

LIJST VAN VRAGEN

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief houdende de **Periodieke rapportage artikel 17 Luchtvaart 2016–2022 (Kamerstuk 32 861, nr. 86)**.

De voorzitter van de commissie,
Peter de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

Nr	Vraag
1	Hoeveel geld is er in de jaren waarop de periodieke rapportage ziet (2016–2022) vanuit de Nederlandse Staat aan staatssteun naar KLM gegaan? Kan hierbij worden aangegeven in welke vorm dit heeft plaatsgevonden, wanneer en hoeveel hiervan is terugbetaald?
2	Kan aangegeven worden, per jaar waarop de periodieke rapportage ziet (2016–2022), hoeveel vliegbewegingen, dan wel vluchten, er op Schiphol plaats hebben gevonden? Kan hierbij ook per jaar worden aangegeven hoeveel vliegbewegingen, dan wel vluchten, er in de nacht (tussen 23:00 en 7:00) plaats hebben gevonden? En kan, tot slot, ook aangegeven worden per jaar wat de verdeling was tussen commerciële burgerluchtvaart, vrachtluchten en privévluchten?
3	Is een analyse uitgevoerd, zoals gesuggereerd door Berenschot met de woorden: «een sophisticated analyse kan ons wel degelijk iets leren over de bijdragen van de luchtvaart aan onze nationale economie in de brede zin. De analyse zal niet gemakkelijk zijn, maar wel mogelijk.»? Zo nee, wordt aan een dergelijke analyse gewerkt?
4	Kan de algehele doeltreffendheid kort samengevat worden, gelet op het feit dat in de review op de rapportage van Berenschot, Periodieke Rapportage Artikel 17 Luchtvaart 2016–2022, wordt geconcludeerd dat het algehele beeld van de doeltreffendheid diffuus is?
5	Welke acties zijn in het kader van deze periodieke evaluatie ondernomen om de hiaten in de beschikbare beleidsevaluaties, die al vooraf werden verwacht en waarbij zou worden gestreefd naar invulling, te ondervangen? Waarom is nog sprake van forse hiaten, waardoor de doeltreffendheid en doelmatigheid niet integraal is vast te stellen?
6	Kunt u er met de strategische evaluatieagenda beter voor zorgen dat witte vlekken in toekomstige periodieke rapportages zoveel mogelijk worden voorkomen?
7	Kunt u er bij het opstellen van periodieke rapportages voor zorgdragen dat witte vlekken zoveel mogelijk alsnog worden ingevuld, zoals u ook heeft aangegeven bij de opzet van deze periodieke rapportage?
8	Kunt u in het vervolg bij periodieke evaluaties bij de witte vlekken systematischer aangeven welk deel van het thema wel of niet «gedekt» wordt door beschikbare evaluaties? Kunt u daarbij ook aangeven in hoeverre de witte vlekken betrekking hebben op belangrijke onderdelen van de thema's?
9	Waarom zijn in deze periodieke rapportage belangrijke onderwerpen buiten beschouwing gelaten, zoals de COVID19-crisis, de bijdragen van de luchtvaart aan de nationale economie, de besluitvorming rond vliegveld Lelystad, de herziening van het luchtruim, de introductie van U-space voor het gebruik van drones en de spoedeisende hulp op Schiphol?
10	Is deze beperking van de reikwijdte (scope) van de periodieke rapportage door het ministerie bepaald of door de evaluator? Kan de Kamer de opdrachtschrijving voor deze periodieke rapportage ontvangen?
11	Hoe gaat u aan de hand van de kritische opmerkingen van de onafhankelijke deskundigen verbeteringen doorvoeren in de strategische evaluatieagenda en toekomstige periodieke evaluaties?
12	Waarom biedt deze periodieke rapportage – evenals in 2017 – geen goed inzicht in de doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid?

- 13 Hoe gaat u ervoor zorgen dat in toekomstige periodieke evaluaties van het ministerie de doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid beter vastgesteld kunnen worden?
- 14 Hoe beoordeelt u de constatering dat momenteel te weinig middelen beschikbaar zijn voor een goede uitvoering van uw wettelijke taken op gebied van luchtvaart? Hoe gaat u dit oplossen?
- 15 Waarom bevat de periodieke rapportage – evenals in 2017 – geen aanbevelingen voor het luchtvaartbeleid zelf, maar alleen voor doelformulering, beleidsinformatie en de evaluatieprogrammering?
- 16 Hoe gaat u ervoor zorgen dat in toekomstige periodieke evaluaties van het ministerie verbetermogelijkheden voor het beleid zelf worden geïdentificeerd en hiervoor ook aanbevelingen worden gedaan?
- 17 Waarom wordt de effectiviteit van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) voor het luchtvaartbeleid niet betrokken in deze periodieke rapportage en wordt hiervoor verwezen naar een afzonderlijke periodieke rapportage van begrotingsartikel 24, terwijl ook daarbij de effectiviteit van de ILT niet structureel wordt beoordeeld voor alle beleidsterreinen?
- 18 Hoe gaat u de effectiviteit van de ILT op het gebied van luchtvaart en specifiek voor de naleving van veiligheids- en milieunormen op een structurele wijze evalueren?
- 19 Waarom hebben de verschillende deelconclusies verspreid over de periodieke rapportage geen plaats gekregen in de samenvatting of het conclusiehoofdstuk?
- 20 In hoeverre wijken de verschillende (beleids)theoretische uitspraken over de plausibiliteit dat beleidsmaatregelen hebben bijgedragen aan verbetering af van de (beleids)theoretische aannames die aan de basis van de beleidsmaatregelen lagen? Wat is de meerwaarde van dergelijke (beleids)theoretische uitspraken als niet wordt onderzocht wat daadwerkelijk is gebeurd?
- 21 Kunt u nader toelichten waarom in de periodieke rapportage wordt geconcludeerd dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) zijn kaderstellende en faciliterende rol op een doeltreffende manier heeft ingevuld? Is dat uitsluitend op basis van de constatering dat het Ministerie van IenW in de rapportageperiode weinig directe of harde sturingsmaatregelen heeft en heeft genomen, maar dat hier ook weinig aanleiding toe was?
- 22 Houdt het gebruik van de witte vlekken uit deze periodieke rapportage luchtvaart als startpunt voor de nieuwe strategische evaluatieagenda in dat over vier tot zeven jaar wel een integraal oordeel kan worden gegeven over de doeltreffendheid en doelmatigheid van het luchtvaartbeleid?
- 23 Waarom neemt u de aanbeveling om tussendoelen op te nemen niet over, terwijl de evaluator aangeeft dat bij monitoring en evaluatie de doeltreffendheid vaak niet kan worden vastgesteld juist vanwege het ontbreken van concrete doelen?
- 24 Kan aangegeven worden hoeveel historische rechten op vliegtuigslots er op dit moment op Schiphol zijn? Indien nee, kunnen de meest recente cijfers hierover gedeeld worden? Kan dit uitgesplitst worden naar historische rechten overdag en in de nacht (tussen 23:00 en 7:00)?
- 25 Welke definitie van historische rechten hanteert het Ministerie van IenW?
- 26 Als het gaat om het beleidsthema «duurzame luchtvaart» en «leefomgeving rond de luchthavens», welk deel van het transferverkeer bestaat uit zogenaamde «gedwongen» (forced) transferpassagiers, en welk deel van het transferverkeer bestaat uit zogenaamde «ongedwongen» (unforced) transferpassagiers?

- 27 Hoe wordt de netwerkwaarde van overstappende passagiers voor de Nederlandse economie gekwantificeerd? Worden daarin ook verborgen en/of externe kosten meegenomen?
- 28 Zijn er recente onderzoeken gedaan naar de gezondheidsimpact van geluidsoverlast veroorzaakt door de Nederlandse luchtvaart? Zo ja, wat zijn de bevindingen?
- 29 Hoeveel ernstig gehinderden en slaapverstoorden zijn er rondom Schiphol binnen de 48 dB Lden-contour, binnen de 45 dB Lden-contour en ook buiten deze contour per jaar in de rapportageperiode 2016–2022?
- 30 Welke belastingvoordelen of subsidies genieten luchtvaartmaatschappijen die opereren vanaf Nederlandse luchthavens, en hoe verhouden deze zich tot andere sectoren?
- 31 Welke impact hebben belastingvoordelen of subsidies aan luchtvaartmaatschappijen op de reductiedoelstellingen op het gebied van klimaat?
- 32 Welke specifieke reductiedoelen zijn er gesteld voor de Nederlandse luchtvaartsector voor 2030 en 2050, en welke concrete maatregelen dragen hieraan bij?
- 33 Op welke wijze beïnvloeden de verschillende rollen en belangen van de Rijksoverheid, bijvoorbeeld als aandeelhouder van Schiphol en KLM, de doeltreffendheid en doelmatigheid van het luchtvaartbeleid?
- 34 Op welke wijze beïnvloeden keuzes van Schiphol en KLM het luchtvaartbeleid?
- 35 Kunt u voortaan in beleidsdoorlichtingen ook aandacht besteden aan de bredere context van de verschillende rollen en belangen van de Rijksoverheid, de aanpalende beleidsterreinen, waaronder gezondheid en milieu en de invloed hiervan op de doeltreffendheid en doelmatigheid van het doorgelichte beleid?
- 36 In hoeverre is de vervuiling van het milieu door emissies van stikstofdioxiden, koolwaterstoffen en zwaveloxiden, kerosinelozingen, het gebruik van antivries voor het verwijderen en voorkomen van ijsvorming, de depositie van stikstof en de depositie van roet en zware metalen afkomstig van het vliegverkeer en het daarmee gegenereerde wegverkeer, in de periode van 2016 tot en met 2022 afgenomen in termen van verontreiniging van lucht, bodem en oppervlaktewater?
- 37 Wat is er in de afgelopen jaren minder intensief gedaan of achterwege gelaten ten opzichte van de jaren daarvoor?
- 38 Hoe beoordeelt u de effectiviteit van de methodiek van de Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA-methodiek) voor de CO₂-emissiecompensatie van de luchtvaart?
- 39 Op welke wijze gaat u voorkomen dat de uitstoot van broeikasgasen door de luchtvaart het bereiken van de mondiale, Europese en nationale klimaatdoelstellingen op termijn onmogelijk maakt?
- 40 Deelt u de conclusie van luchtvaartexpert Paul Peeters dat de bijdrage van de luchtvaart aan klimaatverandering uitsluitend effectief en in voldoende mate kan worden bereikt door beperking van het aantal vliegbewegingen op nationaal niveau?
- 41 Hoe beoordeelt u de effectiviteit van de emissiehandel voor de luchtvaart?
- 42 Wat is de uitstoot van broeikasgassen, ultrafijnstof, stikstof- en zwaveldioxiden geweest in de beleidsperiode van 2016–2022?
- 43 Wat gaat u eraan doen om de effectiviteit van het luchtvaartbeleid te verbeteren ter vermindering van het aantal ernstig geluidgehinderden rondom Schiphol, zowel voor de korte als de lange termijn, gelet op de constatering dat de effectiviteit van uw beleid hieromtrent niet kan worden aangetoond?

- 44 Kunt u een compleet overzicht geven van alle gezondheidsonderzoeken die sinds 2016 zijn uitgevoerd inclusief de bevindingen op hoofdlijnen?
- 45 Is er ooit een breed gezondheidsonderzoek gedaan, of gaat dat nog komen, naar mensen die leven binnen de 40dB-contour van Schiphol?
- 46 Kunt u alle studies verstrekken die gedaan zijn sinds 2016 om de maatschappelijke kosten en baten van de luchtvaart alsmede de brede welvaart in kaart te brengen?
- 47 Is er weleens een onderzoek gedaan naar de bijdragen van de luchtvaart aan de nationale economie in brede zin, zoals Heuvelhof en Melkert aangeven, in hun review op de rapportage van Berenschot? Zo ja, waar is die te vinden, en zo nee, waarom niet?
- 48 Bestaan er evaluaties van de wijze waarop het juridische moeras, waar de directeur van Schiphol bij Nieuwsuur over spreekt, heeft kunnen ontstaan?
- 49 Wordt er nagedacht over de houdbaarheid van het hubmodel en zijn er «fall back»-opties voorbereid?
- 50 Wat zijn de maatschappelijke kosten en baten van het hubmodel van Schiphol?
- 51 Wat is er in het beleid concreet gedaan met de bevindingen van het rapport De Mainports voorbij van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) uit 2016?
- 52 Is er in de evaluatie iets gedaan met het rapport De Mainports voorbij van de Rli uit 2016? Zo ja, wat? Zo nee, waarom niet?
- 53 Komt er bruikbare milieu-informatie naar aanleiding van de opmerkingen over de Luchtvaartnota van de Commissie voor de milieueffectrapportage dat deze informatie niet beschikbaar is?
- 54 Kunt u een overzicht geven van de momenten waarop de belangen van omwonenden ten nadele zijn afgewogen ten opzichte van de belangen van Schiphol?
- 55 Is de ceo van Schiphol gescreend op integriteit voor zijn aanstelling als algemeen directeur van Royal Schiphol Group, zoals ook gebeurt onder de wet Bibob?
- 56 Op welke wijze heeft de luchtvaartsector de afgelopen decennia en/of de periode van 2016 tot en met 2022 blijk gegeven te beschikken over een zelfregulerend vermogen?
- 57 Hoeveel ganzen zijn er in de onderzochte periode gedood rondom Schiphol?
- 58 Zou het luchtvaartbeleid niet meer bepalend moeten zijn en voor een kleiner deel kaderstellend, zodat er concrete doelstellingen geformuleerd kunnen worden?
- 59 Welk nut heeft de stabiliteit van een (geformuleerde) doelstelling als het effect van de doelstelling in de praktijk slecht, beperkt of niet toetsbaar blijkt?
- 60 Is met een dergelijke «hands off»-benadering nog wel duidelijk waar uiteindelijk de eindregie ligt met betrekking tot het bepalen van het luchtvaartbeleid?
- 61 Welke scenario's zijn onderzocht voor een progressieve vliegbelasting waarbij veelvliegers meer betalen naarmate ze vaker vliegen? En wat is het verwachte effect hiervan op vlieggedrag en uitstoot?
- 62 Wat is de meest recente schatting van de totale maatschappelijke kosten (milieu, geluidsoverlast, gezondheid) van de Nederlandse luchtvaartsector?
- 63 Hoe zijn deze maatschappelijke kosten verdeeld over CO₂-uitstoot, non-CO₂-uitstoot, stikstofdepositie en geluidshinder?
- 64 Welk deel van de maatschappelijke kosten van Schiphol is toe te wijzen aan overstappende passagiers?

- 65 Welke juridische en praktische beperkingen liggen er momenteel op het belasten van kerosine binnen de EU en wereldwijd, en welke stappen worden ondernomen om deze beperkingen te verkleinen?
- 66 Wat is de bijdrage van de luchtvaart aan de volksgezondheid?
- 67 Welke verbetermogelijkheden zijn er voor de luchtvaart zelf naar aanleiding van de periodieke rapportage?
- 68 Wat is de doeltreffendheid en doelmatigheid van het luchtvaartbeleid als ook volksgezondheid, klimaat en milieu worden meegewogen?
- 69 Wat was de effectiviteit van het toezicht, de handhaving en de vergunningverlening op het gebied van milieunormen en geluidsnormen?
- 70 Pleit Nederland in Europa actief voor het zo snel mogelijk belasten van kerosine?
- 71 Wat zou er voor Nederland concreet veranderen als de luchtvaartovereenkomst tussen de EU en de Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) tot stand komt, afgezien van het feit dat Nederland dan ook een overeenkomst met Laos zou hebben, aangezien we met alle andere ASEAN-landen al bilaterale overeenkomsten hebben?
- 72 Hoe bindend is de luchtvaartovereenkomst tussen ASEAN en de EU, gelet op het feit dat de Raad van State heeft aangegeven dat sommige aspecten van deze overeenkomst bindend zijn? Om welke specifieke aspecten gaat het hierbij?
- 73 Wat is, onder andere gezien de invloed op toewijzingen van slots en de niet noodzakelijk toegenomen samenwerking met lokale partners, de verwachte impact van de luchtvaartovereenkomst tussen ASEAN en de EU op de KLM?
- 74 Kunt u de berekeningen delen die laten zien hoe het beleid de volledige omvang meeneemt van milieueffecten, klimaat- en gezondheidsimpact, én de specifieke behoefte van de Nederlanders aan vluchten, inclusief de gebruikte cijfers, aannames, informatie en bronnen? Of zijn deze gegevens er niet?
- 75 Klopt het dat de luchtvaartovereenkomst tussen de EU en ASEAN geen concrete milieu en gezondheidsdoelen stelt?
- 76 Hoe stuurt u concreet op de afname van de door de luchtvaart veroorzaakte negatieve gezondheidseffecten als voorwaarde voor de toekomstige groei van de burgerluchtvaart?
- 77 Onderzoekt u ook serieus de optie van krimp van de burgerluchtvaart?
- 78 Hoe is onderzocht wat de economische of maatschappelijke waarde van een vlucht of een (nieuwe) bestemming is?
- 79 Hoe wordt het onderscheid gemaakt tussen mainportgebonden verkeer en ander verkeer, als dat verschil steeds verder vervaagt? En hoe wordt de waarde van een vlucht voor de luchtvaartmaatschappij of voor de luchthaven geïsoleerd van de waarde voor Nederland?
- 80 Hoe rijmt u het veelvoudig geven van subsidies aan KLM met het principe van de vrije markt?
- 81 Staan de verdiensten van de luchtvaartmedewerkers in verhouding tot de gezondheidsschade die het werk deze medewerkers kan opleveren?
- 82 Erkent u dat spreiding van vliegbewegingen geen oplossing is om Schiphol en andere luchthavens binnen geluidnormen te laten functioneren en de balans tussen luchtvaart en maatschappij te herstellen?
- 83 Wat is de status van de «balanced approach»-procedure, en welke stappen overweegt u te nemen?

- 84 In hoeverre is onderzocht, en in hoeverre is het mogelijk, om de gewenste exploitatiebeperking ten behoeve van geluidshinder te koppelen aan een exploitatiebeperking ten behoeve van andere doelstellingen (met name CO₂-plafond, waar het kabinet in 2023 toe heeft besloten, en stikstof), waarmee het beroep op de andere, eveneens geldige en zwaarwegende gronden, een blokkade door de «balanced approach» kan omzeilen?
- 85 Bent u op de hoogte van voorstellen tot het uitbreiden van de eisen omtrent exploitatiebeperkingen in de «balanced approach» naar andere doelstellingen dan hinderreductie, zoals de reductie van schadelijke emissies?
- 86 Wat is de status van het CO₂-plafond?
- 87 Wat vindt u van «frequent flyer»-programma's?
- 88 Heeft Nederland zich de afgelopen jaren actief bemoeid met de besluitvorming van Schiphol?
- 89 Heeft Nederland zich de afgelopen jaren actief bemoeid met de besluitvorming van KLM?
- 90 Wat zou bij KLM de afgelopen jaren anders zijn gegaan in de besluitvorming als Nederland geen staatsdeelnemingen zou hebben?
- 91 Wat zou bij Schiphol de afgelopen jaren anders zijn gegaan in de besluitvorming als Nederland geen staatsdeelnemingen zou hebben?
- 92 Op welke wijze is de duurzaamheid van de luchtvaart verbeterd in de periode 2016–2022, en welke concrete doelen zijn er gesteld voor de komende jaren?
- 93 Hoe wordt de kwaliteit van de leefomgeving rond luchthavens gemonitord en gewaarborgd, en welke indicatoren worden hiervoor gebruikt?
- 94 Welke stappen zijn er gezet om de luchtkwaliteit rondom luchthavens te verbeteren, en wat zijn de meetbare effecten hiervan geweest?
- 95 Hoe wordt de balans bewaakt tussen economische doelstellingen en milieu en gezondheidsdoelstellingen in het luchtvaartbeleid?
- 96 Hoe wordt de impact van de luchtvaart op de biodiversiteit in de omgeving van luchthavens gemonitord en geminimaliseerd?
- 97 Hoe wordt de gezondheid van omwonenden van luchthavens beschermd en gemonitord, en welke maatregelen worden genomen bij geconstateerde risico's?
- 98 Waarom wordt er in de periodieke rapportage over het luchtvaartbeleid niet geschreven over de economische gevolgen van groei of krimp van Schiphol, terwijl de commissie Infrastructuur en Waterstaat gevraagd heeft om een wetenschappelijke factsheet over dit onderwerp?
- 99 Wat zijn wetenschappelijk gezien de economische gevolgen van groei of krimp van Schiphol?
- 100 Wat is de reële maximumbijdrage van sustainable aviation fuels (SAF) aan de duurzaamheidsdoelstellingen?
- 101 Is het onderzoek van CE Delft «MKBA groei en krimp Schiphol» meegenomen in de beleidsdoorlichting? Zo ja, hoe? Zo nee, waarom niet?
- 102 Is het onderzoek van CE Delft «Frequent Flying Levy in Europe» meegenomen in de beleidsdoorlichting? Zo ja, hoe? Zo nee, waarom niet?
- 103 Is het onderzoek van CE Delft «De echte prijs van vliegtickets» meegenomen in de beleidsdoorlichting? Zo ja, hoe? Zo nee, waarom niet?
- 104 Is het rapport van Bus en Manshanden «Groei zonder winst» meegenomen in de beleidsdoorlichting? Zo ja, hoe? Zo nee, waarom niet?

- 105 Is het rapport van Pels en Peeters «Network Quality and Environment Framework» meegenomen in de beleidsdoorlichting? Zo ja, hoe? Zo nee, waarom niet?
- 106 Is het SEO onderzoek «Economisch belang van de hubfunctie van Schiphol» meegenomen in de beleidsdoorlichting? Zo ja, hoe? Zo nee, waarom niet?
- 107 Is de analyse van de Globalization and World Cities Research Network (C) meegenomen? Zo ja, hoe? Zo nee, waarom niet?
- 108 Kan een nadere toelichting gegeven worden bij de zin «Beleid is balanceren tussen doelen, dit wordt ook binnen het luchtvaartbeleid duidelijk.»? Wat wordt hiermee bedoeld? En hoe wordt dit binnen het luchtvaartbeleid duidelijk?
- 109 Wordt met de woorden op pagina 2 «er zijn meerdere inspanningen verricht om doelmatigheid te borgen, maar deze blijven in de evaluatie onderbelicht» bedoeld dat deze inspanningen succesvol zijn geweest? Zo ja wat zijn deze inspanningen dan en met welk resultaat? Of zijn ze onderbelicht, omdat de inspanning geen resultaat oplevert? Kunt u in dat geval een toelichting geven waarom niet?
- 110 Welk effect heeft de toegenomen aandacht voor de directe omgeving van de luchthavens op doeltreffendheid en doelmatigheid?
- 111 Kan worden aangegeven hoe opvolging wordt gegeven aan het advies van de onderzoekers om de termen systeemverantwoordelijkheid en eindverantwoordelijkheid scherper te definiëren, ondanks het feit dat het lastig is om het begrip systeemverantwoordelijkheid altijd precies te duiden?
- 112 Wat gebeurt er met het advies om doelmatigheid een prominente rol te geven in evaluaties? Wat is het effect als dit advies wordt opgevolgd?
- 113 Met welke delen van de wereld (bestemmingen) moet Nederland direct verbonden zijn om goed verbonden te zijn met de rest van de wereld?
- 114 Wanneer draagt een vlucht bij aan een goede verbinding van Nederland met de rest van de wereld?
- 115 Als het gaat om bestemmingen binnen Europa (inclusief het Verenigd Koninkrijk), in welke gevallen gaat het om bestemmingen waarbij een luchtverbinding noodzakelijk is om Nederland goed te verbinden met dit deel van de wereld?
- 116 Hoeveel routes van Schiphol zijn voor meer dan 50% afhankelijk van overstappende passagiers? En welke routes zijn dit?
- 117 Welk deel van de routes van Schiphol met meer dan 50% overstappers draagt bij aan een goede verbinding van Nederland met de rest van de wereld en welk deel van deze routes doet dit niet?
- 118 Welke ongewenste neveneffecten bestaan er met betrekking tot het huidige luchtvaartbeleid en welke oorzaken liggen ten grondslag aan deze neveneffecten?
- 119 Welke oorzaken liggen ten grondslag aan deze neveneffecten?
- 120 Hoe en door wie wordt bepaald of een neveneffect wenselijk is of niet?
- 121 Wat is een gedegen manier om ongewenste neveneffecten in kaart te brengen en te voorzien van een neutraal toetsingskader?
- 122 Hoe kunnen in kaart gebrachte neveneffecten vervolgens structureel en transparant geborgd worden in de besluitvorming rondom het luchtvaartbeleid?
- 123 Hebt u ooit overwogen om de periodieke rapportage jaarlijks (en daarmee korter, overzichtelijker en meer actueel) te doen?
- 124 Is de uit de vorige beleidsdoorlichting (2009–2015) geconstateerde discrepantie tussen de geformuleerde beleidsdoelen en de gehanteerde indicatoren wel de juiste?

- 125 Dienen deze indicatoren niet meer geformuleerd te worden op de doelmatigheid van de beleidsdoelen?
- 126 Komen de tussendoelen door te kiezen voor het jaarlijks rapporteren beter in beeld?
- 127 Zijn voor de genoemde witte vlekken (de beleidsterreinen waar informatie ontbreekt om de doeltreffendheid en doelmatigheid te kunnen beoordelen) wel indicatoren opgesteld en zijn deze dan wel voldoende om daarmee de doelmatigheid van het luchtvaartbeleid in kaart te brengen?