

**LIJST VAN VRAGEN**

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over haar brieven **Toekomst Schiphol en aansluitroutes Lelystad Airport** (Kamerstuk **29 665**, nr. **290**), **Onderzoeken feitenbasis besluitvorming Schiphol** (Kamerstuk **29 665**, nr. **287**), **Eerste uitkomsten real-time simulaties aansluitroutes Lelystad Airport** (Kamerstuk **31 936**, nr. **479**) en **Beantwoording van vragen gesteld tijdens het VSO over het ontwerpbesluit wijziging LVB nachtvluchten van 22 maart 2018 en tijdens het mondeling vragenuur van 3 april 2018 over o.a. het aantal general aviation (GA) vluchten en de meteorologische omstandigheden in het gebruiksjaar 2017** (Kamerstuk **29 665**, nr. **289**).

De voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,  
Koerselman

- Nr. Vraag
- 1 Welke knelpunten zullen er, ondanks inspanningen, in 2030 nog zijn?
  - 2 Zijn de effecten van hogere (niet-concurrerende) luchthavengelden in beeld, aangezien Schiphol tegen de maximale grens aanloopt? Wat zijn de effecten als Schiphol niet het goedkoopste en meest concurrerende vliegveld is?
  - 3 Waarom worden, gelet op het feit dat elke luchthaven een andere ratio gebruikt om tarieven te berekenen, niet de precieze gemaakte kosten per kostenpost doorberekend, vermeerderd met de schade aan milieu en omgeving en een redelijke belasting op de winst?
  - 4 Waarom wordt er geen passagiersbelasting geheven voor transferpassagiers, zeker gezien het feit dat hun operationele kosten niet significant anders zijn dan van in- of overstappers, hun bijdrage aan milieu en omgevingschade het dubbele is en hun bijdrage aan de Nederlandse economie het geringst is? Ligt het dan niet voor de hand om transferpassagiers juist extra te belasten?
  - 5 Is er, tegen de achtergrond van het beleid dat erop gericht was om Schiphol niet duurder te laten zijn dan Charles de Gaulle (CDG) en Londen Heathrow (LHR) en gezien het feit dat Schiphol inmiddels een van de goedkoopste grote luchthavens is, geen reden voor een tariefverhoging?
  - 6 Waarom wordt een deel van de luchtvaartkosten betaald met andere opbrengsten van Schiphol, zoals parkeergelden, vastgoed en retail? Is het niet redelijker dat de luchtvaartmaatschappijen en passagiers minimaal hun eigen kosten betalen en dat winst uit andere operaties van Schiphol apart als winst voor de aandeelhouders wordt uitgekeerd?
  - 7 Lopen deze vliegroutes over stedelijke gebieden?
  - 8 Is er een compensatieplan voor gedupeerde inwoners en bedrijven die buiten de onderzoeken in het kader van de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) vallen die aangehaald zijn in dit stuk?
  - 9 Wat is uw overweging om wel of niet een MKBA te laten uitvoeren die betrekking heeft op de gehele Nederlandse economie, waaronder de toeristische sector in Oost-Nederland?
  - 10 In welke mate zijn alle milieuaspecten afgewogen bij de conclusie dat de effecten op milieu en geluid het meest negatief zijn bij hoge groei? Zijn bijvoorbeeld fijnstof en de gezondheidseffecten van milieu en geluid daarbij betrokken?
  - 11 Is bij de stelling dat ook op de grond forse investeringen noodzakelijk zijn in onder meer taxibanen, opstelplaatsen, terminals en de bereikbaarheid van de luchthaven, ook de railverbinding van Schiphol betrokken? Zo ja, op welke wijze?
  - 12 Hoe zijn de waardes die in de gebruikte scenario's en berekeningen zijn meegegeven aan factoren, zoals klimaat en luchtkwaliteit, tot stand gekomen? Is bij klimaatschade alleen uitgegaan van de CO<sub>2</sub>-prijs, of van de daadwerkelijke schade van klimaatverandering? En is hierbij alleen uitgegaan van CO<sub>2</sub> of ook van de andere klimaateffecten van de luchtvaart, zoals de klimaateffecten van emissies van NO<sub>2</sub>, waterdamp en wolkvorming op grote hoogte?
  - 13 Zijn natuur, gezondheid of veiligheid geen factoren met maatschappelijke waarde, gelet op het feit dat in de gebruikte scenario's en berekeningen hieraan geen waarde is meegegeven? Zo ja, bestaan hier geen cijfers van? Of kunnen de gebruikte modellen dit niet berekenen?

- Nr. Vraag
- 14 Wat zijn de mogelijke financiële gevolgen als de conclusie uit het onderzoek wordt omarmd dat schaarstewinsten als gevolg van hogere ticketprijzen het beste kunnen worden afgeroomd door de overheid?
- 15 Waarom is geen gebruikgemaakt van de indicatoren uit de Monitor Brede Welvaart om de maatschappelijke kosten te waarderen?
- 16 Waarom worden wensen en belevingen zoals makkelijk en voordelig op vliegvakantie kunnen, wel in geld uitgedrukt en waarden zoals rust en woongenot niet? Waarom zijn de economische effecten op de recreatie- en natuurwaarden in de omgeving van luchthavens niet gekwantificeerd?
- 17 Wat zouden de economische effecten zijn als Nederlanders meer in eigen land op vakantie gaan? Waarom is dit niet verwerkt in de scenario's?
- 18 Waarom is verondersteld dat de reisvraag per se met het vliegtuig moet worden ingevuld, gelet op het feit dat er een malus in de scenario's zit als Nederland fysiek minder bereikbaar is dan de vraag, maar deze malus minder wordt als de bereikbaarheid per trein beter wordt? Hadden er in een rapport over beleidsalternatieven niet ook alternatieve modaliteiten moeten worden meegewogen?
- 19 Hoe verhoudt zich de veiligheid tot de groei, als in de scenario's geen waarde is gegeven aan veiligheid, maar de veiligheid wel afneemt naarmate er meer gevlogen wordt? Is de factor van de hogere kosten in dit scenario wel meegenomen?
- 20 Is er voor de verschillende groeiscenario's bekeken wat er ruimtelijk rond Schiphol mogelijk is? Is bekeken hoe die groei zich verhoudt tot afspraken met omwonenden en gemeenten?
- 21 Is er voor de hoge groeiscenario's rekening gehouden met de beperkingen voor veiligheid en interferentie met verschillende luchthavens? Leveren meer veiligheidsvraagstukken niet meer kosten en meer overlast (laagvliegen) op, die dan weer negatieve effecten op de welvaart hebben?
- 22 Hoe verhouden de conclusies van de MKBA zich tot het rapport «Mainports voorbij» van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli)?
- 23 Wat is het te verwachten effect van de geluidsoverlast per mogelijke vliegroute op de waarde van huizen? Kan er worden aangegeven over hoeveel huizen het daarbij zal gaan en hoe groot de schadepost voor bedrijven en particulieren zal zijn?
- 24 Is het nadelig dat de schaarse capaciteit kan leiden tot schaarstewinsten voor luchtvaartmaatschappijen als gevolg van hogere ticketprijzen? Zo ja, voor wie is het nadelig?
- 25 Waarom wordt er onder de titel Werkgelegenheidseffecten nergens verwezen naar een negatief effect op de werkgelegenheid, zoals dat wel verwacht wordt voor bijvoorbeeld de recreatiebranche?
- 26 Kan nader uiteengezet worden wat bedoeld wordt met de conclusie dat schaarstewinsten vanuit maatschappelijk perspectief het beste kunnen worden afgeroomd door de overheid?
- 27 Wat wordt bedoeld met de conclusie dat de bedrijfseconomische impact in termen van routewinstgevendheid van geraakte verbindingen binnen een bandbreedte van 0% en 20% negatief zal zijn?
- 28 Welke gevolgen heeft een mogelijke capaciteitsuitbreiding van Schiphol voor de verdere indeling van het landelijke luchtruim?

- Nr. Vraag
- 29 Welke gevolgen heeft een mogelijke capaciteitsuitbreiding van Schiphol voor de aansluiting op het Europese luchtruim en op het
- 30 luchtruim van de Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC)?  
Kunnen luchtvaartmaatschappijen gecompenseerd worden voor economisch nadeel dat zij ondervinden als zij als gevolg van de verkeersverdelingsregel (VVR) gedwongen worden om vanaf Lelystad Airport te vliegen?
- 31 Is bij de conclusie dat binnen de huidige luchtruimstructuur, het huidige afhandelingsconcept en met de huidige piekuurcapaciteit een marktontwikkeling van Schiphol tot circa 540.000 bewegingen door Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) kan worden ondersteund ook het advies van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) betrokken? Zo ja, op welke wijze?
- 32 Houdt het feit dat de analyse van LVNL wordt meegenomen als input voor het project Luchtruimherziening in dat bij die herziening de grens op 540.000 bewegingen ligt?
- 33 Wordt er een (diepte)studie uitgevoerd naar de benodigdheden om een capaciteitstoename op Schiphol in goede banen te leiden?
- 34 Welke partijen en organisaties worden betrokken bij de benodigde veiligheidsanalyse?
- 35 Hoeveel ernstig gehinderden ontstaan in de tijdelijke situatie tot 10.000 vliegbewegingen (routevariant B+) en van welke aantallen is sprake bij de andere varianten? Is daarbij gerekend met gegevens behorend bij de tijdelijke situatie (zoals niet standaard in glijvlucht vertrekken en naderen)?
- 36 Liggen de 120 dagen waarop de Luchtmacht oefent ter hoogte van de betere alternatieve routes vast? Is het, gelet op de verwachte piekdruk van Lelystad als vakantieluchthaven in de zomer, mogelijk de oefendagen van de luchtmacht zo veel mogelijk af te stemmen op deze pieken, zodat er door zo min mogelijk vliegtuigen van de minder gunstige routes gebruik moet worden gemaakt? Tevens, geldt de sluiting voor oefendagen voor een hele dag? Kunnen, gelet op het feit dat de pieken van Lelystad naar verwachting in de ochtend en avond vallen, de sluitingen van het luchtruim daartussen vallen?
- 37 Waarom was het nodig dat de politiehelikopter in 2016 en 2017 bijna twee keer vaker (zowel overdag als 's nachts) vloog dan de jaren ervoor?
- 38 Zijn met betrekking tot de Kwartaalberichten het registratiesysteem en de gegevenslevering conform deze toezegging door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) beoordeeld en gecontroleerd?
- 39 Hoeveel maatregelen zijn er door de ILT opgelegd als gevolg van overschrijdingen van het oude dan wel het nieuwe handhavingssysteem?