.1 eerste alinea.

In de uitvoeringsagenda is het ontwikkelen van beleid voor GA opgenomen onder het onderdeel Integrale mobiliteitsbenadering en capaciteit bij actie drie: «De komende jaren zal het kabinet in afstemming met de sector bepalen welke onderwerpen hierbinnen prioriteit krijgen. Deze afstemming loopt via het bestaande GA-platform.»

**96. In hoeverre is nagedacht over het sluiten van een of meerdere regionale vliegvelden?**

Sluiting van regionale luchthavens is naar het oordeel van het kabinet niet aan de orde, zolang er een plan ligt voor de exploitatie van de luchthavens. Deze optie is dan ook niet onderzocht in het kader van de Luchtvaartnota.

**97. Waarom besteedt de Luchtvaartnota geen aandacht aan grondgeluid?**

De Luchtvaartnota bevat geen teksten over grondgeluid. De Nota van Antwoord gaat wel in op het fenomeen grondgeluid. Het kabinet en de sector onderkennen dat grondgeluid (aanzienlijke) hinder kan geven. Onderzoek naar laagfrequent geluid wijst uit dat het meten en berekenen hiervan zeer complex is, waardoor het niet mogelijk is om hiervoor een handhaafbare norm te stellen. De aandacht voor dit onderwerp uit zich daarom met name in onderzoek naar bron- en overdracht gerichte maatregelen om de effecten te beperken. Het kabinet wil inventariseren of er uitvoerbare mogelijkheden resteren om rekening te houden met grondgeluid in toekomstig beleid. Uit deze inventarisatie zal blijken of en op welke wijze dit kan worden aangepakt.

**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?**

Zie het antwoord op vraag 97.

**99. Waarom is de luchtvaart – in tegenstelling tot de industrie – uitgezonderd van een norm omtrent grondgeluid?**

Zowel luchtvaart als industrie heeft geen aparte norm voor grondgeluid voor omwonenden. Onder grondgeluid wordt hier het laagfrequente geluid of trillinggeluid verstaan. De term grondgeluid wordt gebruikt bij luchtvaart, maar binnen de industrie wordt het aangeduid als laagfrequent geluid. Al het geluid van luchtvaart of industrie bevat in een bepaalde verhouding hoog-, midden-, en laagfrequent geluid. In de verschillende stelsels van de Wet luchtvaart, Wet milieubeheer, en Wet geluidhinder worden deze meegenomen in de geluidberekening en normering. De normen zijn echter in geen van deze stelsels specifiek voor het laagfrequente deel.

**100. Kunt u een actuele stand van zaken geven omtrent de Nederlandse luchthavens die niet beschikken over de juiste natuurvergunning?**

Het Ministerie van LNV heeft, als bevoegd gezag onder de Wet natuurbescherming voor de verlening van Natura 2000-vergunningen voor Schiphol en de overige luchthavens waarvoor het Rijk bevoegd gezag is aan de luchthavens Schiphol, Lelystad Airport, Rotterdam The Hague Airport, Maastricht Aachen Airport en Eindhoven Airport verzocht om een vergunningaanvraag aan te leveren inclusief een verschilberekening voor stikstofdepositie. In die verschilberekening wordt het verschil tussen de stikstofdepositie als gevolg van het «bestaand recht» (de depositie die was toegestaan op de Europese referentiedatum) en het huidige gebruik in beeld gebracht. Hierover bent u eerder dit jaar door de Minister van LNV geïnformeerd (Kamerstukken 35 334 en 31 936, nr. 77). LNV zal de vergunningaanvragen toetsen om te beoordelen of de aangevraagde vergunning verleend kan worden. Op dit moment kan ik hier nog geen inzicht in geven. LNV zal hier de Kamer over informeren.

**101. Klopt het dat de tekst over sneller stijgen niet over Schiphol gaat?**

In het programma Luchtruimherziening wordt ingezet op een operationeel concept dat uitgaat van een zo hoog mogelijk percentage groot handelsverkeer dat wordt afgehandeld op basis van vaste routes waarover continu wordt geklommen of gedaald. Het gaat daarbij niet alleen over vluchten van en naar Schiphol, maar naar alle Nederlandse luchthavens. Voor de vertrekkende vluchten vanaf luchthaven Schiphol geldt al sinds jaar en dag dat de afhandeling is gericht op het continu laten klimmen van deze vluchten omdat daarmee het grootste voordeel is te behalen. Voor Schiphol betekent het nieuwe operationeel concept op dit punt dus geen wijziging ten opzichte van de huidige praktijk.

**102. Waarom is de tekst verwijderd ten opzichte van de conceptversie dat Schiphol onder bepaalde voorwaarden kan groeien?**

Zoals aangegeven aan uw Kamer in het debat over vliegveiligheid neemt het huidige kabinet, in het licht van COVID-19 geen besluit meer over groei van Schiphol. In paragraaf 6.5 van de Luchtvaartnota is aangegeven dat het Rijk er nog altijd voor kiest om, bij alle luchthavens, te sturen op grenswaarden voor veiligheid, leefomgeving en klimaat. Dit vermindert de geluidsbelasting en de milieudruk. Voor de luchthavens betekent dit een prikkel om groeiruimte te verdienen. Het gaat tijd kosten om de randvoorwaarden vanuit de vier nationale belangen uit te werken in nieuwe

normen en indicatoren per burgerluchthaven. Hierbij zal het voortschrijdende inzicht stapsgewijs verwerkt worden in toekomstige wijzigingen van luchthavenbesluiten. Dit wordt als onderdeel van de uitvoeringsagenda onder regie van de rijksoverheid uitgewerkt. Voor Schiphol LVB-2 past deze werkwijze goed in de te nemen vervolgstappen richting het opstellen van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Bij andere luchthavens is het van belang om oog te houden voor regionaal maatwerk. Zolang er nog geen handhaafbare nieuwe normen zijn uitgewerkt in de regionale verkenningen, kan worden onderzocht of het meerwaarde heeft om de impact op de omgeving te begrenzen door andere regels. Dit kan bijvoorbeeld door een maximum aantal vliegtuigbewegingen voor handelsverkeer of door een maximum gedurende een bepaalde tijdsperiode. Dit betreft alleen de luchthavenbesluiten waar dat nu nog niet het geval is (Groningen Airport Eelde, Maastricht Aachen Airport en Rotterdam The Hague Airport) en is aanvullend op de vast te leggen grenswaarden voor geluid.

**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?**

Schiphol en Eindhoven Airport.

**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?**

De luchthavenexploitant is verantwoordelijk voor het vaststellen van de luchthavengelden en moet daarbij haar eigen afwegingen maken. De huidige systematiek van de luchthavengelden op Schiphol kent reeds een differentiatie naar zeven verschillende geluid categorieën en een onderscheid naar de dag en nacht waar een prikkel vanuit gaat.

**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?**

Ja, ik heb mijn aanpak beschreven in het antwoord op vraag 15.

**106. Waarom beperken uw inspanningen zich tot het in kaart brengen van het aandeel stikstof boven de 3.000 voet, zonder dit verder mee te nemen bij het maken van beleid omtrent de stikstofemissies van de luchtvaart?**

Het Rijk werkt via een drie sporen aanpak aan de stikstof van de luchtvaart, een sectorbrede aanpak gericht op stapsgewijze emissiereductie, met een internationale agenda en een projectspecifieke aanpak conform geldende wetgeving. Het kabinet werkt de sectorbrede aanpak en de internationale agenda verder uit (in 2021) in een actieprogramma gericht op stapsgewijze emissiereductie van het vliegen zelf, op grondgebonden activiteiten en op luchthavengerelateerde activiteiten.<sup>2</sup> In het programma luchtruimherziening wordt gewerkt aan efficiëntere routes. Hierdoor

<sup>2</sup> Advies luchtvaartsector. Advies van het Adviescollege Stikstofproblematiek. 15 januari 2020. Pagina 12 en 13, Kamerstuk 35 334, nr. 41

wordt minder brandstof verbruikt boven en onder de 3.000 voet waardoor de emissie van stikstof daalt en daarmee ook de stikstofdepositie.

Waar mogelijk wordt gekeken waar de emissies boven de 3.000 voet beperkt kunnen worden. De mogelijkheden hiervoor zijn wel beperkt, aangezien de emissies boven 3.000 voet van vliegverkeer van en naar Nederlandse luchthavens ongeveer 0,01% bijdragen aan de totale gemiddelde deposities. Uit analyses van het RIVM en TNO blijkt dat de depositiebijdrage van emissies door vliegverkeer boven 3.000 voet ongeveer 1% bedraagt van de totale deposities.<sup>3</sup> Deze bijdrage is voor het grootste deel afkomstig van Europees en intercontinentaal vliegverkeer dat geen Nederlandse luchthavens aandoet. De emissies boven de 3.000 voet van het vliegverkeer van en naar Nederlandse luchthavens veroorzaken een depositie binnen Nederland die kleiner is dan 10% van de depositie veroorzaakt onder de 3.000 voet door datzelfde vliegverkeer.<sup>4</sup>

**107. Is naar aanleiding van het advies van de commissie-Remkes over luchtvaart uit januari 2020 nog onderzoek gedaan naar de stikstofemissies boven de 3.000 voet? Zo nee, waarom niet?**

Alleen een aanpak in internationaal verband doet recht aan de motie van het lid van Raan c.s. met Kamerstuk 31 936, nr. 674. Hier zet het kabinet dan ook op in. In de kabinetsreactie op het advies over een integrale lange termijn aanpak stikstof van het Adviescollege Stikstofproblematiek<sup>5</sup> is aangegeven dat het kabinet langs drie sporen werkt aan de reductie van stikstofuitstoot en -depositie door de luchtvaart. Een daarvan is het internationale spoor waarin dit vraagstuk – onderzoek naar stikstofemissies boven de 3.000 voet – wordt opgepakt. Het kabinet spant zich in om in overleg met het Europees Milieu Agentschap de registratie emissies boven de 3.000 voet en alle emissies die samenhangen met de functie van een luchthaven in kaart te laten brengen.

**108. Op welke wijze zijn de enorme emissiecijfers van KLM, dat met 10 Mton CO<sub>2</sub> in 2019 verreweg de grootste CO<sub>2</sub>-emitter is van Nederland, verwerkt in de Luchtvaartnota?**

De in de Luchtvaartnota opgenomen doelen voor CO<sub>2</sub>-uitstoot voor de internationale luchtvaart hebben betrekking op alle vanuit Nederland vertrekkende vluchten. De CO<sub>2</sub>-uitstoot van de KLM-vluchten die vanuit Nederland vertrekken maakt daar onderdeel van uit.

**109. Erkent u dat de luchtvaart niet uitgezonderd is van het bijdragen aan het behalen van de klimaatdoelen zoals afgesproken in Parijs?**

Ja. Zie het antwoord op vraag 81.

**110. Waarom vertaalt u de klimaatdoelen van Parijs niet naar de Luchtvaartnota?**

Zie ook het antwoord op vraag 81.

<sup>3</sup> Advies luchtvaartsector. Advies van het Adviescollege Stikstofproblematiek. 15 januari 2020. Pagina 12 en 13, Kamerstuk 35 334, nr. 41

<sup>4</sup> Evaluatie stikstofberekeningen Lelystad Airport. Commissie voor de milieueffectrapportage en RIVM. 31 maart 2020. Pagina 8, Kamerstuk 31 936, nr. 732

<sup>5</sup> Advies luchtvaartsector. Advies van het Adviescollege Stikstofproblematiek. 15 januari 2020. Pagina 12 en 13, Kamerstuk 35 334, nr. 41.

Het kabinet neemt de klimaatopgave heel serieus en heeft het Klimaatakkoord van Parijs ondertekend. Het kabinet erkent dat in de afgelopen decennia de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de uit Nederland vertrekkende luchtvaart door groei van de luchtvaart sterk is toegenomen. Het kabinet vindt dat de luchtvaart wereldwijd voor de uitdaging staat om de toenemende uitstoot van broeikasgassen om te buigen in een afname om bij te dragen aan het halen van het klimaatdoel van Parijs. Daarom stelt het kabinet in de Luchtvaartnota klimaatdoelen voor 2030, 2050 en 2070 en een aanpak om die doelen te halen. Dit gebeurt met inachtneming van de internationale en Europese verplichtingen waaraan Nederland met name in EU en ICAO-verband aan gebonden is.

Qua effectiviteit heeft een internationale aanpak voor de luchtvaart voor het kabinet de voorkeur boven een nationale aanpak. Er zijn grenzen aan de mate waarin het verstandig is om nationaal vooruit te lopen op andere landen. Nog meer vooruitlopen kan een negatief effect hebben op de concurrentiepositie van de Nederlandse luchtvaartsector en een verslechtering geven van het verbindingennetwerk, zonder dat daar echte klimaatwinst op wereldwijd niveau tegenover staat.

Voor het halen van de klimaatdoelstellingen van Parijs zijn wereldwijd ook voor de luchtvaart ambitieuze doelstellingen nodig. Nederland krijgt dit niet alleen voor elkaar. Samen met andere Europese landen zet Nederland zich hier hard voor in binnen ICAO. De Nederlandse ambitie – van het kabinet én de partijen aan de Duurzame Luchtvaarttafel – is om met de internationale luchtvaart op termijn aan te sluiten bij de doelen voor binnenlandse emissies van de EU en het nationale Klimaatakkoord (als vertaling van de doelen uit de Overeenkomst van Parijs) om in 2050 zo goed als klimaatneutraal te zijn. ICAO ontwikkelt momenteel opties voor het vaststellen van een ambitieuze lange termijn reductiedoelstelling voor de internationale luchtvaart. De algemene vergadering van ICAO besluit hierover in 2022.

**111. Erkent u dat de CO<sub>2</sub>-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?**

Zie de antwoorden op de vragen 2, 3, 4, 7, 81 en 110.

**112. Hoe gaat u er alsnog voor zorgen dat Parijs gehaald wordt en dat de luchtvaart daaraan bijdraagt?**

Zie het antwoord op de vragen 2, 3, 4, 7, 81 en 110.

**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)?**

Zoals beschreven in de Luchtvaartnota vindt het kabinet het logischer om belasting te heffen op wat we als samenleving niet willen (vervuiling) dan op wat we wel willen (werken, ondernemen). Vanuit die gedachte is gekozen om een vliegbelasting te heffen, mede ook om de maatschappelijke kosten van vliegen beter tot uitdrukking te laten komen in de prijs. In de Europese Green Deal is voorgesteld om de Energiebelastingrichtlijn te herzien. Hieronder valt ook de belastingvrijstelling op brandstof voor de luchtvaart. Het kabinet ziet de voorstellen hiervoor graag tegemoet.



Het beprijzen in de luchtvaartsector kan echter ook via andere manieren. De luchtvaart betaalt bijvoorbeeld reeds onder het EU ETS voor de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Als onderdeel van de algehele herziening van het EU ETS – welke onderdeel uitmaakt van de Europese Green Deal – is ook voorgesteld om het aandeel gratis rechten te verlagen. Nederland heeft aangegeven hier voorstander van te zijn. Vanaf 1 januari 2021 zal tevens de pilot fase van het mondiale systeem CORSIA van start gaan, waaronder luchtvaartmaatschappijen ook voor hun CO<sub>2</sub>-uitstoot zullen moeten gaan betalen.

**114. Wat is de stand van zaken omtrent het maken van bilaterale afspraken met andere landen over beprijzing van onderdelen van de luchtvaartsector?**

Zoals ook aangegeven in de brief van 29 mei 2020 (Kamerstuk 31 936, nr. 743) biedt de Richtlijn energiebelastingen EU-lidstaten nu al de mogelijkheid om onderling door middel van bilaterale overeenkomsten de belastingvrijstelling op kerosine op te schorten. Het kabinet is echter geen voorstander van een lappendeken aan bilaterale regelingen binnen de EU. Dat doet afbreuk aan het concept van één interne markt, creëert onduidelijkheid over de in een concrete situatie tussen lidstaten geldende regels en draagt niet bij aan een gelijk speelveld voor luchtvaartmaatschappijen. Wijziging van de Richtlijn energiebelastingen zelf, zodat de commerciële luchtvaart binnen de EU niet langer is vrijgesteld van een belasting op kerosine, past wat dat betreft beter. In de Green Deal mededeling van 11 december 2019 heeft de Europese Commissie aangegeven zich in het kader van de herziening van de Richtlijn energiebelastingen te gaan buigen over de belastingvrijstellingen voor brandstof voor de luchtvaart. De verwachting is dat de Commissie het voorstel voor de herziening van de Richtlijn Energiebelastingen in juni 2021 zal publiceren.

**115. Waarom is een krimp van het aantal vliegbewegingen niet op serieuze wijze meegenomen in de Luchtvaartnota?**

In het plan-MER is het hoekpunt «Normeren» verkend. Het hoekpunt «Normeren» gaat ervanuit dat Nederland voor de internationale luchtvaart vanuit Nederland de doelstellingen van het Parijsakkoord haalt, ongeacht wat andere landen in de wereld doen. Het aantal vluchten daalt dan tot ca. 234.000 vluchten met fossiele brandstoffen in 2050. Uit het plan-MER blijkt dat dit forse gevolgen zou hebben voor het verbindingennetwerk en de economische concurrentiekracht van Nederland, zonder dat het halen van het klimaatdoel daarmee dichterbij komt.

**116. Waarom stond het van tevoren al vast dat de Luchtvaartnota tot een verdere groei van het aantal vliegbewegingen moet leiden?**

De Luchtvaartnota is geen groeibesluit. In het Regeerakkoord 2017 stonden ambities voor groei van de luchtvaart, gekoppeld aan een inzet op innovatie. In de Luchtvaartnota is aangegeven hoe de sector deze groei kan «verdienen», na aantoonbare verbetering op het gebied van leefomgeving en klimaat en met inachtneming van de voorwaarden voor de veiligheid.

**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?**

Duurzaamheid is een belangrijk thema en daarom ook benoemd als een van de vier publieke belangen in de Luchtvaartnota. Er lopen reeds verschillende initiatieven en acties om de internationale trein en de aansluiting tussen trein en vliegtuig te verbeteren. In dat kader wijs ik bijvoorbeeld ook op de Actieagenda Trein en Luchtvaart die onlangs aan uw Kamer is aangeboden.

**118. Hoe wordt met deze Luchtvaartnota voorkomen dat er sprake zal zijn van fossiele lock-in-effecten?**

Binnen de Duurzame Luchtvaarttafel wordt via werkgroepen en actieprogramma's gewerkt aan de verdere uitwerking van de doelen en instrumenten om CO<sub>2</sub> te reduceren. Het gaat onder andere om de actieprogramma's duurzame brandstoffen en hybride elektrisch vliegen (AHEV) die niet-fossiele oplossingen proberen te versnellen.

Het kabinet benoemt in de Luchtvaartnota ook vier technologiesporen die de luchtvaart schoner en stiller maken en nieuwe diensten van luchtvaartuigen mogelijk maken: navigatie- en communicatietechnologie, hybride-elektrisch vliegen, efficiëntere en stillere motoren en vliegtuigen en duurzame brandstoffen. Voor de technologiesporen stelt het Rijk samen met de partijen aan de Duurzame Luchtvaarttafel (overheid, sectorpartijen, maakindustrie en kennisinstellingen) een innovatiestrategie op die ook aandacht zal hebben voor het voorkomen van fossiele lock-in-effecten.

**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?**

Zie het antwoord op vraag 55.

**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?**

Zie het antwoord op vraag 31.

**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?**

In de Luchtvaartnota is geen sprake van een groeidoctrine, maar wordt gestuurd op balans tussen vier publieke belangen: veiligheid, internationale verbondenheid, kwaliteit leefomgeving en duurzaamheid. Of er in de toekomst sprake kan zijn van groei hangt af van de mate waarin de sector erin slaagt om stiller en schoner te worden. Daarmee is groei geen gegeven. Lagere overheden behouden eigen afwegingsruimte binnen de wettelijke kaders. Zie ook de antwoorden op de vragen 52 en 53.

**122. Waarom zijn de talloze zienswijzen, ingediend door omwonenden en maatschappelijke organisaties, nauwelijks serieus verwerkt in de Luchtvaartnota?**

Het kabinet heeft ervoor gekozen om belanghebbenden een grote rol te geven in aanloop naar het opstellen van de ontwerpLuchtvaartnota, vanuit de overtuiging dat dit leidt tot beter en breder gedragen beleid. Belanghebbenden hebben hun inbreng onder meer gegeven via regionale bijeenkomsten, via hun reflectie op bijeenkomsten van de Klankbordgroep

Luchtvaartnota, door *position papers* aan te leveren en via de zienswijzen op de NRD voor de plan-MER. Veel van deze informatie is bepalend geweest bij het opstellen van de plan-MER en de ontwerpLuchtvaartnota.

De zienswijzenprocedure is een transparante manier om te kunnen bepalen of er geen relevante informatie over het hoofd was gezien, of er geen fouten in het stuk waren geslopen en of de boodschap van de ontwerpLuchtvaartnota helder was.

Door het uitgebreide voortraject is er via de zienswijzen geen nieuwe informatie opgehaald die tot (grote) beleidswijzigingen in de Luchtvaartnota heeft geleid. De zienswijzen hebben wel tot een aantal aanpassingen en accentverschillen in de Luchtvaartnota gezorgd. Deze zijn met name verduidelikend van aard. Waar dit het geval is, wordt dit expliciet vermeld in de betreffende hoofdstukken in de Nota van Antwoord Luchtvaartnota. Een voorbeeld van een wijziging die op basis van zienswijzen is gemaakt is een betere toelichting en toevoeging van een figuur in paragraaf 1.1 van de Luchtvaartnota over hoe het kabinet wil sturen op de vier publieke belangen.

**123. Waarom zouden omwonenden en maatschappelijke organisaties, als hun inbreng toch niet serieus genomen wordt, de volgende keer nog een keer een zienswijze indienen?**

Zie het antwoord op vraag 122.

**124. Wat is er gedaan met de toenemende steun vanuit de samenleving voor een krimp van de luchtvaart?**

Zie het antwoord op vraag 46.

**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?**

Zoals aangegeven in de Luchtvaartnota willen de luchthavens in Nederland juist meer met elkaar samenwerken. Het kabinet is voorstander van deze samenwerking, omdat dit kan bijdragen aan het borgen van de publieke belangen en het versterken van de positie van de luchthavens in de regio. Op deze manier ontstaat er aandacht voor elkaars kansen en specialismen in plaats van dat de concurrentie wordt aangegaan. Het staat luchthavens daarbij vrij om activiteiten bedrijfsmatig samen te brengen en waar ik daarin kan faciliteren, ben ik daar zeker toe bereid. Daarover zijn we met elkaar juist het gesprek aangegaan. De concurrentieomgeving waarin Schiphol zich bevindt is vooral internationaal, waarbij de grotere Europese hubluchthavens de belangrijkste concurrenten zijn voor Schiphol.

**126. Klopt het dat de tekst over onderzoek naar de effecten van stikstof, de aanpak van niet-CO<sub>2</sub>-emissies en het berekenen van CO<sub>2</sub>-uitstoot is geschrapt ten opzichte van de vorige versie van de Luchtvaartnota? Zo ja, kunt u toelichten waarom hiervoor is gekozen?**

Die tekst is geschrapt, omdat deze aspecten al meegenomen worden in paragraaf 8.6 van de Luchtvaartnota (paragraaf 8.5 van de ontwerpLuchtvaartnota): «Concreet gaat het bijvoorbeeld om waardering van klimaatemissies, waardering van effecten op de leefomgeving en reistijdwaarde-

ringen van vliegtuigpassagiers in het voor- en natransport.» Daarnaast is in hoofdstuk 5 van de Luchtvaartnota aangegeven dat er een aanpak wordt uitgewerkt om niet-CO<sub>2</sub>-klimaatmissies een plek te geven in het klimaatbeleid voor de luchtvaart.

**127. Voor welke onderdelen van de Uitvoeringsagenda zal een aparte milieueffectrapportage (MER) worden uitgevoerd?**

Bij de uitwerking van de publieke belangen wordt de impact op andere publieke belangen gezien. Denk bijvoorbeeld aan de mogelijke *trade-off* tussen elektrisch vliegen en geluidshinder of veiligheid. Bij de beoordeling van nieuwe luchthavenbesluiten maakt het Rijk telkens op basis van de meest recente inzichten een integrale afweging tussen de verschillende publieke belangen. Onder andere een economische analyse en een milieueffectrapportage vormen de basis voor de besluitvorming. Ook wordt een milieueffectrapportage opgesteld voor de Luchtruimherziening.

**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?**

De Luchtvaartnota neemt juist afstand van de conclusie dat aan een stijgende vraag naar vluchten automatisch tegemoet moet worden gekomen met een stijgend aanbod. De luchtvaart moet aantoonbaar stiller en schoner worden alvorens dat aan de orde is. Omdat voorzien is dat dit zal leiden tot schaarste wordt een beleidskader Netwerkkwaliteit ontwikkeld voor de beoordeling van de internationale verbondenheid. De beschikbare ruimte is een kostbaar goed en het is belangrijk dat die ruimte zo zinvol mogelijk gebruikt wordt voor Nederland. Daarom wordt ook gezien hoe de bestaande infrastructuur voor het vervoer over de weg en het spoor beter kan worden benut, om de druk op de schaarse luchthavencapaciteit te verminderen.

**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?**

De formele participatie bij de procedure van het luchtverkeersbesluit Schiphol vindt plaats via zienswijzenprocedures over de startbeslissing en over het ontwerpluchtverkeersbesluit en ontwerpluchthavenindelingsbesluit. Voor toekomstige luchthavenbesluiten voor Schiphol, Lelystad, Eindhoven Airport en Rotterdam The Hague Airport onderzoek ik de mogelijkheid van de gang naar de bestuursrechter, waardoor sprake kan zijn van een aanvullende borging van de inspraak.

Ik hecht veel waarde aan een tijdige en goede betrokkenheid van omgevingspartijen en «stakeholders» bij de voorbereiding van besluiten over Schiphol. Ook de heer Van Geel benadrukte in zijn tussenadvies het belang van omgevingsparticipatie, het advies van de Commissie governance en participatie (Cohen) heeft dit eveneens onderschreven. Afgelopen week heb ik het advies van dhr. Van Geel ontvangen. Hij geeft aan dat de ORS in zijn huidige vorm niet meer werkt. Ik onderschrijf de

hoofdlijn in zijn advies om de samenwerking met de bestuurders in de regio versterken en de participatie van de omwonenden verbeteren, ook met betere informatievoorziening voor de omgeving. Ik ga het advies nu goed bestuderen en zal begin volgend jaar met een inhoudelijke reactie komen.

Maatregelen rond het verlagen van de overlast worden opgenomen in het hinderreductieplan Schiphol en betrokken bij komende luchtverkeersbesluiten.

**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?**

De eerste stap naar 29.000 nachtvluchten zal verankerd worden in het LVB1. Voor de stapsgewijze afname van nachtvluchten heb ik de slotcoördinator om advies gevraagd hoe deze stapsgewijze reductie en de daarmee samenhangende slots gerealiseerd kan worden. Ik verwacht uw Kamer hierover in het eerste kwartaal van 2021 te kunnen informeren. Een zorgvuldige aanpak is van belang gelet op de operationele complexiteit bij het reduceren van nachtvluchten, waarover ik uw Kamer heb geïnformeerd (Kamerstuk 29 665, nr. 392). De verdere stappen na 29.000 nachtvluchten zijn afhankelijk van de openstelling van Lelystad Airport en de verdere ontwikkeling van Schiphol, zoals opgenomen in mijn brief van 5 juli 2019 (Kamerstukken 31 936 en 29 665, nr. 646) en binnen de kaders van de Luchtvaartnota. Verdere reductie is afhankelijk van treinverkeer dat kan voorzien in goede aansluiting op de vroege pieken van aankomende en vertrekkende vluchten op Schiphol en de ontwikkeling van Lelystad Airport als volwaardige overloop luchthaven.

**131. Wat gebeurt er met de vermindering van het aantal nachtvluchten, mocht Lelystad Airport niet opengaan?**

De openstelling van Lelystad Airport is een uitgangspunt van beleid, opgenomen in het Regeerakkoord en onderdeel van de Luchtvaartnota.

**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?**

De reductie van het aantal bewegingen in de nacht kan worden gerealiseerd door verplaatsing van deze vliegtuigbewegingen naar andere tijden op de dag. In de drukste ochtend- en avondblokken is de ruimte voor extra verkeer beperkt, terwijl dit wel essentiële tijden zijn voor overstappers en vakantiegangers. In deze blokken zullen luchtvaartmaatschappijen keuzes moeten gaan maken welke bestemmingen ze van Schiphol willen aanbieden en welke bestemmingen ook van een andere luchthaven kunnen worden aangeboden. De openstelling van Lelystad is hiervoor dus van belang: als er geen alternatief is in de nabijheid van Schiphol dan kan de verplaatsing van vluchten niet op gang komen. Met de openstelling van Lelystad en de Verkeersverdelingsregel kan de reductie van het aantal nachtvluchten plaatsvinden.

**133. Wat betekent de variabele «De verdere ontwikkeling van Schiphol» precies en beïnvloedt dit de vermindering van het aantal nachtvluchten positief of negatief?**

Zie het antwoord op vraag 130.

**134. Waarom worden de ervaren hinder en de ontwikkelingen betreffende het meten van vliegtuiggeluid niet meegenomen bij de toekomstige bepaling van het aantal nachtvluchten?**

Het is ook zonder meten en rekenen duidelijk dat vliegverkeer in de nacht zorgt voor slaapverstoring en dat dit niet bevorderlijk is voor de gezondheid. Daarom wil het kabinet het aantal nachtvluchten verminderen. Middelen om het toekomstige maximumaantal nachtvluchten te bepalen zijn de bestaande methoden al dan niet aangevuld met de uitkomsten uit de Programmatische aanpak meten vliegtuiggeluid. Over de voortgang van deze aanpak bericht ik in een aparte Kamerbrief.

**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?**

Ik hecht aan de mening van alle belanghebbenden, ook de omgevingspartijen. Het realiseren van de reductie van nachtvluchten is operationeel en juridisch complex (Kamerstuk 29 665, nr. 392). Om de stapsgewijze reductie te realiseren is een zorgvuldig proces noodzakelijk. Dit vraagt om overleg met Schiphol, luchtvaartmaatschappijen en de slotcoördinator (ACNL). Deze laatste heb ik om advies gevraagd hoe een reductie van het aantal vliegtuigbewegingen en de hiermee samenhangende slots gerealiseerd kan worden. Dit advies verwacht ik begin volgend jaar. ACNL informeert daarbij belanghebbenden om hen zo te informeren over de totstandkoming van het advies, zo ook de Omgevingsraad Schiphol. Daarnaast kunnen alle belanghebbenden hun zienswijze geven in het kader van LVB1 en de daaropvolgende wijzigingen van het Luchthavenverkeerbesluit waarmee de nachtvluchtreductie wordt geborgd.

**136. Kunt u een toelichting geven op de vorderingen van het actieprogramma Doelen en Monitoring van de Duurzame Luchtvaartafels en toelichten hoe het emissie-plafond gebruikt zal worden?**

Binnen het actieprogramma Doelen en Monitoring vindt de uitwerking plaats van het CO<sub>2</sub>-plafond. Hierover bent u geïnformeerd via de Kamerbrief CO<sub>2</sub>-plafond internationale luchtvaart.

Daarnaast zal binnen het actieprogramma ook worden gewerkt aan een aanpak voor niet-CO<sub>2</sub>-klimaatemissies. Hierover treft u meer informatie in het antwoord op vraag 10.

**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<sub>2</sub>-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?**

Nee, ik neem daar geen te groot voorschot op. Ik sta een integrale benadering van deze vraagstukken voor. De publieke belangen die zijn beschreven in de Luchtvaartnota hangen sterk met elkaar samen. Keuzes over de toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart worden daarom zoveel mogelijk integraal gemaakt. Voor het thema klimaat heeft het kabinet om die reden in de Luchtvaartnota opgenomen dat toekomstige milieueffectrapportages voor burgerluchthavens de CO<sub>2</sub>-uitstoot inzichtelijk moeten maken van vertrekkende vluchten voor de hele vluchtduur tot aan de verwachte bestemmingen. Daarmee ontstaat ook vóór de inwerkingtreding van een CO<sub>2</sub>-plafond inzicht in de klimaateffecten van voorgenomen besluiten.

Zoals aangegeven in hoofdstuk 6 van de Luchtvaartnota is de beschikbare capaciteit een resultante van de vier publieke belangen. Daarbij heb ik aangegeven dat in het MIRT per luchthaven een gebiedsgerichte investeringsstrategie wordt uitgewerkt.

Tot slot laat ik een consortium onder leiding van SEO onderzoeken hoe de uitgangspunten voor luchtvaartspecifieke MKBA's en welvaartsanalyses concreet kunnen worden verbeterd en gespecificeerd. Op basis daarvan ontwikkelt het consortium een eerste versie van een werkwijzer voor luchtvaart-MKBA's. De waardering van klimaateffecten vormt onderdeel van dit traject. In het voorjaar van 2021 verwacht ik het eindproduct aan de Tweede Kamer te kunnen sturen.

**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?**

Er wordt verwezen naar verschillende Urban Air Mobility (UAM) pilots met drones. UAM wordt gezien als de derde dimensie (de lucht) in steden en omvat ook het gebruik van drones voor bewaking, inspectie, leveringen, etc. Maar ook het transport van personen met grote drones wordt in dit project beschouwd. Het is belangrijk om aan te tonen hoe dergelijke vluchten kunnen worden uitgevoerd in een stedelijke omgeving, en wat er nodig is om dit veilig en verantwoord te doen. Ik ben dan ook voornemens om in 2021 een brede verkenning uit te voeren naar UAM en de beleidsaspecten daarvan voor Nederland. In de opgaven voor UAM zitten niet alleen vragen voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, maar zeker ook voor de industrie. Als Nederland de innovatiekracht en de beschikbare «testsites & proeftuinen voor drones» ten volle kan benutten dan is een breed en open samenwerkingsverband nodig. Een voorbeeld van een recent opgericht samenwerkingsverband is de stichting Dutch Drone Delta, waarin overheden, kennisinstellingen en private partijen zijn verbonden die gezamenlijk Urban Air Mobility (UAM) in Nederland mogelijk willen maken en de verdere ontwikkeling ervan willen versnellen.

**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?**

Nee, het is niet mogelijk om een schematische uitwerking te geven van de mate van overlast op basis van hinderberekeningen én hinderervaring. De hinder rondom Schiphol wordt per gebruiksjaar achteraf berekend en opgenomen in de Staat van Schiphol (uitgave ILT). De hinder wordt hier weergegeven in de vorm van het aantal ernstig gehinderden binnen de geluidscontour van 48 dB(A)  $L_{den}$ .

De ervaren hinder is persoonlijk en zal altijd op individueel niveau verschillen van de berekende hinder, want de berekende hinder gaat uit van een gemiddelde.

De «Programmatische aanpak meten vliegtuiggeluid» onderzoekt de relatie tussen berekenen, meten en hinderbeleving. Binnen dit programma wordt onderzocht of aanvullende hinderindicatoren de hinderbeleving beter kunnen voorspellen. Deze aanvullende indicatoren en de metingen door de GGD van hinderbeleving door vliegtuiggeluid kunnen aanleiding zijn om de normering aan te passen.

Klachten geven een goede indicatie van de grootste oorzaken van hinder (bijvoorbeeld bepaalde vluchten, toestellen, baangebruik op bepaalde momenten) en daarmee input voor hinderreductiemaatregelen. Het aantal klachten is echter niet een betrouwbare maat voor het afleiden van de ervaren hinder waarmee in het beleid invulling kan worden gegeven aan normering voor geluidhinder.

**140. Uit welke zienswijze zijn de meeste suggesties overgenomen?**

Dat kan ik niet zo vaststellen. Er zijn 434 zienswijzen ingediend. Alle zienswijzen zijn gelezen en geanalyseerd. Een zienswijze is in het ene geval kort en gericht en in een ander geval heel uitgebreid, met eigen analyse, vragen, stellingen, suggesties en meningen. Dit is echter niet geteld per zienswijze. Wel heeft dit tot antwoorden op vragen geleid, tot aanpassingen in de Luchtvaartnota en tot aandachtspunten die zijn meegenomen bij het uitwerken van de uitvoeringsagenda. De Nota van Antwoord gaat uitgebreid in op het proces en de inhoud.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga