

Vergaderjaar 2019–2020

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 786

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 23 juni 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 15 mei 2020 inzake perspectief voor de Luchtvaart (Kamerstuk 31 936, nr. 741).

De Minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 15 juni 2020. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

-
- 1 **Waarom wordt in de concept-Luchtvaarnota voorgesorteerd op groei, als de randvoorwaarden nog niet bekend zijn, dan wel verder uitgewerkt moeten worden?**
Het kabinet sorteert niet voor op groei maar geeft aan binnen welke kaders de luchtvaart zich kan ontwikkelen. Deze kaders worden bepaald door de publieke belangen: veiligheid, internationale verbondenheid, leefomgevingskwaliteit en klimaat. In de Ontwerp-Luchtvaarnota is aangegeven welke randvoorwaarden aan deze publieke belangen worden gesteld, zoals de CO₂-reductiedoelstelling voor 2030 en 2050. Daarnaast wordt aangekondigd dat een aantal nieuwe randvoorwaarden zal worden ontwikkeld, zoals voor geluid.
- 2 **Wat als het optimistische scenario tegenvalt?**
In een optimistisch scenario is er volgens het plan-MER, onder de in het Voorkeursbesluit (waarop de Luchtvaarnota is gebaseerd) genoemde voorwaarden, ruimte voor gematigde groei van 1 à 1,5% per jaar van de luchtvaart in heel Nederland. Deze schattingen zijn vóór de coronacrisis gemaakt en gebaseerd op de aanname dat de klimaatafspraken uit het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart zijn geborgd. Als het tegenvalt kan er door de sector minder of geen groei verdiend worden.
- 3 **Waarom worden de randvoorwaarden, zoals overlast, klimaat en gezondheid, niet in een wettelijke grenswaarde of plafond vastgelegd, waaraan (jaarlijks) getoetst wordt?**
Ik heb in de Ontwerp-Luchtvaarnota gekozen voor een groeiverdienmodel waarbij eerst de overlast, hinder en milieugevolgen van de luchtvaart aantoonbaar omlaag moeten. Alleen dan kan de sector groei verdienen. Na vaststelling van de definitieve Luchtvaarnota zal ik het benodigde beleidsinstrumentarium verder uitwerken. Deel van de uitwerking betreft de vastlegging van randvoorwaarden in regelgeving, luchthavenbesluiten en/of afspraken.
- 4 **Wanneer verwacht u dat deze nieuwe participatiestructuur voor Schiphol is afgerond en daadwerkelijk wordt opgezet? Hoe ziet het participatietraject voor de participatiestructuur eruit?**
Op dit moment werkt dhr. Van Geel in overleg met de bij de ORS betrokken partijen aan een definitief advies over de toekomstgerichte organisatie van het overleg met de omgeving rond Schiphol. Ook de zienswijzen op de Ontwerp-Luchtvaarnota met betrekking tot de invulling van een alternatief overlegmodel worden door dhr. Van Geel betrokken in het definitieve advies over de toekomst van de ORS.
Ik ben voornemens eind 2020 over een toekomstgerichte organisatie van het overleg met de omgeving rond Schiphol te besluiten. Dat doe ik op basis van het eindadvies van dhr. Van Geel naar aanleiding van de evaluatie van de Omgevingsraad Schiphol en de kaders van de Luchtvaarnota.
- 5 **Kunt u aangeven met welke mate van zekerheid en door welk overheidsbeleid de benodigde reducties voor het Parijsakkoord en het door u voorgestelde alternatief zullen worden gehaald, nu er niet wordt gekozen voor een emissieplafond?**
In de Ontwerp-Luchtvaarnota kiest het kabinet ervoor zich ervan te verzekeren dat de klimaatdoelen voor de internationale luchtvaart daadwerkelijk worden gerealiseerd. De doelen zullen daarom worden geborgd. Onderzocht wordt nog hoe dit het beste kan. Daarbij wordt nadrukkelijk gekeken naar de mogelijkheid om grenswaarden vast te leggen in de vorm van een CO₂-emissieplafond per burgerluchthaven. Bijvoorbeeld in de luchthaven(verkeers)besluiten.
- 6 **Waarom is er niet gekozen voor krimp, als uit de plan-MER blijkt dat alleen het krimpscenario «normeren» de doelstellingen van Parijs haalt?**
Het hoekpunt «Normeren» gaat ervanuit dat Nederland binnen de eigen landsgrenzen de doelstellingen van het Parijsakkoord haalt, ongeacht wat andere landen in de wereld doen. Uit de plan-MER blijkt dat dit forse gevolgen zou hebben voor het verbindingennetwerk en de economische concurrentiekracht van Nederland. De verwachting is dat een groot aantal vluchten via het buitenland zal worden afgewikkeld, waardoor het netto-klimaateffect niet verbetert.
- 7 **Als in de plan-MER het scenario «normeren» als enige van de vier criteria als goed uit de vergelijking komt, is dat dan niet het beste scenario? Of telt economie zwaarder dan veiligheid, klimaat of leefomgeving?**
Op basis van de extreme hoekpunten en de onderzochte beleidsbouwstenen heb ik een voorkeursstrategie samengesteld die de lusten en lasten van luchtvaart op een betere manier met elkaar in balans brengt. Veiligheid vormt daarin de basis en daarbovenop komen de belangen connectiviteit, leefomgeving en klimaat. Er is gekozen voor een variant waarbij de leefomgeving en het klimaat verbeteren, waarbij er perspectief blijft voor de sector om zich te ontwikkelen.
-

-
- 8 **Betekent het uitsluiten van de luchtvaartsector van de Parijs-mechanismen, dat die emissie juridisch niet bestaat, dat andere sectoren de emissie van de luchtvaart moeten compenseren, of dat die emissiereductie met eigen regels door nationale overheden moet worden opgelegd aan de eigen luchtvaartsector?**
Ook de luchtvaartsector moet bijdragen aan het realiseren van de doelstelling van het Klimaatakkoord van Parijs. Binnen de systematiek van het Klimaatakkoord van Parijs wordt via twee sporen uitvoering gegeven aan CO₂-reductie door de luchtvaart: 1) reductie door de internationale luchtvaart wordt primair gerealiseerd via de VN-organisatie voor de internationale burgerluchtvaart (ICAO) en 2) reductie door de binnenlandse luchtvaart en grondgebonden activiteiten wordt nationaal gerealiseerd.
Daarnaast wordt ook in Europees verband gewerkt aan het beperken van de CO₂-uitstoot van de luchtvaart.
In de Ontwerp-Luchtvaartnota is aangegeven dat het kabinet zich ook nationaal inzet voor het verminderen van CO₂-uitstoot door de internationale luchtvaart vertrekkend vanuit Nederland en welke concrete doelen en maatregelen hierbij worden gehanteerd.
- 9 **Kunt u in beeld brengen hoe de luchtvaartsector wordt beoordeeld ten opzichte van andere mobiliteitssectoren, doordat deze nu niet direct onder de afspraken van het Parijsakkoord valt?**
Zie het antwoord op vraag 8.
- 10 **Hoe zou een beleidsscenario voor de luchtvaart eruitzien als deze wel onder de Parijsafspraken zou vallen of als Nederland ervoor zou kiezen om de sector zo te behandelen? Waarom is ervoor gekozen dit niet te onderzoeken?**
Zie ook het antwoord op vraag 8.
De aanpak van binnenlandse emissies verloopt via een Europese bijdrage (NDC) aan Parijs. Nederland geeft daar invulling aan via het nationale Klimaatakkoord. Daarbinnen wordt gedifferentieerd tussen sectoren. In mondiaal verband is ieder land zelf verantwoordelijk voor zijn bijdrage aan de doelen van Parijs. De reductieplannen 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.
In de plan-MER van de Ontwerp-Luchtvaartnota zijn de effecten onderzocht van uiteenlopende CO₂-reductiedoelen voor de uit Nederland vertrekkende luchtvaart. Mede op basis daarvan heeft het kabinet de keuze gemaakt voor de huidige klimaatinspanning voor de luchtvaart. Daarmee lopen we mondiaal voorop. Tegelijkertijd zet het kabinet zich ervoor in om binnen ICAO te komen tot mondiale klimaatdoelen voor de luchtvaart met een hoger ambitieniveau. Bij de uitvoering daarvan wil Nederland wederom voorop lopen.
- 11 **Kunt u aangeven wat de realistisch te verwachten verbetering van de energieconversie van (groene) stroom naar waterstof, naar synthetische kerosine is?**
Er wordt momenteel door meerdere partijen gekeken naar de verschillende elementen van de productie van synthetische kerosine, waaronder de energieconversie. Een studie naar synthetische kerosine van de German Environment Agency uit september 2016 schat dat de energieconversie tussen de 38% en 63% ligt. Dit is onder andere afhankelijk van het gegeven of de CO₂ direct uit de lucht gehaald wordt of uit industriële puntbronnen komt. De verwachting is dat de efficiencyverbetering verder zal toenemen voor de verschillende productieroutes de komende jaren.
- 12 **Als we het huidige kerosineverbruik van Schiphol met synthetische kerosine zouden dekken, hoeveel windturbines dan wel km² zonnepanelen zijn hier dan (ongeveer) voor nodig? Hoeveel meer is dat dan we nu gepland hebben?**
Ik heb geen informatie paraat om deze vergelijking cijfermatig te kunnen beantwoorden.
In de brief aan de Kamer van 3 maart jl. (Kamerstuk 31 936, nr. 726) heb ik aangegeven dat de inzet van duurzame luchtvaartbrandstoffen bestaat uit een brandstoffenmix, waaronder biokerosine en synthetische kerosine. Hierbij heb ik ook aangegeven dat de synthetische kerosineroute kan alleen slagen als er voldoende duurzame elektriciteit beschikbaar is die als input dient voor voornamelijk de benodigde groene waterstof. Relevante vragen, zoals de benodigde hernieuwbare elektriciteit voor synthetische kerosine, zullen verder uitgewerkt worden in het actieprogramma duurzame luchtvaartbrandstoffen onder de Duurzame Luchtvaartafstel.
- 13 **Hoeveel elektriciteit is nodig voor een treinreis naar Parijs en hoeveel elektriciteit is nodig om synthetische brandstof voor een vliegtuig naar Parijs mogelijk te maken?**
Ik heb geen informatie paraat om deze vergelijking cijfermatig te kunnen beantwoorden.
-

-
- 14 **Welk deel van het huidige Nederlandse landbouwareaal is nodig, als Nederland alle vertrekkende vliegtuigen van Schiphol voortaan volledig op biobrandstoffen zou laten vliegen?**
Dit is afhankelijk van vele factoren, waaronder het gebruik van het soort grondstof. Er wordt voor het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen vooral ingezet op rest- en afvalstromen, die niet ten koste gaan van biodiversiteit en voedselzekerheid, en geen ongewenste bijeffecten hebben in de keten, zoals het kappen van regenwoud en CO₂-emissies. Doordat het rest- en afvalstromen betreft maken ze ook geen primair gebruik van het landbouwareaal.
- 15 **Als we 1 megawatt groene stroom inzetten voor personenmobiliteit, hoeveel reizigerskilometers zijn daarmee te maken per vliegtuig als we synthetische kerosine maken, of met de trein of de elektrische auto?**
Ik heb geen informatie paraat om deze vergelijking cijfermatig te kunnen beantwoorden.
- 16 **Heeft u bij de opdrachtverlening voor de plan-MER ook gevraagd om een krimpscenario, of een scenario dat een route voor de luchtvaart binnen de klimaatgrenzen tot uitgangspunt had?**
Ja, ik heb een scenario laten verkennen (hoekpunt Normeren) waarin de luchtvaart blijft binnen de klimaatgrenzen uit het Parijsakkoord. Dat scenario heeft als resultante krimp in het zichtjaar 2030.
- 17 **Kunt u aangeven wat de jaarlijkse kosten zijn van een niet-operationele luchthaven Lelystad die nog jarenlang op afstel wacht?**
Lelystad Airport is een operationele luchthaven waar GA-verkeer wordt afgehandeld.
- 18 **Wat is het vooruitzicht voor Lelystad Airport, nu Schiphol nog vele jaren onder de nu vergunde maximale capaciteit blijft?**
In 2008 is besloten om de vraag naar vliegtuigbewegingen te accommoderen op Schiphol, Eindhoven en Lelystad Airport waarbij Schiphol een primaire functie heeft in het netwerkverkeer en de luchthavens Eindhoven en Lelystad beschikbaar zijn voor punt tot punt vluchten (vakantieverkeer). Op deze manier kan de omgeving van Schiphol ontlast worden en tegelijkertijd de mainportfunctie van Schiphol worden versterkt. Aan dat principe, dat tevens onderdeel uit maakt van het regeerakkoord en daarmee uitgangspunt is van kabinetsbeleid, verandert de coronacrisis niets. Zoals ik in mijn brief (Kamerstuk 31 936, nr. 732) van 31 maart jl. heb aangegeven is de planning dat Lelystad Airport in november 2021 opengaat voor groot handelsverkeer.
- 19 **Hoezo wordt Lelystad Airport als gegeven beschouwd, terwijl het definitieve besluit nog niet is genomen en er geen Kamermeerderheid voor is? Tot welke andere keuzes of opties had de Luchtvaartnota geleid, als er niet op voorhand van Lelystad Airport was uitgegaan?**
In 2008 is besloten om de vraag naar vliegtuigbewegingen te accommoderen op Schiphol, Eindhoven en Lelystad Airport waarbij Schiphol een primaire functie heeft in het netwerkverkeer en de luchthavens Eindhoven en Lelystad beschikbaar zijn voor punt tot punt vluchten (vakantieverkeer). In 2015 heeft dit na voorhang tweede en Eerste Kamer geleid tot het Luchthavenbesluit Lelystad waarna de luchthaven is ingericht op de komst van groot handelsverkeer. Wat nu voorligt is een wijziging op het Luchthavenbesluit uit 2015; dit naar aanleiding van de actualisatie van het MER. De opening van Lelystad Airport maakt onderdeel uit van het regeerakkoord en is daarmee uitgangspunt van kabinetsbeleid.
- 20 **Welke concrete beleids- of veldinitiatieven op het gebied van werkomstandigheden van luchtvaartpersoneel ondersteunt of initieert de u op nationaal en internationaal niveau om de vliegveiligheid te waarborgen?**
In de Ontwerp-Luchtvaartnota worden drie speerpunten benoemd voor sociale vraagstukken in de luchtvaart, te weten 1) arbeids- en rusttijden vliegend personeel, 2) aandacht voor het grondpersoneel en 3) toezicht en handhaving. Binnen deze speerpunten worden een aantal concrete initiatieven door Nederland ondersteund. In het antwoord op vraag 33 wordt aangegeven hoe met de arbeids- en rusttijden van vliegend personeel omgegaan wordt. In de nieuwe Basic Regulation heeft EASA de competentie gekregen om ook grondafhandeling te reguleren. EASA is gestart met het ontwikkelen van een voorstel voor regelgeving, wat uiteindelijk zal leiden tot Europese regels op het gebied van grondafhandeling. Nederland draagt via internationaal overleg bij aan de ontwikkeling van deze regelgeving. Met betrekking tot toezicht en handhaving verwijs ik naar het antwoord op vraag 39.
Gebaseerd op de EU Luchtvaartstrategie van 2015, waarin het handhaven van sociale normen als prioriteit is benoemd, wordt door de Europese Commissie gewerkt aan verschillende actuele sociale vraagstukken.
-

-
- 21 **Welke aanbevelingen uit de Europese luchtvaartstrategie *Maintaining and promoting high social standards* (maart 2019) zijn in de Luchtvaartnota 2020–2050 opgenomen?**
In 2015 heeft de Europese Commissie een luchtvaartstrategie voor Europa gepresenteerd, waarin de sociale agenda in de luchtvaart als prioriteit werd benoemd. In het rapport *Maintaining and promoting high social standards* heeft de Europese Commissie de balans opgemaakt van de vooruitgang die is geboekt bij de uitvoering van deze sociale agenda sinds 2015. In dit rapport identificeert de Europese Commissie verschillende actuele sociale vraagstukken, waaronder het toepasselijk arbeidsrecht voor mobiel vliegend personeel, dienstverbanden via arbeidsbureaus en tussenpersonen en het detacheren van werknemers. Of deze praktijken over 20–30 jaar nog een bedreiging vormen, valt niet te zeggen. Juist vanwege de toekomstbestendigheid van de Ontwerp-Luchtvaartnota voor de periode tot 2050 is ervoor gekozen om de door de Europese Commissie benoemde acties en praktijken niet specifiek in de Ontwerp-Luchtvaartnota op te nemen.
De benoemde acties en praktijken hebben uiteraard de aandacht van het Kabinet. In Europees verband is vorig jaar een expertgroep opgericht om de Europese Commissie en de lidstaten te adviseren over manieren om het arbeidsrecht in de luchtvaart te handhaven, *best practices* uit te wisselen en te bezien hoe navolging kan worden gegeven aan de geïdentificeerde acties. Vanuit Nederland nemen hier zowel experts vanuit het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid als het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat hieraan deel. Tevens vindt op nationaal niveau overleg plaats met de vakbonden en werkgevers waarbij de vorderingen van deze expertgroep worden besproken. De inbreng van deze stakeholders kan vervolgens meegenomen worden in de expertgroep. Daarnaast kunnen stakeholders inbreng meegeven via de Europese belangenorganisaties die eveneens betrokken zijn bij de expertgroep.
- 22 **Hoe verhoudt de roadmap 2023–2035 zich tot de herindeling van het luchtruim?**
In de Startbeslissing (april 2019) is vastgelegd dat de herziening van het Nederlandse luchtruim wordt vormgegeven via een samenhangend programma. De herziening gebeurt niet in één keer maar in kleinere, overzichtelijke en veilig te realiseren stappen. Het programma hanteert een op het MIRT geïnspireerde aanpak. In de Startbeslissing is vastgelegd dat wordt gewerkt met drie sporen. Spoor 1 betreft het wegnemen van beperkingen op het zoveel mogelijk ongehinderd doorklimmen van verkeer vanaf Lelystad Airport. Spoor 2 betreft het aanpassen van de hoofdstructuur in het Nederlandse luchtruim door de herinrichting van het noordoostelijk en zuidoostelijk deel. Spoor 3 betreft de doorontwikkeling van een toekomstbestendig luchtruim en resulteert in een roadmap 2023–2035. Die roadmap wordt dit najaar vastgelegd in een ontwerp-Voorkeursbesluit en onderbouwd met een PlanMER. Met dit besluit wordt de verkenningsfase afgerond en start de planuitwerking waarin verschillende ontwerp- en realisatietrajecten worden voorbereid en ter besluitvorming worden voorgelegd. Gedurende deze fase zullen de precieze ontwerpen voor de herziening duidelijk worden en worden gedeeld met maatschappelijke partijen, sectorpartijen en bestuurlijke partners. In de komende halfjaarlijkse Voortgangsbrief over het programma Luchtruimherziening, die u voor het zomerreces ontvangt, wordt Uw Kamer nader geïnformeerd over de stand van zaken en de planning van de herindeling en de roadmap.
- 23 **Kunt u uitleggen/toelichten hoe een bijmengverplichting van 7% leidt tot minder vliegbewegingen? Is dit een gevolg van hogere prijzen? Wat zou het effect zijn van een kerosineaccijns?**
Ik veronderstel dat u doelt op de berekeningen in de plan-MER onder het onderdeel Klimaat waarin naar het effect van minder bijmenging van duurzame brandstoffen in 2030 dan voorgenomen (7% i.p.v. 14%) is gekeken. Als er minder duurzame brandstof wordt bijgemengd, zal de CO₂-uitstoot per vlucht toenemen. Om het CO₂-reductiedoel voor 2030 voor internationale vluchten vanuit Nederland te realiseren (in 2030 minimaal gedaald tot niveau van 2005), kunnen bij een bijmengverplichting van 7% minder vluchten uitgevoerd worden dan bij een bijmengverplichting van 14%. Dit heeft dus niet met een prijseffect te maken, maar met de mate waarin fossiele brandstof vervangen wordt door duurzame brandstof.
Duurzame luchtvaartbrandstoffen zijn duurder voor de gebruiker (de luchtvaartmaatschappij) dan fossiele brandstoffen. Het prijsverschil hangt af van de gebruikte brandstof. Duurzame biokerosine is op dit moment tussen de 2 en 3 keer zo duur als fossiele brandstof. Synthetische kerosine is tussen 4 en 6 keer zo duur. De kosten voor een luchtvaartmaatschappij van een kerosineaccijns zijn afhankelijk van het gehanteerde tarief.
Een bijmengverplichting voor duurzame luchtvaartbrandstoffen en een brandstofaccijns hebben met elkaar gemeen dat ze beide via een kosteneffect indirect kunnen bijdragen aan de reductie van CO₂-uitstoot. De omvang van dit effect is in de basis gelijk. Een bijmengverplichting heeft echter een dubbele werking. Een aanvullend effect treedt immers op als gevolg van de vervanging van fossiele brandstof door duurzame brandstof. Het kabinet zet voor het halen van klimaatdoelen in op instrumenten met deze dubbele werking, in het bijzonder op de instrumenten die de toepassing van duurzame luchtvaartbrandstoffen en technologische innovatie (waaronder hybride elektrisch vliegen) bevorderen.
-

- 24 **Waarom worden er geen extra maatregelen genomen om de NO_x-emissies en fijnstof terug te dringen?**
Voorwaarde voor toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart is afname van de negatieve gezondheidseffecten door luchtvaart. Het kabinet wil dat de uitstoot van stikstof en ultrafijnstof verminderen.
Het kabinet heeft besloten dat ook de luchtvaartsector moet bijdragen aan de reductie van de uitstoot van stikstof. Het adviescollege Stikstofproblematiek hanteert het uitgangspunt dat alle sectoren, die verantwoordelijk zijn voor stikstofuitstoot, in een evenwichtige verhouding een bijdrage leveren aan het oplossen van de stikstofproblematiek. De bijdrage van de luchtvaart aan de totale nationale stikstofemissie, zoals gerapporteerd in de Emissieregistratie, bedraagt 0,1%. De commissie voor de m.e.r. geeft aan dat de emissie boven de 3.000 voet van het vliegverkeer van en naar Nederlandse luchthavens binnen Nederland een depositie veroorzaakt die kleiner is dan 10% van de depositie veroorzaakt door de emissie onder de 3.000 voet door datzelfde vliegverkeer. Het kabinet werkt langs drie sporen aan de stikstofproblematiek: een sectorbrede aanpak gericht op stapsgewijze uitstootreductie in een actieprogramma, een internationale agenda en een projectgerichte aanpak volgens de huidige wetgeving.
Wat betreft ultrafijnstof bestaat er nog geen duidelijkheid over de gezondheidseffecten. Daarom loopt er een onderzoeksprogramma bij het RIVM en heeft het Rijk de Gezondheidsraad om advies gevraagd om te komen tot generiek beleid voor ultrafijnstof voor alle bronnen, niet alleen luchtvaart. Op basis hiervan zal het Rijk besluiten over toekomstig beleid voor ultrafijnstof. Vooruitlopend hierop wil het Rijk dat luchthavens een actieplan uitwerken om de uitstoot van ultrafijnstof te verminderen.
- 25 **Kunt u toelichten/voorrekenen hoe de doelstellingen uit het Klimaatakkoord voor 2030 in lijn zijn te brengen met een groei naar 650.000 vluchten?**
In de plan-MER is een indicatieve doorrekening gemaakt wat de vier publieke belangen betekenen voor de capaciteit van de verschillende luchthavens in Nederland. Hieronder liggen aannames over het tempo van innovaties, de capaciteit van landingsbanen, en het schoner en stiller worden van vliegtuigen. Veranderen de aannames dan veranderen de uitkomsten. Op basis van de aannames schat het consortium in dat tot 2030 de klimaatdoelstellingen uit de Ontwerp-Luchtvaartnota het meest beperkend zijn voor de capaciteit. Voor het realiseren van het klimaatdoel voor luchtvaart voor 2030 (CO₂-reductie tot niveau van 2005) zou het bij de aanname van 14% bijmenging van duurzame brandstoffen (zoals voorgenomen in de Ontwerp-Luchtvaartnota) mogelijk zijn om een groei te verdienen van 1 tot 1,5% per jaar (van ca. 565.000 vluchten in basisjaar 2018 naar 650.000 vluchten in totaal voor Nederland in 2030).
- 26 **Welke impact zou een CO₂-plafond hebben op korte vluchten? En op lange?**
Zie ook het antwoord op vraag 5. Voordat de effecten van een mogelijk CO₂-plafond inzichtelijk kunnen worden gemaakt, zal dit instrument nader moeten worden uitgewerkt. De werking van een plafond voor CO₂ is naar verwachting niet wezenlijk anders dan een plafond (norm) voor bijvoorbeeld geluid. Binnen een plafond is ruimte voor meer vliegtuigbewegingen naarmate gevlogen wordt naar kortere afstanden (minder CO₂) met kleinere vliegtuigen (minder geluid). Bekeken zou kunnen worden in hoeverre dit collectieve effect leidt tot andere keuzes bij individuele luchtvaartmaatschappijen.
- 27 **Kunt u de toegevoegde waarde van een Europese versus een intercontinentale vlucht in euro's per ton CO₂ voor de Nederlandse economie uitdrukken?**
Over de toegevoegde waarden van een Europese versus een intercontinentale vlucht in euro's per ton CO₂ voor de Nederlandse economie heb ik geen informatie. Wel zijn er in het onderzoek «Het maatschappelijk belang van het Schipholnetwerk» van SEO dat ik in januari aan uw Kamer heb gestuurd onder andere de totale welvaartsbijdragen per bestemming en de gemiddelde welvaartsbijdragen per directe vlucht vanaf Schiphol berekend. Hierin worden alle effecten meegenomen die van belang zijn voor de Nederlandse samenleving. Dat zijn niet alleen effecten voor passagiers en bedrijven, maar ook effecten op de omgeving en het klimaat. Uit dit onderzoek blijkt dat in 2018 de gemiddelde welvaartsbijdrage van één retourvlucht naar een Europese bestemming (€ 13.000 per retourvlucht) lager is dan de gemiddelde bijdrage van één retourvlucht naar een intercontinentale bestemming (€ 15.000 per retourvlucht).
- 28 **Waarom is het niet mogelijk deze koersaanpassing in één keer te maken, zeker met het oog op de huidige omstandigheden, en dan de bijbehorende maatregelen gefaseerd uit te voeren?**
In de Ontwerp-Luchtvaartnota staat dat de koersaanpassing niet in één keer te maken is. Het kabinet brengt een nieuwe balans in het luchtvaartbeleid tussen de vier publieke belangen die centraal worden geplaatst: veiligheid, internationale bereikbaarheid, gezonde en aantrekkelijke leefomgeving en duurzaamheid. Het kost tijd om al het beleid aan te passen aan de nieuwe koers.

-
- 29 **Hoe zwaar laat u de bijdragen vanuit de zwaar getroffen omliggende Schipholgemeenten meewegen? Waar kunnen we dit terugvinden in de concept-Luchtvaartnota?**
De belangen van alle belanghebbenden, waaronder de belangen van de omliggende Schipholgemeenten, zijn meegenomen. De belangen van de omliggende gemeenten zijn divers. Zoals het belang om de eigen bewoners een veilige en aantrekkelijke leefomgeving te kunnen bieden, het economische belang van de nabijheid van de luchthaven en de mogelijkheden om gronden te kunnen ontwikkelen ten dienste van bijvoorbeeld woningbouw en energietransitie. Dit is met name terug te vinden in hoofdstuk 2 in de paragraaf over het borgen van de vliegveiligheid, in hoofdstuk 3, in de paragraaf over de Relatie met economie en vestigingsklimaat, hoofdstuk 4 Een gezonde, aantrekkelijke leefomgeving, en hoofdstuk 8 Bestuur en samenwerking
- 30 **Welke invloed heeft de coronacrisis op de koerswijziging, en kan die mogelijk versneld worden?**
Het kabinet verwacht dat de luchtvaart zal herstellen van de coronacrisis en dat de strategische vraagstukken voor de langetermijn met een tijdshorizon tot 2050 dezelfde zullen blijven. De uitgangspunten van de nieuwe koers in de Luchtvaartnota gelden als leidraad.
- 31 **Hoe zwaar wordt de input van omwonenden meegewogen bij geluidshinder en gezondheidsrisico's, en waar staat dat beschreven in de Luchtvaartnota?**
In hoofdstuk 4 van de Ontwerp-Luchtvaartnota staat het belang van een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving uitgewerkt. Nieuw in het luchtvaartbeleid is dat de ontwikkeling van de luchtvaart afhankelijk wordt gemaakt van de afname van de negatieve gezondheidseffecten van luchtvaart. Mede als gevolg van de inbreng van omwonenden wordt hierbij aandacht besteed aan de toegenomen ervaren hinder door de toename van het aantal vluchten in relatie tot de geluidsbelasting.
- 32 **Bent u voornemens om, gezien de verwachte groei van onbemande luchtvaart, ook limieten/targets voor hinder, zoals geluidemissies, te gaan stellen? Wanneer kan dat worden verwacht?**
Dat hangt af van de ontwikkelingen van de onbemande luchtvaart.
- 33 **Kunt u tegen de achtergrond dat op bladzijden 17 en 24 wordt aangegeven dat oog moet zijn voor arbeids- en rusttijden van vliegend personeel, toelichten wat daarbij voor u de belangrijkste uitgangspunten zijn en wat dit betekent voor concrete vervolgcacties, maatregelen en/of overheidsbeleid?**
De algemene verantwoordelijkheid voor arbeids- en rusttijden ligt bij het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW). Specifiek voor de luchtvaart geldt dat, binnen de EU sinds 2016 geharmoniseerde regels voor arbeids- en rusttijden bestaan voor het vliegend personeel (EU Verordening No 83/2014) met als doelstelling om het aantal vermoeidheidsvoorvallen terug te dringen en de veiligheidscultuur bij Europese luchtvaartmaatschappijen te bevorderen.
De Europese arbeids- en rusttijdenregels worden in twee fasen geëvalueerd in opdracht van de Europese Commissie en EASA. Het Nederlandse onderzoeksinstituut NLR en andere wetenschappelijke Europese instellingen zijn betrokken bij deze evaluatie.
De eerste fase van het onderzoek waarbij is gekeken naar de twee dienstperioden met het hoogst verwachte niveau van vermoeidheid is in 2019 afgerond. Deze fase van de studie concludeert dat er meer mitigatiemaatregelen moeten komen in de EU-regelgeving om hoge vermoeidheid bij vliegtuigbemanningen (piloten en cabin crew) tijdens nachtvluchten te voorkomen en de onderzoekers komen met zes aanbevelingen om huidige EU-verordening daartoe aan te passen.
De tweede fase van het EASA-onderzoek bouwt voort op de resultaten van de eerste fase van de studie, gaat in 2020 van start en zal drie jaar in beslag nemen. Naast de resterende dienstperiodes zal er ook geëvalueerd worden wat de resultaten zijn van zogenaamde gecontroleerde rustperiodes voor de crew.
Ik neem de signalen over de veiligheidsbeleving en vermoeidheid bij piloten uit het Europese onderzoek zeer serieus. Zodra de totale studie is afgerond en alle resultaten en aanbevelingen bekend zijn zal ik samen met andere Europese lidstaten, de Commissie en stakeholders in gesprek gaan en bezien op welke wijze de huidige verordening aanpassing behoeft en mij daarvoor inzetten.
- 34 **Kunt u toelichten welke (veld)partijen (mogelijk) bij de expertgroep luchtveiligheid betrokken worden?**
De expertgroep luchtvaartveiligheid zal bestaan uit (inter)nationale experts op gebied van luchtvaartveiligheid. De exacte invulling moet nog worden bepaald. Dit zal later dit jaar bij het vaststellen van de Luchtvaartnota zijn uitgewerkt.
-

-
- 35 **Welke nieuwe of bestaande vraagstukken identificeert u nog meer op het gebied van arbeidsomstandigheden in de luchtvaart?**
In de Ontwerp-Luchtvaartnota worden drie speerpunten benoemd voor sociale vraagstukken in de luchtvaart, te weten 1) arbeids- en rusttijden vliegend personeel, 2) aandacht voor het grondpersoneel en 3) toezicht en handhaving. De keuze voor deze speerpunten is mede gebaseerd op de grootste zorgen van de verschillende stakeholders en de vraag in hoeverre deze vraagstukken over de periode 2020–2050 de aandacht blijven vragen.
Uiteraard zijn er ook andere sociale vraagstukken die in de periode 2020–2050 de aandacht vragen. Dat kunnen zowel acute vraagstukken zijn als vraagstukken die over een langere periode spelen. Tijdens het overleg dat op nationaal niveau plaatsvindt met de vakbonden en werkgevers worden deze vraagstukken besproken en zal een prioritering van deze vraagstukken en acties plaatsvinden. Uw Kamer zal op reguliere basis op de hoogte worden gehouden van de voortgang en de ontwikkelingen.
- 36 **Kunt u toelichten waarom toezicht en handhaving als speerpunt is geformuleerd en wat de concrete aanleiding van dit speerpunt is?**
De inspectie is als autoriteit een essentieel onderdeel in het functioneren van het veiligheidssysteem. Op basis van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid over Schiphol (2017) is de capaciteit van de ILT tijdelijk uitgebreid. In lijn met de ambitie om tot de best presterende lidstaten te behoren, bekijkt de rijksoverheid de komende jaren hoe extra geïnvesteerd kan worden in het versterken van kennis, capaciteit en middelen van de ILT.
- 37 **Valt onder het speerpunt toezicht en handhaving ook het waarborgen dat ondernemingen zich niet aan adequaat toezicht en sociale normen of regelgeving onttrekken door hun rechtspersoon en contracten over meerdere landen te verspreiden? Zo nee, gaat u daar op andere wijze concreet invulling aan geven?**
De situatie waarbij een in Nederland gevestigde EU-luchtvaartmaatschappij een rechtspersoon en contracten over meerdere landen verspreidt, komt – voor zover mijn ministerie bekend – momenteel niet voor. Mocht zich een dergelijke situatie in de toekomst wel voordoen, dan zal ik op basis van de dan geldende feiten en omstandigheden beoordelen welke stappen gezet dienen te worden.
- 38 **Is het risico van het grensoverschrijdende karakter van luchtvaart en daarmee de steeds fragielere relatie tussen de officiële locatie van onderneming (AOC) en waar de operatie daadwerkelijk plaatsvindt voor de positie van werknemers actief in luchtvaart, ook een speerpunt voor u?**
In de Ontwerp-Luchtvaartnota worden drie speerpunten benoemd voor sociale vraagstukken in de luchtvaart, te weten 1) arbeids- en rusttijden vliegend personeel, 2) aandacht voor het grondpersoneel en 3) toezicht en handhaving. De relatie tussen de officiële locatie van de onderneming, de plek waar de operatie daadwerkelijk plaats vindt en de positie van werknemers actief in de luchtvaart maakt hier geen deel van uit.
- 39 **Kan worden toegelicht wat meer samenwerking en intensivering betekent bij het speerpunt toezicht en handhaving?**
De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) kan op basis van de *Aanwijzingsregeling toezichthoudende ambtenaren en ambtenaren met specifieke uitvoeringstaken op grond van SZW-wetgeving* toezicht houden op arbeidsomstandigheden van cockpit- en cabinepersoneel verricht aan boord van een Nederlands luchtvaartuig. Het gaat hier met name om situaties die betrekking hebben op de veiligheid van werknemers, zoals arbeidsongevallen en de aanlevering van schriftelijk bewijs van uitgevoerde keuringen. Tussen de ILT en de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (ISZW) zijn ook algemene samenwerkingsafspraken vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst. Het thema gezond en veilig werken in de luchtvaart krijgt steeds meer aandacht. De komende tijd zullen daarom de bestaande samenwerkingsafspraken tussen ILT en ISZW nader worden uitgewerkt in concrete werkafspraken.
-

- 40 **Onder welk speerpunt, geformuleerd onder paragraaf 2.3.5, valt het stellen van Europese sociale vestigingseisen in de luchtvaart volgens u? Hoe ver staat het met het stellen van sociale vestigingseisen bij de modernisering van het Europese luchtvaartbeleid?**
 Het stellen van sociale vestigingseisen valt niet onder de speerpunten uit de Ontwerp-Luchtvaartnota. Dat neemt niet weg dat ik het belangrijk vind dat werknemers in de luchtvaartsector de sociale bescherming krijgen van het land waar zij hun werkzaamheden gewoonlijk verrichten. Op basis van verordening 1008/2008, waarin de regels zijn vastgelegd voor markttoegang voor EU-luchtvaartmaatschappijen tot de interne markt, zijn de mogelijkheden voor het stellen van sociale vestigingseisen echter marginaal.
 In de expertgroep die vorig jaar is opgericht om de Europese Commissie en de lidstaten te adviseren (zie antwoord vraag 21) wordt momenteel onderzoek gedaan naar de handhaving van toepasselijk arbeidsrecht onder vliegend personeel in Europa: welke issues er spelen rondom de handhaving van toepasselijk arbeidsrecht, wat kunnen de lidstaten onderling van elkaar leren en welke aanbevelingen kunnen hieruit voortvloeien? Ik acht deze oplossing voorsnog effectiever dan het stellen van beperkte sociale vestigingseisen. Het vierde kwartaal 2020 staat de herziening verordening 1008/2008 op de Europese agenda. Om in de toekomst wel de mogelijkheid te hebben om sociale vestigingseisen te introduceren, zal ik bij de herziening van verordening 1008/2008 ervoor pleiten dat lidstaten de mogelijkheid krijgen om deze eisen te kunnen stellen. Hier worden uiteraard de belanghebbende partijen bij betrokken, waaronder de sociale partners.
- 41 **Kan concreter gemaakt worden hoe de uitbreiding van kennis en capaciteit bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) eruitziet en wat de planning hiervoor is?**
 Zoals gemeld in de Ontwerp-Luchtvaartnota bekijkt het Rijk in lijn met de ambitie om tot de best presterende lidstaten te behoren, de komende jaren hoe extra geïnvesteerd kan worden in het versterken van kennis, capaciteit en middelen van de ILT.
- 42 **Is overwogen om bij het aantrekkelijker maken van vervoer over het spoor en de weg, dit vooral relatief aantrekkelijk te maken door bijvoorbeeld belasting te heffen op vliegtickets en kerosine?**
 Er is in de Ontwerp-Luchtvaartnota en plan-MER gekeken naar de voorgenomen vliegbelasting en andere varianten van een vliegbelasting (de hoogte en oormerking van de opbrengst verschilt per gekozen scenario).
 De voorgenomen vliegbelasting (met vlak tarief) stimuleert gebruik van vervoer over de weg of het spoor, doordat de korte afstandsvluchten relatief zwaarder worden belast.
- 43 **Wat is de totale klimaatschade, als voor korte afstanden meer gebruik wordt gemaakt van de weg en het spoor om zo ruimte te creëren voor langeafstandsvluchten?**
 Een inschatting van het CO₂-effect hiervan is afhankelijk van onder andere de nieuwe bestemming en het te gebruiken vliegtuig.
- 44 **Hoe definieert u «draagvlak in de regio» voor regionale luchthavens? En waarom is dat alleen nodig voor regionale luchthavens?**
 De passage waaraan wordt gerefereerd betreft de inzet van het Rijk bij de regionale luchthavens. Het gaat erom dat de regionale luchthavens meer regionaal worden ingebed. Vanuit dat perspectief is aangegeven dat de ontwikkeling van de luchthaven draagvlak in de regio moet hebben. Hoe dat er per luchthaven uit ziet is maatwerk en zal in de regionale verkenning per luchthaven uitgewerkt moeten worden.
 De luchthaven Schiphol heeft als hub-luchthaven een regio-overstijgend karakter, waarbij overigens ook geldt dat draagvlak een belangrijk element is in de besluitvorming.
- 45 **Wat is de netwerkbehoefte van de regio Flevoland aan vakantievluchten naar Zuid-Europa, als regionale luchthavens de netwerkqualiteit van hun regio moeten versterken?**
 Het verzorgingsgebied van Lelystad airport is groter dan Flevoland. Behalve een regionale functie vervult Lelystad airport de rol van overloopluchthaven van Schiphol, zodat daar ruimte vrijkomt voor vluchten die het (inter)continentale netwerk versterken. Daarmee voorziet het in een nationale vraag naar luchtvaart.
- 46 **Welke inspraak hebben de regio's in de routekeuzes van hun regionale luchthavens? Wat als de regio van mening is dat een bepaalde route niets toevoegt voor die regio?**
 Regio's hebben geen zeggenschap over de routes die door luchtvaartmaatschappijen worden aangeboden. Dat is een verantwoordelijkheid van de luchtvaartmaatschappijen zelf. Wel acht het Rijk het wenselijk dat luchtvaartsector en regio met elkaar in gesprek gaan over de (on)mogelijkheden om het gewenste bestemmingsnetwerk op de luchthavens af te stemmen op de behoeften vanuit de regio, zoals ook door de heer Van Geel geadviseerd in het kader van de Proefcasus Eindhoven. Op die manier kan het draagvlak voor de luchthaven mogelijk worden versterkt. Het Rijk werkt aanvullend aan een instrumentarium om meer dan nu te kunnen sturen op de gewenste netwerkqualiteit. Om dit te monitoren wordt een beleidskader netwerkqualiteit ontwikkeld, waarin ook de regionale luchthavens een plaats krijgen.

-
- 47 **Hoe worden de bevindingen van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) met betrekking tot het effect van (ultra)fijnstof op de gezondheid meegewogen in deze nota?**
Wat betreft ultrafijnstof bestaat er nog geen duidelijkheid over de gezondheidseffecten. Daarom loopt er een onderzoeksprogramma bij het RIVM. De eindresultaten verschijnen in 2021. Dan zal het Rijk kunnen besluiten over toekomstig beleid voor ultrafijnstof. Zie ook het antwoord op vraag 24.
- 48 **Hoe worden de effecten van de verduurzamingsinnovaties gemeten, gevolgd en gehandhaafd?**
Dit wordt uitgewerkt in het actieprogramma Doelen en Monitoring van de Duurzame Luchtvaarttafel. Uw Kamer zal hierover nader worden geïnformeerd.
- 49 **Hoe worden de resultaten van technische vernieuwingen voorwaardelijk voor verdere groei? Wat als succes uitblijft? Volgt dan krimp?**
Zie ook de antwoorden op de vragen 5 en 26. Met de borging van klimaatdoelen via de mogelijke introductie van een CO₂-emissieplafond voor 2030 en 2050 wordt het halen van de gestelde doelen leidend. Het kabinet zal die doelen binnen de luchtvaartsector zelf realiseren via de meest effectieve en kostenefficiënte instrumenten. Daarom wordt vooral ingezet op de toepassing van duurzame luchtvaartbrandstoffen en op technologische innovaties, zoals hybride elektrisch vliegen. Uit het plan-MER voor de Ontwerp-Luchtvaartnota blijkt dat de gestelde klimaatdoelen te realiseren zijn met gematigde groei. Indien de gezamenlijke aanpak met de partijen aan de Duurzame Luchtvaarttafel onvoldoende effect zou hebben, zal het klimaatbeleid worden heroverwogen om binnen het CO₂-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.
- 50 **Wat zijn deze heldere randvoorwaarden en op welke wijze wordt hieraan getoetst?**
Aan het begin van elk hoofdstuk van de Luchtvaartnota staan de belangrijkste besluiten en randvoorwaarden waaraan zal worden getoetst. Aan de definitieve Luchtvaartnota voeg ik een evaluatie- en monitoringsplan toe. Zie verder het antwoord op vraag 3.
- 51 **Moet Schiphol eerst aan de oude afspraken over onder andere hinderbeperking uit het Aldersakkoord voldoen, voordat het nieuwe uitgangspunt – groei verdienen onder voorwaarden – van kracht wordt? Of vervallen alle oude verplichtingen?**
Schiphol heeft als deelnemer van de Alderstafel bijgedragen aan hinderbeperking als gevolg van de daar gemaakte afspraken. Zoals ik uw Kamer heb geschreven in mijn brief van 5 juli 2019¹ laat ik mij bij de verdere ontwikkeling van Schiphol langs het principe van groei verdienen onder voorwaarden mede leiden door het verslag van dhr. Alders uit januari 2019². Daarnaast geldt dat ik nu onverminderd doorwerk aan de verankering van het Nieuwe Normen en Handhavingstelsel Schiphol (NNHS).
- 52 **Kunt u toelichten wat de heldere voorwaarden zijn, en hoe die worden getoetst?**
Zie antwoord op vraag 3 en 50
- 53 **Valt de besluitvorming over de parallelle Kaagbaan voor of na de Tweede Kamerverkiezingen van maart 2021?**
Dit hangt af van het verloop van het vervolgtraject en is op dit moment nog moeilijk in te schatten. Zie ook het antwoord op vraag 71.
- 54 **Kunt u aangeven tot welke fundamentele wijzigingen eerdere participatietrajecten rond luchtvaartontwikkelingen hebben geleid? Is participatie in uw ogen een bestuurlijk ritueel of heeft het betere besluitvorming tot doel?**
Luchtvaart heeft een grote impact op de omgeving. Eerder is al geconstateerd dat de buitenwereld behoefte heeft aan meer inzicht in de ontwikkeling van de luchtvaart. In de Ontwerp-Luchtvaartnota staat daarom dat het Rijk regie neemt op het besluitvormingsproces in het luchtvaartdossier, en dat zowel partijen met een verantwoordelijkheid als belanghebbenden op een passende wijze betrokken en voldoende zijn geïnformeerd. Dat betekent niet dat ieder afzonderlijk inzicht of belang direct gehonoreerd kan worden. Besluitvorming is het afwegen van de diverse inzichten, belangen alsmede van (technische) haalbaarheid van voorstellen. De Ontwerp-Luchtvaartnota is tot stand gekomen met een brede vorm van participatie. De nadruk op de thema's leefkwaliteit, duurzaamheid, netwerkqualiteit en de bijbehorende aanpak zijn in sterke mate gebaseerd op de input uit de Luchtvaartgesprekken, Klankbordgroep Luchtvaartnota en de overige ingewonnen reacties. Andere positieve voorbeelden van participatie zijn onder meer de aanpassingen van routes en baangebruik op Schiphol, de aanpassing van de voorgestelde routes rond Lelystad en de begrenzing aan het gebruik van Lelystad. De participatie heeft zijn doorwerking gehad in het democratische besluitvormingsproces met uw Kamer.
- 55 **Geldt de mogelijkheid voor het indienen van direct beroep bij de bestuursrechter ook, met terugwerkende kracht, voor de Luchthavenbesluiten voor Lelystad Airport? Zo nee, bent u bereid hiervoor overgangsrecht te creëren?**
Deze mogelijkheid zal niet met terugwerkende kracht in werking treden. In het algemeen is in verband met de rechtszekerheid terughoudendheid bij gebruik van terugwerkende kracht geboden. Bij wijze van uitzondering kan terugwerkende kracht in zeer uitzonderlijke gevallen benodigd zijn en worden toegepast. Van een dergelijke situatie is in dit geval geen sprake.
-

-
- 56 **Waarom wordt er nu pas gewerkt aan goed toezicht door het vastleggen van duidelijke en handhaafbare normen? Hoe zou u de huidige situatie omschrijven?**
Zie het antwoord op vraag 58.
- 57 **Dreigt er weer een situatie te ontstaan waarbij een jarenlange overgang tussen monitoring en handhavingssstelsel voor jarenlange rechtsongelijkheid en niet afdwingbare regels zorgt? Hoe voorkomen we dat?**
Zie het antwoord op vraag 58.
- 58 **Hoe waarborgt u tegen de achtergrond van het feit dat momenteel anticiperend wordt gehandhaafd doordat het Nieuwe Normen en Handhavingssstelsel (NNHS) tot op heden niet juridisch is geïmplementeerd,- nu de bescherming van omwonenden, al dan niet binnen het NNHS?**
Op dit moment monitort de ILT in hoeverre de luchtvaartsector zich houdt aan de regels van het NNHS. Wanneer er sprake zou zijn van een overtreding van deze regels gaat ILT nu al in gesprek met de sector om ervoor te zorgen dat deze overtredingen niet meer plaatsvinden. Het is onverminderd mijn prioriteit een einde te maken aan het anticiperend handhaven met het juridisch verankeren van het NNHS. Zoals ik uw Kamer ook schreef in het kader van het Schriftelijk Overleg van 21 april 2020 (Kamerstuk 31 936, nr. 736), rondt Schiphol op dit moment het daarvoor vereiste natuur- en depositieonderzoek verder af. Deze zogeheten passende beoordeling is een onderzoek naar de gevolgen voor de natuur als gevolg van deposities van stikstof door de activiteiten op en rondom de luchthavens. Daarna kan het ontwerp-LVB1 in procedure worden gebracht om het NNHS te formaliseren. Vanwege de complexiteit van de stikstofproblematiek en de vraag hoe om te gaan met de minideposities van stikstof in verder van luchthavens gelegen gebieden kan ik op dit moment geen exacte inschatting maken wanneer het ontwerpbesluit LVB1 in procedure wordt gebracht. Ik verwacht rond de zomer meer duidelijkheid te kunnen geven over het tijdpad. Voor de volledigheid verwijs ik naar mijn beantwoording in het hierboven genoemde schriftelijk overleg.
- 59 **Als de luchtvaartsector via het Omgevingsfonds gaat bijdragen aan meetsystemen, geldt dat dan ook met terugwerkende kracht voor systemen die reeds door lokale overheden of burgers zijn opgezet?**
In de Ontwerp-Luchtvaartnota wordt allereerst benoemd dat voor alle luchthavens waarvoor het Rijk bevoegd gezag is een meetstrategie wordt opgesteld in het kader van de programmatische aanpak meten vliegtuiggeluid. Deze metingen worden gebruikt om burgers goed te informeren en om de kwaliteit van berekeningen te controleren. De financiering van meetposten voor de verschillende doelen is onderwerp van gesprek met en tussen de omgevingspartijen. Over de voortgang van de programmatische aanpak zal ik u nog voor de zomer informeren. Daarnaast heeft het Rijk Schiphol gevraagd om samen met andere belanghebbenden een plan te maken voor een Omgevingsfonds. Dit zijn twee aparte opgaven met een eigen uitwerking. Van een bijdrage aan meetsystemen via een Omgevingsfonds (al dan niet met terugwerkende kracht) is geen sprake. Zie ook het antwoord op vraag 184.
- 60 **Waarom heeft u het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie voor de m.e.r.) om ook een stagnatie- en een krimpscenario te onderzoeken, niet overgenomen?**
Zoals in de Ontwerp-Luchtvaartnota aangegeven heb ik die adviezen wel degelijk overgenomen. Dit is vormgegeven in het Hoekpunt Normeren van de plan-MER.
-

-
- 61 **Wat wordt bedoeld met «De wijziging in de omvang van stille perioden»? Kunt u per Nederlandse luchthaven een gedetailleerd overzicht geven?**
Uw vraag verwijst naar het toetsingskader zoals dit in de Nota van Antwoord is overgenomen vanuit de plan-MER. Bij de specificatie van de indicator «geluidshinder» staat «De wijziging in de omvang van stille perioden» genoemd. In het hoofdrapport van de plan-MER staat dit uitgelegd als nachtsluiting dan wel het (toegestane) aantal nachtvluchten.
Wat betreft de openingstijden en bepalingen voor de nacht (23.00 – 07.00 uur) gelden voor de Nederlandse luchthavens de volgende bepalingen:
- Schiphol (LVB)
Schiphol is 24 uur open en kent een maximum van 32.000 vliegtuigbewegingen in de nacht.
 - Rotterdam The Hague Airport (Omzettingsregeling)
Rotterdam The Hague Airport is voor het reguliere groot commercieel verkeer elke dag geopend, van 07.00 – 23.00 uur. Voor bepaald groot commercieel verkeer, dat aan bepaalde geluidseisen voldoet (stiller), is de luchthaven geopend, van 07.00 – 00.00 uur. Na 23.00 uur respectievelijk 00.00 uur kunnen onder bepaalde strikte voorwaarden vliegtuigen nog starten/landen tot 00.00 respectievelijk 01.00 uur (extensieregeling starts/landingen).
Daarnaast kent Rotterdam The Hague Airport een nachtrecht (tussen 23.00 en 07.00 uur) voor specifieke soorten luchtverkeer, zoals vluchten in nood, zakelijke overlandvluchten, spoedeisend verkeer (trauma en politie), regeringsvluchten en positievluchten. De 24 uur openstelling heeft te maken met de rol die RTHA heeft als formele uitwijkvluchthaven voor Schiphol.
 - Groningen Airport Eelde (Omzettingsregeling)
Groningen Airport Eelde kent op weekdays (maandag t/m vrijdag) een openstellingstijd van 06.30 – 23.00 uur. In het weekend en op officiële feestdagen is de openstellingstijd van 07.30 – 23.00 uur. Na 23.00 uur kunnen onder bepaalde strikte voorwaarden vliegtuigen nog starten/landen tot 00.00 uur (extensieregeling starts/landingen).
 - Maastricht Aachen Airport (Omzettingsregeling)
Maastricht Aachen Airport kent elke dag een openstellingstijd van 06.00 – 23.00 uur. Na 23.00 uur kunnen onder bepaalde strikte voorwaarden vliegtuigen nog starten/landen tot 00.00 uur (extensieregeling starts/landingen).
 - Eindhoven Airport (Luchthavenbesluit)
Eindhoven is een militaire luchthaven, waar Eindhoven Airport gebruik van maakt voor de burgerluchtvaart. Voor startend burgerluchtverkeer is de luchthaven elke dag open van 07.00 tot 23.00 uur. Na 23.00 uur kunnen onder bepaalde strikte voorwaarden vliegtuigen nog starten tot 00.00 uur (extensieregeling starts). Voor landend burgerluchtverkeer is de luchthaven open, van 07.00 – 00.00 uur, met een maximum van 8 landingen tussen 23.00 en 00.00 uur per dag. Na 00.00 uur kunnen onder bepaalde strikte voorwaarden vliegtuigen nog landen tot 01.00 uur (extensieregeling landingen). Met de medegebruiksvergunning Eindhoven Airport 2020–2021 van december 2019 is onder andere geregeld dat per 25 oktober 2020 geen geplande landingen na 23.00 uur meer mogen plaatsvinden.
 - Lelystad Airport (Luchthavenbesluit)
Lelystad Airport kent elke dag een openstellingstijd van 06.00 – 23.00 uur. Na 23.00 uur kunnen onder bepaalde strikte voorwaarden vliegtuigen nog starten/landen tot 00.00 uur (extensieregeling starts/landingen). Deze extensieregeling wordt met de wijziging van het Luchthavenbesluit aangescherpt en verduidelijkt.
Voor de regionale burgerluchthavens is in de bestaande gebruiksvergunningen aanvullend geregeld dat de luchthaven buiten de vastgestelde openingstijden in bijzondere situaties gebruikt mag worden, bijvoorbeeld in geval van nood of in geval van reddingsacties of hulpverlening.
- 62 **Welke krimpscenario's zijn onderzocht in het kader van de Luchtvaartnota?**
Zie antwoord op vraag 16.
- 63 **Waarom staan er geen serieus uitgewerkte krimpscenario's in de Luchtvaartnota?**
Zie antwoord op vraag 16.
-

-
- 64 **Waarom is er geen landelijke maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) gemaakt?**
In het Nota van Antwoord op de Notitie Reikwijdte en detailniveau heb ik aangegeven dat, net als bij de Nationale Omgevingsvisie, een strategische plan-MER-procedure is doorlopen. Dat heb ik aan het einde van de verkenningfase in 2018 mede op basis van vragen van uw Kamer besloten. Daarnaast heeft het ministerie 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 volwaardig meegewogen bij de besluitvorming over de Luchtvaartnota. De kwaliteit in het plan-MER is beoordeeld door een onafhankelijk team met experts uit het consortium (RHDHV/BCI/NLR) waarbij criteria worden gehanteerd die te maken hebben met mens+maatschappij, de aarde, winst (*people, planet, profit*). Zij hebben de effecten van de hoekpunten en bouwstenen getoetst. Een plan-MER brengt de brede welvaartseffecten goed in beeld, terwijl een MKBA-benadering mogelijk zou leiden tot te veel aannames om effecten degeden te kwantificeren en de kosten ervan te berekenen. Zeker als het gaat om «zachte» waarden, zoals natuur, leefomgeving en gezondheid. Daarnaast is een bijkomend voordeel van een plan-MER dat de formele inspraakmomenten vaststaan.
- 65 **Kunt u specifiek (met vermelding van paginanummering) aanduiden waar de inbreng van omwonenden is terug te vinden in de Luchtvaartnota?**
De inbreng van omwonenden is met name terug te vinden in hoofdstuk 4 Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving, en hoofdstuk 8 Bestuur en samenwerking. Onderstaand overzicht is niet uitputtend maar geeft wel goed inzicht in waar omwonenden specifiek aandacht voor hebben gevraagd. De relatie tussen de (regionale) luchthavens en de internationale bereikbaarheid en werkgelegenheid van de regio's rond de luchthavens (p. 27 en 39); afname van negatieve gezondheidseffecten als voorwaarde voor de toekomstige groei van luchtvaart; vastleggen van de manier waarop luchthavens geluidsoverlast verminderen in luchthavenbesluiten; minder nachtvluchten; afspraken met partijen in de regio over vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving, specifiek de inzet van meten van geluid; vormgeven geluidbeleid dat beter aansluit bij de hinder die bewoners ervaren; beperken uitstoot ultrafijnstof; verkennen ruimte voor meer ruimtelijke ontwikkelingen rond luchthavens (p. 45 e.v.); meer oog voor de menselijke maat; heldere processen voor beleid, uitvoering, toezicht en transparante besluitvorming (p. 87 e.v.); onderzoek naar de mogelijkheden van direct beroep bij de bestuursrechter; verbeteren functioneren CRO's en ophoging subsidie CRO's (p. 90); verbetering kennisbasis door de verbetering kentallen MKBA's met name voor geluid (p. 97).
- 66 **Kunt u het effect van de ambities van de Luchtvaartnota inzichtelijk maken in het kader van de Monitor Brede Welvaart?**
Komend jaar zal in kader van de Luchtvaartnota een monitoringssystematiek ontwikkeld worden om de voortgang en effecten van de ambities uit de Luchtvaartnota in beeld te brengen. Hierbij zal bekeken worden of bepaalde indicatoren en de systematiek van de Monitor Brede Welvaart benut kunnen worden. De Monitor Brede Welvaart beschrijft hoe Nederland als geheel zich ontwikkelt op gebied van economische, ecologische en sociaal-maatschappelijke aspecten van welvaart. De Monitor Brede Welvaart kijkt niet naar afzonderlijke sectoren.
- 67 **Kunt u duiden in hoeverre Nederland de afgelopen jaren economische schade heeft ondervonden van de schaarste die tot de coronacrisis bestond op Schiphol en andere Nederlandse luchthavens?**
Hier is zover mij bekend geen uitgebreid onderzoek naar gedaan. In 2017 werden er afgerond 497 duizend vliegtuigbewegingen op Schiphol afgehandeld, waarmee het plafond van 500 duizend vliegtuigbewegingen bijna werd bereikt. Ook in 2018 en 2019 is het aantal vliegtuigbewegingen net onder het plafond gebleven. De capaciteitsschaarste van de afgelopen jaren heeft invloed gehad op het vrachtverkeer op Schiphol. Het aantal vrachtvluchten op Schiphol is in 2018 en 2019 gedaald (met 10,4% respectievelijk 11,2%). Volgens informatie van Air Cargo Netherlands (ACN) heeft een aantal luchtvaartmaatschappijen destijds vluchten laten uitwijken naar luchthavens als Frankfurt, Luik, Brussel en in geringere mate ook Maastricht. Volgens ACN verlegden expediteurs hun balans van intercontinentale stromen ten gunste van omringende luchthavens en vonden er extra vrachtwagenbewegingen plaats tussen de luchthavens van Brussel, Luik en Maastricht en de luchthaven Schiphol, omdat vrachtvliegtuigen door het tekort aan slots niet op Schiphol konden landen of opstijgen, terwijl de verwerking en consolidatie van de vracht daar wel plaats vindt.
-

-
- 68 **Betekent de inzet om «de capaciteit van de verschillende luchthavens beter in samenhang met elkaar in te zetten» dat u zal aansturen op het onderbrengen van alle Nederlandse luchthavens onder de regie van de Schipholgroep? Zo nee, waarom niet?**
Schiphol en de regionale luchthavens hebben aangegeven dat ze meer met elkaar willen samenwerken, onder andere om te komen tot een betere benutting van de bestaande capaciteit. Het Rijk is voorstander van die samenwerking en acht het aan de luchthavens om deze samenwerking verder te intensiveren. Formeel organisatorische wijzigingen zijn naar het oordeel van het Rijk niet nodig om de samenwerking tussen luchthavens te verbeteren. Het Rijk ziet geen rol en (juridische) mogelijkheden om op nationaal niveau voor alle luchthavens te komen tot een formeel luchthavensysteem waarmee vluchten van de ene luchthaven naar de andere verplaatst zouden kunnen worden. Dit systeem is alleen aan de orde voor Schiphol en Lelystad (verkeersverdelingsregel). Het eventueel onderbrengen van alle luchthavens onder de Schiphol Group is een bedrijfsbeslissing van de Schiphol Group zelf. Deze optie biedt naar het oordeel van het Rijk onvoldoende mogelijkheden om te sturen op verdeling van verkeer; het Rijk is hier dan ook geen voorstander van.
- 69 **Kunt u toelichten waarom u ervoor heeft gekozen om in de Luchtvaartnota de verdeling van vluchten tussen de verschillende luchthavens niet expliciet te benoemen? Kunt u toelichten of u wel voordelen ziet in een spreiding van vluchten met betrekking tot bijvoorbeeld hinder voor omwonenden?**
In de Ontwerp-Luchtvaartnota staan geen aantallen vluchten voor de verschillende luchthavens genoemd. In mijn beleid staat het borgen van kwaliteit van de publieke belangen voorop. Het aantal vluchten is de resultante daarvan. In de milieueffectrapportage is aangegeven wat de gevolgen daarvan kunnen zijn voor de verschillende luchthavens. Het merendeel van de vluchten blijft ook in de toekomst geconcentreerd op Schiphol aangevuld met Lelystad als overloopvluchthaven.
- 70 **Kunt u definiëren hoe u wenst regie te nemen ten aanzien van het nationale systeem van luchthavens en welke taken u hieronder verstaat?**
Het Rijk heeft aangegeven voorstander te zijn van verdere samenwerking tussen Schiphol en de regionale luchthavens. Het Rijk acht het primair aan de luchthavens zelf om hier verder invulling aan te geven. De komende periode zal als uitwerking van de Uitvoeringsagenda van de Luchtvaartnota de regierol van het Rijk verder worden ingevuld, in afstemming met de Nederlandse vereniging van luchthavens (NVL). Enerzijds gaat dit over de samenwerking (welke rol/specialisaties hebben luchthavens, welke kansen/knelpunten doen zich hierbij voor, welke handelingsopties zijn er etc.). Anderzijds organiseert het Rijk bestuurlijke overleggen met de betreffende luchthavens en provincies om de start van de processen op weg naar vluchthavenbesluiten te markeren en afspraken te maken over het vervolg.
- 71 **Kunt u toelichten waarom u ervoor heeft gekozen om ruimtelijke reservering voor de parallelle Kaagbaan op Schiphol aan te houden tot uiterlijk 2021? Zijn er zwaarwegende redenen om het besluit nu niet te nemen?**
Zorgvuldigheid staat voor mij voorop bij het besluit over het wel of niet voortzetten van de reservering. Om tot een definitief besluit te komen laat ik in het kader van de kwaliteitsborging een toets uitvoeren op het rapport »Verkenning effecten geluid en capaciteit bij aanpassing van het banenstelsel Schiphol«. Daarnaast laat ik een inventarisatie uitvoeren naar de standpunten van stakeholders. Op basis van de studieresultaten en na raadpleging van betrokkenen maak ik mijn definitieve afweging.
- 72 **Kunt u toelichten of u, net zoals er sturingsmogelijkheden zijn bij schaarste, ook sturingsmogelijkheden heeft ontwikkeld of gaat ontwikkelen voor situaties van overcapaciteit?**
In de Ontwerp-Luchtvaartnota wordt de verwachting uitgesproken dat de luchtvaartsector zich na de huidige crisis zal herstellen en dat daarmee de strategische vraagstukken voor de lange termijn dezelfde zullen blijven.
- 73 **Bent u voornemens om ook wijzigingen aan te brengen in het handhavingssysteem om de handhaving van normen en natuurvergunningen te verbeteren?**
Het Nieuwe Normen en Handhavingssysteem Schiphol (NNHS) gaat in de kern over het preferentieel baangebruik en bevat afspraken over geluid en emissies (de zogenaamde gelijkwaardigheidscriteria). Het verlenen van een natuurvergunning, waar de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) het bevoegd gezag voor is, is daar nadrukkelijk geen onderdeel van. Het NNHS wordt zo snel als mogelijk met het LVB1 juridisch vastgelegd.
-

- 74 **In hoeverre verwacht u dat de gevolgen van de coronacrisis, welke nu niet zijn meegenomen in de Luchtvaartnota, invloed uitoefenen op de tijdlijn voor het behalen van de hoofddoelstellingen uit de nota?**
 Zoals ik u ook heb geschreven in mijn aanbiedingsbrief van 15 mei jl. heeft het COVID-19-virus en de wereldwijde bestrijding daarvan een zware impact op de luchtvaartsector. Veel daarbij is nog onduidelijk en afhankelijk van de duur van de beperkingen, de daaropvolgende economische gevolgen en internationale ontwikkelingen. Het kabinet verwacht dat, ondanks dat de huidige context is veranderd, de ambities ten aanzien van veiligheid, verbondenheid, leefbaarheid en klimaat, overeind blijven en de strategische vraagstukken voor de lange termijn ongewijzigd zullen blijven. Daarom meent het kabinet dat het, juist in deze tijd, verstandig is om met deze Luchtvaartnota de koers uit te zetten voor de verdere toekomst van de luchtvaart.
- 75 **Kunt u toelichten of de opening van Lelystad Airport verder op zal schuiven, als het langer duurt voordat Schiphol weer capaciteitsproblemen verwacht? Indien deze niet verder opschuift, kunt u toelichten wat de gevolgen hiervan zullen zijn voor de goedkeuring van de Verkeerverdelingsregel?**
 Door het COVID-19 virus is er een forse terugval in de vraag naar luchtvaart en daardoor zijn er een stuk minder vliegtuigbewegingen dan normaal. Als je kijkt naar de beschikbare slots op Schiphol, dan zie je een ander beeld: de wachtlijsten voor slots zijn weliswaar afgenomen, maar er is nog steeds veel vraag naar slots op Schiphol. Ik heb van Schiphol Group begrepen dat maatschappijen die nu op Schiphol opereren aangeven dat zij nog altijd een positie willen opbouwen op Lelystad om daar een goede voet aan de grond te hebben als Lelystad Airport open gaat in november 2021. De vraag naar capaciteit is er dus nog steeds. Dit heeft dan ook verder geen gevolgen voor de goedkeuring van de Verkeerverdelingsregel.
- 76 **Op welke wijze wilt u de spanning tussen het plafond van 500.000 vluchten en de vierdebaanregel oplossen in het LVB-1 in het licht van het feit dat in november 2018 door Schiphol een concept-MER is gepubliceerd waarin een knelpunt wordt gesignaleerd tussen de vierdebaanregel van het NNHS en een groei tot 500.000 en 540.000 vliegbewegingen?**
 Schiphol moet een definitief MER opleveren waarin de milieueffecten van het LVB 1 inclusief het NNHS inzichtelijk worden gemaakt. Dit MER zal vervolgens worden aangeboden aan de commissie voor de MER ter advisering. Het definitieve MER zal ook inzicht moeten geven in de prognose van het gebruik van de (aangescherpte, conform het verslag van dhr. Alders) vierde baanregel.
- 77 **Kunt u toelichten welke resultaten u tussen juli 2019 en nu geboekt heeft in de voorbereiding van een LVB-2, in het bijzonder ten aanzien van het jaarlijks aantoonbaar maken van reductie van hinder? Wat is de stand van zaken ten aanzien van de ontwikkeling van een methodiek voor de vertaling van de aangetoonde jaarlijkse hinderreductie naar een beperkte groei voor het opvolgende jaar? Welke normen en/of grenswaarden gaat u aanpassen?**
 Zoals ik uw Kamer ook schreef in het kader van het schriftelijk overleg van 20 april 2020, acht ik perspectief op verdere ontwikkeling van Schiphol van belang. Voor LVB2 geldt dat (de verdere ontwikkeling van Schiphol) als gevolg van de crisis in een ander perspectief wordt geplaatst. Ondanks deze nieuwe situatie acht ik het van belang om perspectief te blijven bieden op de selectieve ontwikkeling van Schiphol, mede gelet op de rol van de luchtvaartsector in het herstelvermogen van de economie. Met het opstellen van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) als eerste stap in dat proces wordt de basis voor verdere besluitvorming gelegd. Wanneer ik uw Kamer informeer over de nadere invulling van dit NRD zal ik stilstaan hoe het verdienen van groei er mogelijkerwijs uit kan zien.
- 78 **Kunt u toelichten of u plannen heeft om in het LVB-2 beschermende geluidsnormen te herintroduceren die van toepassing zijn op elke locatie en elk individu in de regio rond Schiphol?**
 Zie het antwoord op vraag 77. Daarnaast zijn inmiddels aan uw Kamer de resultaten gestuurd van de verkenningsfase van de programmatische aanpak meten vliegtuigeluid (Kamerstuk 31 936, nr. 711) In het rapport «Vliegtuigeluid: meten, rekenen en beleven» doen het RIVM, NLR en KNMI verschillende aanbevelingen, onder andere ten aanzien van het verbeteren van metingen en berekeningen en combinaties daarvan. Ik heb u aangegeven dat ik alle aanbevelingen zal opvolgen. De uitwerking en uitvoering daarvan is gestart. Nog voor de zomer zal ik u nader over de voortgang informeren.
- 79 **Bent u voornemens om de gelijkwaardigheidscriteria die zijn overeengekomen aan de Alderstafel voor het NNHS, die op dit moment worden beoordeeld aan de hand van de woningvoorraad van 2005, te actualiseren in de beleidskaders voor het LVB-2? Zo nee, waarom niet?**
 Op 17 april heb ik uw Kamer geïnformeerd over de actualisaties van de gelijkwaardigheidscriteria (Kamerstukken 29 665 en 31 936, nr. 385). Bij de actualisatie van de gelijkwaardigheidscriteria van 2018 is aangegeven wat de effecten zijn wanneer er gerekend wordt met de situatie van 1 januari 2015 en 1 januari 2018. Bij het definitieve MER en het LVB1 zal het woningbouwbestand van 1 januari 2018 worden gebruikt. Voor LVB2 zal bij het opstellen van het MER een zo recent mogelijk woningbouwbestand worden gebruikt.

- 80 **Kunt u toelichten hoe de resultaten van het landelijke programma gericht op het meten en berekenen van vliegtuiggeluid en het advies van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) zullen worden meegenomen in het LVB-2?**
De aanbevelingen van het RIVM over de WHO-richtlijnen, zoals afname van geluidhinder als voorwaarde voor toekomstige groei en het verminderen van negatieve gezondheidseffecten, sluiten aan bij de uitgangspunten uit de Ontwerp-Luchtvaartnota. In de volgende luchthaven(verkeer) besluiten krijgen deze uitgangspunten verdere uitwerking. De resultaten van de programmatische aanpak meten vliegtuiggeluid ga ik benutten voor verkenning van een toekomstige geluidssystematiek die zo goed mogelijk aansluit bij hinderbeleving van mensen. Bij die verkenning worden ook de WHO-aanbevelingen voor omgevingslawaaai betrokken. Dat is een intensief proces dat nog enige jaren zal vergen.
- 81 **Kunt u toelichten in hoeverre al vergelijkingen tussen berekende geluidsbelasting en de gemeten geluidsbelasting met NOMOS- en Sensornetmeetpunten zijn onderzocht? Kunt u de resultaten hiervan met de Kamer delen?**
NLR heeft een trendvalidatie uitgevoerd, waarin een vergelijking is gemaakt tussen NOMOS-metingen en Doc29 berekeningen. Het rapport over deze trendvalidatie heb ik u op 18 oktober 2018 toegestuurd³. De review van het RIVM op deze trendvalidatie heb ik u bij brief van 17 april 2020 toegestuurd⁴.
- 82 **Kunt u toelichten waarom een concreet stappenplan met betrekking tot bijvoorbeeld de ambities rondom duurzaamheid niet is opgenomen? Kunt u alsnog schetsen welke stappen u concreet ziet tussen 2020 en 2050 om de milieudoelstellingen te behalen?**
In het hoofdstuk 5 Duurzame luchtvaart van de Ontwerp-Luchtvaartnota staan de klimaatdoelen en belangrijkste klimaatinstrumenten voor de luchtvaart. Daarin staat ook hoe de partijen van de Duurzame Luchtvaarttafel de afspraken concreet uitwerken via zes actieprogramma's. Het actieprogramma voor hybride elektrisch vliegen (AHEV) heeft uw Kamer 5 maart jl. ontvangen (Kamerstuk 31 936, nr. 727). Zoals aangegeven in de Ontwerp-Luchtvaartnota zal de Kamer ook over de andere actieprogramma's nader worden geïnformeerd.
- 83 **Wanneer verwacht u de verkenning van een betrouwbare inschatting van de klimaat effecten van niet-CO₂-klimaat emissies te kunnen afronden? Welk tijdspad voorziet u in het meenemen van deze effecten in beleid en welke beleidsmaatregelen beoogt u? Beschouwt u het als een mogelijkheid om deze emissies mee te nemen in het CO₂-emissieplafond? Zo nee, waarom niet?**
Later dit jaar komt de Europese Commissie met een analyse van niet-CO₂-effecten in de luchtvaart. Op basis hiervan zal ik bezien welke verdere stappen mogelijk zijn, bij voorkeur in afstemming met de Europese Commissie. In het actieprogramma Doelen en Monitoring – waar ik ook naar verwijs in het antwoord op vraag 48 – zal met de partijen van de Duurzame Luchtvaarttafel worden bezien hoe deze klimaat effecten inzichtelijk gemaakt kunnen worden en kunnen worden meegenomen in het klimaatbeleid voor luchtvaart.
- 84 **Kunt u nader uiteenzetten hoeveel duurzame energie nodig is om de in de plan-MER berekende 2% in 2030 tot 63% in 2050 synthetische brandstof te produceren?**
Zie antwoord 12.
- 85 **Kunt u toelichten of de inpasbaarheid van de opwekcapaciteit al in kaart is gebracht in de nationale energiestrategie? Zo ja, kunt u de resultaten hiervan met de Kamer delen? Zo nee, wat is het plan van aanpak om de duurzaamheidsambities van de Luchtvaartnota af te stemmen met de afspraken over opwekcapaciteit?**
Zie ook antwoord 12.
De inpasbaarheid van de benodigde opwekcapaciteit voor de verduurzaming van de luchtvaart is (nog) niet in kaart gebracht in het kader van de gehele nationale energietransitie. Het is wel wenselijk dat de benodigde hernieuwbare elektriciteit bij o.a. de inzet van synthetische kerosine in de luchtvaart mee te nemen in de gehele nationale energietransitie.
- 86 **Kunt u nader uiteenzetten welke prognoses voor de daling van de NO_x-emissies en fijnstofuitstoot voor de landbouwsector en industrie zijn gebruikt voor de totaalprognose in de plan-MER? Zijn dit prognoses waarvoor reeds bindende afspraken zijn gemaakt?**
In de plan-MER zijn geen prognoses gedaan voor de daling van de stikstofemissies en fijnstofuitstoot van de landbouwsector en de industrie.
- 87 **Kunt u nader uiteenzetten met welke vermindering van NO_x-emissies in de luchtvaartsector rekening is gehouden in de plan-MER?**
In de plan-MER is niet vooraf uitgegaan van of rekening gehouden met vermindering van de stikstofuitstoot door de luchtvaartsector. Als mogelijk effect van meer vliegtuigbewegingen is aangegeven dat de stikstofemissie zou kunnen gaan toenemen. Dit is afhankelijk van de brandstoffen en vliegtuigmotoren die gebruikt gaan worden en van het aantal vliegtuigbewegingen. Een hogere verbrandingstemperatuur van kerosine leidt tot meer uitstoot van stikstof. Elektrisch vliegen reduceert de stikstofuitstoot. Omdat toename van de stikstofuitstoot in de plan-MER niet kon worden uitgesloten is een passende beoordeling uitgevoerd. Zie antwoord 90.

-
- 88 **Kunt u toelichten of in het kader van de passende beoordeling bij de plan-MER een beoordeling is gemaakt van het aantal vliegbewegingen onder 3.000 voet over Natura 2000-gebieden rond Schiphol bij 500.000, 540.000 en 680.000 vluchten?**
Er is een kwalitatieve beoordeling gemaakt van de effecten van toename van het aantal vliegbewegingen ten opzichte van de huidige situatie, zowel voor wat betreft geluidsemisatie als stikstofdepositie. Daarbij is aangegeven dat verandering van de start- en stijgmethode alsmede wijziging van de samenstelling van de vloot, de mate waarin deze effecten zullen optreden kunnen beïnvloeden. In het MER voor het nieuwe luchthavenverkeerbesluit Schiphol zal de uitstoot van stikstof inzichtelijk worden gemaakt.
- 89 **Heeft u in beeld welke bijdrage de luchtvaart op dit moment al levert aan de stikstofdepositie in de Natura 2000-gebieden rond Schiphol waar onder de 3.000 voet overheen gevlogen wordt?**
De bijdrage van Schiphol aan stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden (in mol N/ha/jaar) is berekend in de Position Paper Schiphol: «Luchtvaart en stikstof: bijdragen aan oplossingen (2019) en geciteerd in het Advies van het adviescollege Stikstofproblematiek, Advies Luchtvaartsector (15 januari 2020). Voor de dichtst bij Schiphol gelegen Natura 2000-gebieden bedraagt de bijdrage 0,53% voor Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske, 0,47% voor Botshol en 0,41% voor Kennemerduinen en 0,41% voor Polder Westzaan. In het MER voor het nieuwe luchthavenverkeerbesluit Schiphol zal de uitstoot van stikstof inzichtelijk worden gemaakt.
- 90 **Kunt u nader uiteenzetten welke aannames zijn gehanteerd bij de conclusie in de plan-MER dat groei tot 2030 mogelijk moet zijn binnen de kaders voor bescherming van Natura 2000-gebieden voor de mate van intern salderen en extern salderen?**
In het plan-MER is aangegeven dat significant negatieve effecten van de nieuwe richtinggevendende beleidskeuzes voor de termijn tot 2050 niet op voorhand met zekerheid zijn uit te sluiten. Daarom is op grond van de Wet natuurbescherming een passende beoordeling opgesteld. Het abstractieniveau van de Luchtvaartnota sluit aan op het detailniveau van de passende beoordeling. Daarom is de passende beoordeling gericht op expertinschattingen van verandering van de milieudruk op Natura2000-gebieden en de risico's van deze verandering voor de instandhoudingsdoelen en niet op modelberekeningen. Eindconclusie van de passende beoordeling luidt dat significante negatieve effecten zijn uit te sluiten op voorwaarde dat de maatregelen die moeten leiden tot vermindering van de geluidsbelasting van en stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden aantoonbaar effectief zijn. Onder deze voorwaarden zijn de beleidsuitspraken uitvoerbaar. In vervolgbesluiten op de Ontwerp-Luchtvaartnota, zoals luchtvaartbesluiten en aanleg van luchthaveninfrastructuur, moeten de mogelijke natuureffecten van voorgenomen activiteiten in een voortoets en/of passende beoordeling worden getoetst aan de Wet natuurbescherming.
- 91 **Kunt u nader uiteenzetten op welke wijze u voornemens bent de effecten van mitigerende maatregelen in de relevante Natura 2000-gebieden aantoonbaar te maken?**
In vervolgbesluiten op de Ontwerp-Luchtvaartnota, zoals luchtvaartbesluiten en aanleg van luchthaveninfrastructuur, moeten de mogelijke natuureffecten van voorgenomen activiteiten in een voortoets en/of passende beoordeling worden getoetst aan de Wet natuurbescherming. Onderdeel van de passende beoordeling is het beschrijven van mitigerende maatregelen om significante negatieve effecten te voorkomen. Die mitigerende maatregelen zullen met name zijn gericht op reductie van geluidsemisatie en stikstofdepositie. Middels monitoring zal moeten worden vastgesteld in hoeverre de maatregelen het gewenste effect sorteren.
- 92 **Kunt u toelichten of en in hoeverre bij de berekening van de effecten van schaarste op Schiphol ook rekening is gehouden met de mogelijkheid om met de omliggende landen afspraken te maken hierover?**
De Ontwerp-Luchtvaartnota en de plan-MER bevatten beide een kwalitatieve analyse van de effecten van schaarste op Schiphol, en geen berekeningen. Wanneer er schaarste optreedt, dan leidt dit naar verwachting tot hogere prijzen voor tickets. Dit leidt tot verandering van de vervoerssamenstelling en het netwerk. Het betekent onder meer dat een deel van het (transfer)verkeer verschuift naar het buitenland. Wat dat betreft is het niet nodig om hierover met het buitenland afspraken te maken, omdat dit een marktmechanisme betreft.
-

-
- 93 **Kunt u toelichten of in kaart is gebracht hoe het maximaal aantal vluchten binnen het bestaande banenstelsel van Schiphol afgehandeld kan worden? Kunt u de voorbeelden van het geprognoseerde dagelijks gebruik van banen en vliegpaden over de regio rond Schiphol in een situatie met 500.000 vluchten, 540.000 vluchten en 680.000 vluchten onder gemiddelde weersomstandigheden aan de Kamer ter inzage geven? Kunt u tevens de jaarprognoses delen inclusief baanonderhoud?**
Binnen de huidige luchtruimstructuur, het huidige afhandelingconcept en met de huidige piekruimtecapaciteit kunnen 540.000 vliegtuigbewegingen worden afgehandeld⁵. De recent geactualiseerde integrale veiligheidsanalyse onderschrijft dat een ontwikkeling naar maximaal 540.000 vliegtuigbewegingen operationeel veilig kan worden uitgevoerd⁶. Met een toename van de piekruimtecapaciteit en een betere benutting van de capaciteit in de daluren kan het aantal vliegtuigbewegingen dat op het huidige banenstelsel gerealiseerd nog verder toenemen. Met het huidige banenstelsel kan volgens Schiphol een piekruimtecapaciteit gerealiseerd worden van 120 vliegtuigbewegingen per uur. Randvoorwaardelijk hiervoor zijn investeringen in de grondinfrastructuur en een herindeling van het luchtruim. Uitgaande van de maximale benutting en de beperkingen in de nacht kunnen dan op jaarbasis maximaal 605.000–630.000 vliegtuigbewegingen worden afgehandeld op het huidige banenstelsel. Voor wat betreft het geprognoseerde gebruik van de luchthaven verwijs ik naar de Schiphol Gebruiksprognose 2020 die ik op 18 november 2019 aan uw Kamer heb aangeboden⁷.
- 94 **Kunt u nader uiteenzetten welke verwachtingen omtrent glijvluchtnaderingen zijn gehanteerd in de passende beoordeling bij de plan-MER bij de Ontwerp-Luchtvaartnota? Kunt u daarbij bovendien uiteenzetten welke percentages Continuous Descent Approaches (CDA's) zijn gerealiseerd in 2018, 2019 en 2020?**
Aangegeven is dat verandering van de luchtruimindeling, waarbij in glijvlucht wordt gedaald en snel wordt gestegen, kan leiden tot afname van de geluidhinder en afname van stikstofdepositie beneden de 3.000 voet. Het abstractieniveau van de Luchtvaartnota sluit aan op het detailniveau van de passende beoordeling. Daarom is de passende beoordeling gericht op expertinschattingen van de experts die de beoordeling hebben uitgevoerd over verandering van de milieudruk op Natura2000-gebieden en de risico's van deze verandering voor de instandhoudingsdoelen. Er is niet gerekend aan/met percentages glijvluchtnaderingen.
- 95 **Kunt u toelichten in hoeverre regels omtrent sneller stijgen en in glijvlucht dalen verplichtend en handhaafbaar zullen worden vastgelegd in LVB-1 en/of LVB-2?**
In het programma luchtruimherziening wordt een nieuwe hoofdstructuur voor het Nederlandse luchtruim ontworpen. Belangrijke bouwstenen daarbij zijn vaste naderings- en vertrekroutes, in combinatie met continuous descent en continuous climb operations (cdo/cco). De dit najaar uit te brengen ontwerp-voorkeursbeslissing met de daarbij behorende PlanMER zal daarover meer duidelijkheid geven. In de planuitwerkingsfase wordt het voorkeursalternatief verder uitgewerkt en vindt definitieve besluitvorming plaats. In die fase wordt gezien hoe en waar het nauwkeurig gebruik van vliegroutes en het vastleggen van minimale vlieghoogten in besluiten zo goed mogelijk kan worden geborgd.
- 96 **Welke instrumenten bent u voornemens in te zetten om te voorkomen dat vluchten niet verplaatsen naar de rand van de nacht tussen 22.00–23.00 uur en 7.00–8.00 uur in de praktijk? Hoe wenst u hierop te handhaven?**
Er bestaat op dit moment geen ruimte voor verdere vluchten in de randen van de nacht. Dat heeft te maken met het aantal vluchten dat maximaal kan worden afgehandeld. De randen van de nacht zitten nagenoeg vol. Dat betekent dat bij de vermindering van het aantal nachtvluchten deze verplaatst zullen moeten worden naar andere tijdstippen waar nog wel ruimte is. Van handhaving door mijn ministerie is dan ook geen sprake, gezien er vanuit het oogpunt van veiligheid geen verdere ruimte is. Bij verhoging van het maximum af te handelen vliegtuigen houd ik rekening met de verwachte effecten voor de randen van de nacht en zet ik in op het zo mogelijk voorkomen van verplaatsing van vliegtuigbewegingen naar de randen van de nacht.
-

-
- 97 **Kunt u nader uiteenzetten hoe u participatie van omwonenden en belanghebbenden definieert? Kunt u bovendien de planning voor de realisatie van de vernieuwde structuur voor participatie als opvolger van de Omgevingsraad Schiphol (ORS) nader uiteenzetten?**
- Uitgangspunt bij de inrichting van de participatie rondom luchtvaart is dat betrokkenen, waaronder ook omwonenden en belanghebbenden op voldoende wijze zijn geïnformeerd en op een passende wijze zijn betrokken in het proces om te komen tot beleid en besluiten.
- Participatie is erop gericht om betrokkenen al in een vroegtijdig stadium te horen bij de beleidsvoornemens en niet te wachten tot de formele procedures.
- Naast de participatie kennen beleidsvoornemens rond het wijzigen van het gebruik van een luchthaven of vliegroutes formele procedures waarbij betrokkenen die direct de gevolgen van beleidsvoornemens ondervinden, zoals omwonenden van een luchthaven en gebruikers van de luchthaven hun zienswijzen kunnen indienen.
- Uit de samenleving komt tevens naar voren dat er, naast de bestaande vertegenwoordiging van omwonenden, behoefte bestaat aan brede burgerparticipatie. In aanloop naar de Ontwerp-Luchtvaartnota is het bredere publiek al informeel betrokken via de landelijke Luchtvaartdag, luchtvaartgesprekken en een publieksonderzoek.
- Met betrekking tot de planning voor de realisatie van de vernieuwde structuur voor participatie als opvolger van de Omgevingsraad Schiphol (ORS) verwijs ik naar vraag 4.
- 98 **Kunt u toelichten waarop de aanname gebaseerd is in de voorkeursstrategie van de plan-MER dat verdeling van vluchten constant blijft? Kunt u bovendien toelichten hoe deze aanname zich rijmt met de inzet in de Luchtvaartnota op het vervangen van kortafstandsvluchten door de trein?**
- In het plan-MER is uitgegaan van de huidige verdeling van vluchten om een zuiver vergelijk te maken tussen de hoekpunten/scenario's. In paragraaf 6.7 van het plan-MER staat de verschuiving in modaliteit wel omschreven. Inderdaad zal door inzet op trein als alternatief voor korte afstanden mogelijk een verschuiving optreden in de verhouding korte/lange vluchten. In het Actieplan Air/Rail, dat voor het einde van dit jaar aan uw Kamer wordt aangeboden, worden maatregelen gepresenteerd die de verschillende luchtvaart- en spoorpartners nemen om een verdere impuls hieraan te geven.
- 99 **Kunt u toelichten in hoeverre in de huidige CO₂-berekeningen van de plan-MER rekening is gehouden met een mogelijke vervanging van kortafstandsvluchten door treinverbindingen als het aantal te verdelen slots hetzelfde blijft?**
- Bij de kwantitatieve CO₂-berekeningen in de plan-MER is door het onderzoek consortium als aanname gekozen dat de huidige verdeling van vluchten naar afstand gelijk blijft.
-

100	<p>Kunt u toelichten in hoeverre u de bijmengverplichting van 14%, waarmee in de plan-MER de mogelijke CO₂-besparingen worden berekend, ook haalbaar acht? Is deze haalbaarheid, vooral in termen van de beschikbaarheid van de benodigde hoeveelheid brandstof, reeds onafhankelijk wetenschappelijk getoetst? Kunt u toelichten in hoeverre bij de berekening van dit percentage rekening is gehouden met de benodigde biobrandstoffen voor de inzet van biobrandstoffen bij andere vormen van mobiliteit (zeevaart en wegtransport)?</p> <p>In het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart is in februari 2019 afgesproken dat in 2030 14% van de luchtvaartbrandstof in Nederland duurzaam is. Deze doelstelling heeft betrekking op de uit Nederland vertrekkende internationale luchtvaart. Onderzoeksbureau E4tech heeft in samenwerking met Studio Gear Up onder andere onderzocht of en hoe deze doelstelling haalbaar is. Dit rapport heeft uw Kamer ontvangen als bijlage bij mijn brief van 3 maart jl. (Kamerstuk 31 936, nr. 726). Met de komst van de Green Deal van Eurocommissaris Timmermans is er momentum ontstaan voor een Europese bijmengverplichting. Of en in hoeverre het haalbaar is om op Europees niveau tot een afspraak te komen voor 14% bijmengverplichting in 2030 is op dit moment onduidelijk. De hoogte van een Europese bijmengverplichting hangt naast politiek draagvlak onder andere af van beschikbare productiecapaciteit en de beschikbaarheid van voldoende duurzame grondstoffen op het schaalniveau van de gehele Europese Unie. Deze randvoorwaarden zullen dit jaar worden onderzocht door de Europese Commissie. Het Nederlandse uitgangspunt hierin zal de in het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart afgesproken doelstelling van 14% duurzame luchtvaartbrandstoffen in 2030 zijn. De Nederlandse inzet in Europa voor een bijmengverplichting voor luchtvaart zal verder plaatsvinden in goede aansluiting met afspraken uit het Klimaatakkoord en het integrale duurzaamheidskader biomassa en in samenhang met de afspraken over het gebruik van biobrandstoffen in andere sectoren. In het Klimaatakkoord is opgenomen dat duurzame biobrandstoffen bij voorkeur ingezet worden voor modaliteiten waarvoor nog geen alternatieven voor handen zijn, zoals lucht- en scheepvaart. Met het oog op de beschikbaarheid van biomassa is daarbij ook opgenomen dat bij de verdeling van biomassa richting 2030 al rekening moet worden gehouden met de mate waarin toepassingen worden gestimuleerd of ontmoedigd. Ook bij een mogelijke nadere uitwerking van een nationale bijmengverplichting voor luchtvaart, relevant bij het uitblijven van tijdig Europees beleid op dit gebied, zal het verwachte integrale duurzaamheidskader biomassa medebepalend zijn voor keuzes van het kabinet over inzet en prioritering van de toepassingen van duurzame biomassa, inclusief de randvoorwaarden zoals duurzaamheidscriteria en beschikbaarheid.</p>
101	<p>Kunt u toelichten wat de gevolgen zijn als de bijmengverplichting van 14% per 2030 in de realiteit niet haalbaar blijkt?</p> <p>Volgens de plan-MER zou voor het realiseren van het klimaatdoel voor luchtvaart voor 2030 (CO₂-reductie tot niveau van 2005) bij de aanname van 14% bijmenging van duurzame brandstoffen (zoals voorgenomen in Luchtvaartnota) het naar verwachting mogelijk zijn om een groei te verdienen van 1 tot 1,5% per jaar (exact: van ca 565.000 vluchten in basisjaar 2018 naar 650.000 vluchten in totaal voor Nederland in 2030). Mocht de sector er in slagen om bijvoorbeeld maar 7% bij te mengen dan zijn er volgens de plan-MER naar verwachting zo'n 38.000 vluchten minder beschikbaar binnen de voorgenomen klimaatdoelstelling voor 2030.</p>
102	<p>Kunt u toelichten welke maatregelen u voorziet om te waarborgen dat een groei van het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol, ondanks verdere verhoging van de veiligheid van vliegen, uiteindelijk niet kan leiden tot een afname van de veiligheid rondom de luchthaven?</p> <p>Nederland streeft naar een continue verbetering van veiligheid. Voor Schiphol wordt dit op de korte termijn ingevuld door opvolging van de aanbevelingen uit het OVV-rapport en door de uitvoering van de maatregelen die in de roadmap veiligheidsverbetering (integralsafetyschiphol.nl) staan. Schiphol kan alleen groeien als dat aantoonbaar veilig kan. Daarom heb ik recent de integrale veiligheidsanalyse laten actualiseren (Kamerstuk 29 665, nr. 384). Er is specifiek gekeken of de door de sector genomen en geplande maatregelen in combinatie met de autonome veiligheidsverbetering in de luchtvaart voldoende zijn om een groeistap veilig te kunnen nemen. Mijn uitgangspunt is dat groei van het aantal bewegingen op Schiphol in geen geval mag leiden tot een toename van de kans op een ongeval in één van de ongevals categorieën. Ook voor toekomstige besluiten die leiden tot significante veranderingen wordt in opdracht van het ministerie een onafhankelijke integrale veiligheidsanalyse uitgevoerd.</p>
103	<p>Kunt u nader toelichten hoe verzwarening van de vloot al dan niet is meegenomen bij de beoordeling van het aantal ernstig gehinderden en slaapverstoring in de plan-MER?</p> <p>Voor de geluidproductie van vliegtuigen is aangenomen dat deze gemiddeld met ruim 1% per jaar afneemt. Deze waarde is vastgesteld op basis van de doelstellingen van het Europese onderzoeksprogramma Clean Sky.</p>

104	<p>Kunt u toelichten welke stappen u voornemens bent te zetten in het kader van de herziening van EU-slotverordening?</p> <p>De Europese Commissie is eind vorig jaar gestart met een eerste stap in de herziening van de EU-slotverordening. Hierbij is geïnventariseerd of de aanleiding voor de herziening nog actueel is. Op basis van het eindrapport van deze inventarisatie zal de Europese Commissie met een voorstel komen. De Europese Commissie verwacht op zijn vroegst in 2021 het gesprek met de Raad en het Europees Parlement te gaan starten over de herziening van de slotverordening. Ik zal me inzetten om in het traject van de herziening van de EU-slotverordening meer ruimte te krijgen voor nationale beleidsmaatregelen op terreinen als duurzaamheid en netwerkqualiteit.</p>
105	<p>Waar doelt u op met de vliegende auto's die zich nu al aandienen?</p> <p>Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid beschouwt in de studie Drones in het personen- en goederenvervoer uit 2017 een aantal bedrijfsmodellen waarbij het draait om onbemand personenvervoer door de lucht. Hierin worden een aantal bedrijven genoemd die werken aan zogenaamde <i>vliegende auto's</i>. Dat zijn voertuigen die zowel kunnen rijden als vliegen, in tegenstelling tot een drone die niet uitgerust is met wielen. Genoemde voorbeelden zijn het (Nederlandse) bedrijf PAL-V en het in de Verenigde Staten gevestigde (Chinese) bedrijf Terrafugia.</p>
106	<p>Wat wordt bedoeld met de opmerking «beter aansluiten bij de manier waarop geluidshinder wordt ervaren»?</p> <p>Voor beleid wordt geluidhinder berekend op basis van de gemiddelde geluidbelasting en een op basis van historisch onderzoek vastgelegde relatie tussen gemiddelde geluidbelasting en het aantal geluidgehinderden. Het Rijk onderzoekt of de modelmatig gebruikte relatie nog actueel is en welke variabelen van geluid, naast de gemiddelde geluidbelasting, bepalend zijn voor de hinder.</p>
107	<p>Waarom is binnen deze nota niet gekozen voor een stop op groei (zie ook pagina 32), gezien de nadruk op het beperken van maatschappelijke kosten als overlast en milieuvervuiling, aangezien in de Luchtvaartnota wordt gesproken over een verandering van visie, namelijk een nieuwe balans in plaats van ongebreidelde groei van de luchtvaart? En kan worden toegelicht vanuit welk referentiepunt/welke startsituatie de groei wordt gezien?</p> <p>In de Ontwerp-Luchtvaartnota staat de kwaliteit van de publieke belangen centraal. Van ongeclausuleerde groei kan niet langer meer sprake zijn. Het kabinet kiest voor een groeimechanisme waarin de sector groei kan verdienen door eerst aan randvoorwaarden te voldoen. Een onafhankelijk consortium heeft in de plan-MER doorgerekend wat dit in een optimistisch scenario qua groei zou kunnen betekenen. Daarbij moet worden aangetekend dat deze berekeningen zijn gemaakt voor de coronacrisis uitbraak. Het consortium heeft 2018 als basisjaar gehanteerd.</p>
108	<p>Kunt u toelichten wat de actuele verwachting is ten aanzien van de vaststelling en inwerkingtreding van LVB-2? Kunt u bevestigen dat LVB-2 niet meer vastgesteld wordt onder dit kabinet?</p> <p>Zie het antwoord op vraag 77.</p>
109	<p>Wat is uw actuele planning voor de besluitvorming en de inwerkingtreding van de vastlegging van het NNHS in een LVB-1?</p> <p>Zie het antwoord op vraag 58.</p>
110	<p>Kunt u toelichten of u nog steeds stuurt op vastlegging van een plafond van 500.000 vluchten, waarvan 32.000 in de nacht in LVB-1?</p> <p>Zie het antwoord op vraag 58.</p>
111	<p>Kunt u toelichten op welke wijze de afspraken uit het Aldersakkoord en de opeenvolgende aanpassingen daarvan worden verwerkt in het LVB-1?</p> <p>Zie het antwoord op vraag 51.</p>
112	<p>Op welke termijn wilt u aansluiten bij de doelen van het Parijsakkoord?</p> <p>Voor de positie van de luchtvaart ten opzichte van het Parijsakkoord verwijs ik ook naar de antwoorden op de vragen 8 en 10.</p> <p>Voor het halen van de klimaatdoelstellingen van Parijs zijn wereldwijd ambitieuze doelstellingen nodig voor de internationale luchtvaart. 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 luchtvaart op termijn aan de 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. Daarvoor gaan we ons internationaal inzetten. Onlangs is door ICAO begonnen met het ontwikkelen van opties voor het vaststellen van een ambitieuze lange termijn reductiedoelstelling voor de internationale luchtvaart. De verschillende opties worden uitgewerkt voor de volgende algemene vergadering van ICAO in 2022.</p>

113	<p>Hoeveel graden zal de aarde opwarmen als elke sector pas in 2050 zijn uitstoot halveert?</p>
	<p>In kader van de Ontwerp-Luchtvaartnota en in de plan-MER is hier geen onderzoek naar gedaan. Het wetenschappelijk klimaatpanel van de VN, het IPCC, brengt regelmatig rapporten uit met de laatste wetenschappelijke kennis over de verhouding tussen de uitstoot van broeikasgassen en mondiale temperatuurstijging. In het speciale rapport over 1,5 graad van het IPCC staat dat om de temperatuurstijging tot 1,5 graad te beperken, de mondiale uitstoot in 2050 netto nul moet zijn, voor 2 graden ligt dit punt rond 2070. De gestelde vraag is naar mijn weten door de wetenschap niet onderzocht. Hier kan ik dan ook geen uitspraken over doen.</p>
114	<p>Wat wordt op pagina 10 bedoeld met de opmerking «Ook wordt gewerkt aan een beter inzicht op de aspecten van het vliegtuigeluid die bepalend zijn voor de door mensen ervaren geluidhinder, om hier met beleid beter op te kunnen sturen»?</p>
	<p>Voor beleid wordt geluidhinder berekend op basis van de gemiddelde geluidbelasting en een op basis van historisch onderzoek vastgelegde relatie tussen gemiddelde geluidbelasting en het aantal geluidgehinderden. Het Rijk onderzoekt of de modelmatig gebruikte relatie nog actueel is en welke variabelen van geluid, naast de gemiddelde geluidbelasting, bepalend zijn voor de hinder en hoe beleidsmaatregelen effectief ingezet kunnen worden om de hinder bij omwonenden te verminderen.</p>
115	<p>Verwacht u dat de internationale afspraken voor de luchtvaartsector zullen worden aangescherpt? Welke rol voorziet Nederland in de aanscherping hiervan?</p>
	<p>Zie ook het antwoord op vraag 112. Het aanscherpen van internationale afspraken is een continue proces. Nederland is hier al jaren bij betrokken op Europees en mondiaal niveau, zoals bij de totstandkoming van de CO₂-certificeringseisen aan vliegtuigen en recenter de fijnstof emissie-eisen voor vliegtuigmotoren. Ook steunt Nederland het voorstel van de Europese Commissie om het klimaatbeleid voor de luchtvaart aan te scherpen via de Europese Green Deal.</p>
116	<p>Hoeveel vluchten vanaf het Nederlandse grondgebied kunnen worden weggenomen door het huidige (internationale) spoor beter te benutten?</p>
	<p>Zoals ik in de Ontwerp-Luchtvaartnota heb aangegeven kunnen volgens het KIM in 2030 tussen de 1,9 en 3,7 miljoen vliegreizen vervangen worden op de belangrijkste bestemmingen tot 800 km vanaf Schiphol. Dan moet de reistijd, frequentie, prijs en comfort van internationale treinreizen wel verbeteren. Hierbij is nog geen rekening gehouden met mogelijke effecten van COVID-19 op aantallen passagiers in treinen. In potentie gaat dit om 12.000–15.000 vliegtuigbewegingen per jaar, zo'n 2–5% van alle vluchten op Schiphol (uitgaande van 150 passagiers per vliegtuig). Dit heeft vooral een netwerkversterkend effect. De CO₂ uitstoot zal niet dalen. Vanwege de historisch opgebouwde rechten op slots van airlines zullen deze slots naar verwachting gebruikt worden voor reizen naar andere (verder gelegen) bestemmingen.</p>
117	<p>Hoeveel vluchten vanaf het Nederlandse grondgebied kunnen worden weggenomen door in te zetten op betere internationale busverbindingen?</p>
	<p>Eerder onderzoek van het KIM⁶ heeft laten zien dat goede grensoverschrijdende busverbindingen veel reizigers kunnen trekken. In hoeverre deze reizigers overstappen uit het vliegtuig is niet onderzocht in het kader van de Ontwerp-Luchtvaartnota.</p>
118	<p>Welke mogelijke investeringen voorziet u in het stimuleren van internationaal treinverkeer en langeafstandsbussen en de dekking daarvan?</p>
	<p>Omdat spoor en luchtvaart elkaar kunnen versterken, werken we met KLM, NS, Schiphol en ProRail aan een gezamenlijke actieagenda. Deze focust op de 6 kansrijke bestemmingen waarbij de trein gezien kan worden als alternatief voor luchtvaart: Brussel, Parijs, Londen, Frankfurt, Düsseldorf en Berlijn. Ik heb in de Kamer al aangegeven dat het actieplan voor eind 2020 beschikbaar komt. Nachttreinen zijn geschikt voor bestemmingen tussen de 800 en 1.250 km, het KIM heeft Kopenhagen, Warschau, Praag, München, Wenen, Zürich, Milaan, en Turijn als potentiële bestemmingen geïdentificeerd. Het kabinet ziet veel meerwaarde in het beter benutten van spoor. De aanleg van nieuw spoor vraagt om een zorgvuldige afweging. Onderzoek van het KIM wijst uit dat er goed gekeken moet worden naar de maatschappelijke kosten en baten. Het grootschalig aanleggen van infrastructuur is bovendien iets dat breder in Europa en gecoördineerd moet gebeuren om de effectiviteit te vergroten. In de Kamerbrief van 11 juli 2019 (Kamerstuk 29 984, nr. 854) heeft de staatsecretaris aangegeven dat het aanbod van internationale busverbindingen over langere afstanden vanuit Nederland groot is en snel groeit. In vergelijking met de trein is de internationale bus in de meeste gevallen langzamer en minder frequent, maar wel goedkoper en biedt meer directe verbindingen aan. Ik sta positief tegenover de ontwikkeling van kwalitatief goed en duurzaam grensoverschrijdend busvervoer voor de reiziger. Er ligt een voorstel van de Europese Commissie voor marktopening in het busvervoer.</p>

119	<p>Kunt u toelichten in hoeverre de ILT op dit moment voldoende kennis en capaciteit heeft om te kunnen handhaven op het veilig gebruik van drones rondom burgerluchthavens?</p> <p>In de huidige nationale dronereggeving maken we onderscheid tussen particulier/recreatief en beroepsmatig gebruik. Voor beroepsmatig gebruik verstrekt de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) vergunningen en eventueel ontheffingen. De ILT ziet ook toe op een juist gebruik daarvan en handhaaft waar nodig. Als iemand zonder de juiste vergunning of ontheffing vliegt, kan de inspectie bestuursrechtelijk handhaven en maatregelen nemen zoals het intrekken van de vergunning of het opleggen van een last onder dwangsom. Ook voor particulieren die met bepaalde drones vliegen gelden regels. Wanneer het om recreatieve drone-gebruikers gaat, handhaaft de politie. Bij overtredingen kan de politie bijvoorbeeld een boete opleggen of de drone in beslag nemen. Waar nodig werken de ILT en de politie samen.</p> <p>De afgelopen maanden is met het oog op de komende Europese droneregels een aantal nieuwe medewerkers bij de ILT gestart op het gebied van vergunningverlening. Er zal ook capaciteitsuitbreiding komen voor de toezichtstaken. In verband met de coronacrisis is de afgelopen tijd op het gebied van toezicht al tijdelijke capaciteit toegevoegd, gericht op de bestuursrechtelijke handhaving van beroepsmatige droneoperaties.</p>
120	<p>Kunt u toelichten of en met welk aandeel de luchtvaartsector op dit moment meebetaalt aan de ontwikkeling van aanvullende veiligheidsmaatregelen op de Nederlandse burgerluchthavens, zoals een bredere inzet van de Koninklijke Marechaussee (Kmar) en de ontwikkeling van meer passagiersvriendelijke beveiligingstechnologieën? Indien hier niet aan wordt meebetaald door de sector, kunt u toelichten waarom niet?</p> <p>De Koninklijke Marechaussee is op de grote luchthavens verantwoordelijk voor de politietaken, voert grenscontroles uit, zet gewapende beveiligers in en houdt toezicht op de beveiliging van de burgerluchtvaart. Bekostiging van deze publieke taken van de Kmar komt voor rekening van de overheid. De beveiligingsprocessen en beveiligingsapparatuur, evenals de doorontwikkeling daarvan, worden middels een beveiligingsheffing door de passagier bekostigd. Daarnaast wordt er in het kader van publiek/private samenwerking op Schiphol gekeken naar de mogelijkheden van gezamenlijke investeringen in de ontwikkeling van een platform om op passagiersvriendelijke wijze de passagiersstroom zo contactloos mogelijk te faciliteren voor zowel de publieke als private processen.</p>
121	<p>Kunt u toelichten of u door de coronacrisis en de rol van de luchtvaartsector ook blijvende gezondheidsmaatregelen voorziet op nationale luchthavens, zoals het verplicht stellen van gezondheidsverklaringen, temperatuurmetingen, of andere maatregelen?</p> <p>Net als bij andere sectoren in de maatschappij zijn de gezondheidsmaatregelen afhankelijk van de ontwikkeling van het Coronavirus. Mocht in de toekomst het virus niet meer verspreid worden dan ligt het in de rede dat ook de gezondheidsmaatregelen in de luchtvaart worden afgebouwd. Dit is niet anders dan voor andere modaliteiten zoals (internationale) treinen, bussen en andere vormen van publiek vervoer.</p>
122	<p>Kunt u toelichten of u ook voornemens bent sociale vestigingseisen voor luchtvaartmaatschappijen deel uit te laten maken van het maatregelenpakket rondom luchtvaartpersoneel? Zo nee, kunt u toelichten waarom niet?</p> <p>Zie antwoord 40.</p>
123	<p>Wat bedoelt u met het gestelde op pagina 27, waar staat dat voor de ontwikkeling van regionale luchthavens draagvlak moet zijn en dat de luchthavens moet passen in de regio? In hoeverre heeft deze beslissing gevolgen voor het niet-onomkeerbare besluit over Lelystad Airport?</p> <p>Zie het antwoord op vraag 44. Het beleid is erop gericht om Lelystad te ontwikkelen als overloopluchthaven van Schiphol. De provincie Flevoland is voorstander daarvan, omdat de ontwikkeling van de luchthaven ook voor werkgelegenheidseffecten in de regio zorgt.</p>
124	<p>Op welke wijze selecteert u toeristen met een hoge toegevoegde waarde? Welke selectiecriteria hanteert u daarbij?</p> <p>Het toeristisch beleid is gericht op het aantrekken van waardevolle bezoekers met een hoge toegevoegde waarde: de juiste bezoeker bij de juiste toeristische bestemming. Dit is ook het uitgangspunt geweest voor de nieuwe subsidieafspraken die het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat heeft gemaakt met het Nederlands Bureau voor Toerisme en Congressen en waarover uw Kamer op 21 januari 2020 is geïnformeerd (Kamerstuk 26 419, nr. 83).</p>

-
- 125 **Hoe denkt u belangrijke innovatieclusters te ondersteunen, nu blijkt dat in de Luchtvaartnota weinig aandacht wordt besteed aan de luchtvaartindustrie, bijvoorbeeld bij Twente Airport, die een basis vormt voor de ambities van het kabinet? Hoe houdt u rekening met de ontwikkeling van een dergelijke locatie bij de herziening van het luchtruim?**
De activiteiten binnen innovatieclusters worden ondersteund via het EZK-instrumentarium met onder andere de PPS-regeling gericht op de versterking van samenwerking binnen de clusters, de MIT-regeling ter stimulering van het MKB en de TO2-subsidieregeling met specifieke aandacht voor toegepast luchtvaartonderzoek. Verder neemt EZK actief deel in de governance van het Europese partnerschap Clean Sky om de onderzoeksprogrammering daarvan zo aantrekkelijk mogelijk te maken voor de Nederlandse luchtvaartsector. Verder wordt aan de duurzame luchtvaartafel onderzocht welk financieel instrumentarium de benodigde versnelling van de innovaties voor de verduurzaming van de luchtvaart mogelijk kan maken. Daarnaast is er aandacht voor onder meer luchtverkeersleiding (ATM) en drones in het kader van innovatie. Vanwege het belang van innovatieclusters en ecosystemen voor Nederland, werkt het kabinet momenteel aan een strategie om bestaande onderzoeks- en innovatie-ecosystemen te versterken en nieuwe toonaangevende clusters tot stand te brengen. Deze strategie is aangekondigd in de groeibrief van december 2019 (Kamerstuk 29 696, nr. 7) en wordt komend najaar met de Kamer gedeeld.
Ten slotte zijn in het kader van de luchtruimherziening wensen van stakeholders in de luchtvaart geïnventariseerd, waaronder ook van Twente Airport. In het vervolg van het project wordt onderzocht op welke manier hieraan invulling kan worden gegeven. Met de stakeholders zal daarbij contact zijn over het toekomstig ontwerp, bij knelpunten en/of bij ontwikkelingen met betrekking tot de ingebrachte wensen.
- 126 **Kunt u aangeven welke effecten het door SEO gestelde, dat vluchten richting Noordoost-Europa (Baltische Staten, Scandinavië, Polen) zeer interessant zijn voor luchtvaartmaatschappijen, heeft op de verdeling van starts en op de (geldigheid van de) berekeningen in het milieueffectrapport, mede in het licht van het vrijgeven van de bestemmingenlijst van Lelystad Airport (vanwege de verkeersverdelingsregel), waardoor nieuwe bestemmingen ontstaan en een andere verdeling van het aantal vluchten op de verschillende (B+-)routes?**
De aannames over de verdeling van aankomend en vertrekkend verkeer wijzigen niet als gevolg van het vrijgeven van de bestemmingen van Lelystad Airport. De noord-zuid-verdeling is gebaseerd op de inschatting van reizigersbehoeften (de vraag naar bestemmingen), zoals aangegeven in het businessplan van Lelystad Airport. In het kader van de actualisatie van het MER uit 2018 zijn de geluidseffecten van de routes in beeld gebracht, zowel voor de eindsituatie van 45.000 vliegtuigbewegingen als voor de tijdelijke situatie met 10.000 vliegtuigbewegingen. Daarbij zijn aannames gedaan over de noord-zuid-verdeling. In de actualisatie van het MER zijn daarvoor meerdere varianten in beeld gebracht. Er zijn daartoe verschillende gevoeligheidsanalyses uitgevoerd, zoals lichtere/zwaardere vliegtuigen en ook andere noord-zuid-verdelingen. Na opening van de luchthaven voor handelsverkeer zal blijken in hoeverre aannames ook in de praktijk zich zo zullen voordoen. Daarom zal in het kader van het monitoring- en evaluatieprogramma worden gemonitord hoe de noord-zuid-verdeling zich in de praktijk ontwikkelt en zich verhoudt tot de aannames die in het MER zijn gedaan. Dit maakt ook onderdeel uit van het eerste evaluatiemoment bij 7.000 vliegtuigbewegingen.
- 127 **Welk belang heeft een overloopluchthaven voor vakantievluchten voor de regio van Lelystad Airport, gezien het gestelde op pagina 36: «Regionale luchthavens moeten zich ontwikkelen voor de regio's waarin ze liggen. Draagt dit bij aan de netwerkqualiteit op die luchthavens»? En hoe versterkt deze luchthaven de netwerkqualiteit van de regio? Hoe onderbouwt u de keuze voor de uitzondering die u beschrijft op pagina 74 van Lelystad Airport, als uitzondering die niet belangrijk is voor de bereikbaarheid van de regio's? En hoe ziet u de bijdrage van de luchthaven aan de regionale economie in dat licht (pagina 77)?**
Lelystad Airport is van belang voor het versterken van de netwerkqualiteit op Schiphol doordat Lelystad als overloopluchthaven functioneert. Vluchten van en naar Lelystad Airport zullen bovendien voorzien in de regionale behoefte aan vliegtuigbewegingen. De ontwikkeling van de luchthaven Lelystad wordt gesteund door de provincie en zorgt voor een positief werkgelegenheidseffecten in de regio.
-

128	<p>Kunt u nader uiteenzetten of en waarom aanhoudende groei van het aantal toegestane vliegbevingen nodig is om de hoofddoelstelling van de connectiviteit, en daarmee het publieke economische belang van Nederland bij groei in de sector, te behalen? Is reeds berekend of en wanneer geen groei meer nodig is om de benodigde connectiviteit te behouden voor het gewenste economische en verbindingseffect? Wordt nut en noodzaak van een plafond aan groei meegenomen in het Beleidskader netwerkqualiteit dat in ontwikkeling is?</p> <p>In de Ontwerp-Luchtvaartnota schets ik dat Schiphol, door aanhoudende groei van de vraag, langdurig te maken heeft met schaarste. Dat betekent dat prijzen kunnen gaan stijgen om vraag en aanbod in evenwicht te brengen, met gevolgen voor de vervoerssamenstelling en het netwerk. Dit kan betekenen dat het aantal unieke bestemmingen waarmee Nederland direct verbonden is, afneemt. Het beleidskader netwerkqualiteit is bedoeld om de internationale verbondenheid van Nederland te beoordelen, en daarmee inzicht te geven in de wenselijkheid van groei gereedeneerd vanuit het publieke belang internationale verbondenheid. Daarnaast kan groei op de lange termijn alleen gerealiseerd worden binnen de in de Ontwerp-Luchtvaartnota geschetste kaders van veiligheid, leefomgeving en klimaat. Het in de vraagstelling genoemde plafond aan de groei komt dus voort uit de andere publieke belangen.</p>
129	<p>Hoe wordt de netwerkqualiteit versterkt door de opening van Lelystad Airport in combinatie met de verkeersverdelingsregel?</p> <p>Onder de werking van de VVR zal een slotaanvraag op Lelystad Airport, bij gelijke prioritering onder de criteria van de EU Slotverordening, met voorrang worden toegekend aan luchtvaartmaatschappijen die een historisch punt-tot-punt slot op Schiphol inzetten voor een vlucht naar een transferbestemming of een dergelijk slot overdragen. Dit geldt voor de eerste 10.000 vliegtuigbewegingen (tot 2023) maar ook – na goedkeuring van de Europese Commissie – van 10.001 tot 25.000 vliegtuigbewegingen. Hierdoor kan door de opening van Lelystad Airport in combinatie met de VVR de netwerkqualiteit van Schiphol worden versterkt en is met de VVR een instrument toegevoegd om te kunnen sturen op de selectieve ontwikkeling van luchtvaart in Nederland.</p> <p>De nieuwe Europese Commissie zal de komende periode de Europese slotverordening herzien. In dat kader zal Nederland, in het verlengde van VVR en in lijn met de motie van het lid Kröger (Kamerstuk 31 936, nr. 540), verder aandringen op aanscherping van het (nationale) instrumentarium, zodat de slotcoördinator bij de toewijzing van slots meer rekening moet houden met de netwerkqualiteit en duurzaamheid. Hierover wordt binnenkort het gesprek gestart met betrokken partijen en zal er met EU-lidstaten worden samengewerkt met soortgelijke uitdagingen. Naast de herziening van de Europese slotverordening zullen lagere tarieven dan Schiphol, nieuwe sturingsinstrumenten en/of een nieuwe VVR eraan bijdragen dat Lelystad Airport ook voor de resterende 20.000 vliegtuigbewegingen – na 25.000 vliegtuigbewegingen – de rol van overloopvluchthaven kan blijven vervullen ten behoeve van de versterking van de netwerkfunctie van Schiphol.</p>
130	<p>Gelden de vragen over het belang van een route vanaf Schiphol op pagina 38 ook voor de routes vanaf andere luchthavens? Kunt u dit antwoord toelichten?</p> <p>De vragen waaraan wordt gerefereerd zijn ter illustratie opgenomen om te laten zien welke elementen in een beleidskader netwerkqualiteit voor de luchthaven Schiphol een plek zouden kunnen krijgen. Op pagina 37 staat aangegeven dat het beleidskader kan worden gebruikt voor een inventarisatie van de netwerkqualiteit op de Nederlandse luchthavens. Nog uitgezocht moet worden of een universeel beleidskader afdoende is, of dat er meerdere kaders worden ontwikkeld voor de regionale luchthavens.</p>
131	<p>Schuift de voorgenomen opening van Lelystad Airport verder op, als het langer duurt voordat Schiphol weer capaciteitsproblemen verwacht? En hoe werkt de goedgekeurde verkeersverdelingsregel, zolang er geen schaarste aan slots is op Schiphol?</p> <p>Zie mijn antwoord op vraag 75.</p>
132	<p>Hoe moet een besluit over Lelystad Airport gezien worden in de context van de besluitvorming over de Luchtvaartnota en de herziening van het luchtruim?</p> <p>In 2008 is besloten om de vraag naar vliegtuigbewegingen te accommoderen op Schiphol, Eindhoven en Lelystad Airport waarbij Schiphol een primaire functie heeft in het netwerkverkeer en de luchthavens Eindhoven en Lelystad beschikbaar zijn voor punt tot punt vluchten (vakantieverkeer). In 2015 heeft dit geleid tot het Luchthavenbesluit Lelystad waarna de luchthaven is ingericht op de komst van groot handelsverkeer. De opening van Lelystad Airport maakt onderdeel uit van het regeerakkoord en is daarmee uitgangspunt van het kabinetsbeleid en in deze Luchtvaartnota herbevestigd.</p>

-
- 133 **Waarom is er in de Luchtvaarnota voor gekozen om de opening van Lelystad Airport te koppelen aan de overloop op Schiphol, en waarom heeft u er niet voor gekozen om overloop van vliegverkeer op te lossen met bestaande vliegvelden waar nog ruimte is?**
 In 2008 is besloten om de vraag naar vliegtuigbewegingen te accommoderen op Schiphol, Eindhoven en Lelystad Airport waarbij Schiphol een primaire functie heeft in het netwerkverkeer en de luchthavens Eindhoven en Lelystad beschikbaar zijn voor punt tot punt vluchten (vakantieverkeer). In de Luchtvaartnota (2009) heeft het kabinet een definitieve afweging gemaakt van de verschillende alternatieven voor de opvang van de groei van Schiphol. In deze afweging is voor een verdeling van de groei over de regionale luchthavens gekeken naar het gehele luchthavenstelsel in Nederland, dus ook naar de luchthavens Maastricht, Twente, Rotterdam en Groningen. Nagegaan is wat, gelet op de maatschappelijke kosten en baten, de meest kosteneffectieve manier is om de groei van vliegtuigbewegingen op de luchthavens van Lelystad en Eindhoven op deze regionale luchthavens te accommoderen.
- 134 **Waar is de stelling «De beleidsaanpak om de hinder te verminderen sluit goed aan bij de overlast die mensen ervaren» op gebaseerd, aangezien het aantal klachten over geluidsoverlast de laatste jaren juist toeneemt? Wat wordt bedoeld met deze opmerking?**
 De geparafraseerde zin betreft geen stelling over de huidige situatie. De alinea in de Ontwerp-Luchtvaartnota op pagina 45 waarnaar de vraag refereert sluit aan op de voorafgaande alinea waarin een beleidsmatig wensbeeld van 2050 wordt geschetst. Zie ook het antwoord op vraag 114.
- 135 **Wat is het beleid omtrent de slots van nachtvluchten, in het kader van de doelstelling om minder nachtvluchten te organiseren?**
 De luchtvaartexploitant stelt de beschikbare capaciteit – zo ook voor de nacht – twee keer per jaar vast, rekening houdend met de wettelijke grenzen. De slotcoördinator verdeelt de beschikbare capaciteit. Bij wijzigen in de beschikbare capaciteit ziet de slotcoördinator op de uitvoering hiervan bij de uitgifte van slots voor dat seizoen.
- 136 **Op basis waarvan kan worden afgedwongen dat het aantal nachtvluchten inderdaad zal afnemen?**
 Het aantal vliegtuigbewegingen in de nacht staat opgenomen in het Luchthavenverkeersbesluit conform de wet Luchtvaart. Een vermindering van het totaal aantal nachtvluchten zal dan ook moeten worden opgenomen in een wijziging van het Luchthavenverkeersbesluit.
- 137 **Wat wordt bedoeld met maatregelen die de hinder voor bewoners compenseren?**
 Het kabinet wil dat er afspraken komen per luchthaven met de partijen in de regio over het vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving en maatregelen die de hinder voor bewoners verminderen en compenseren. Compensatie kan onderdeel zijn van een set beleidsmaatregelen om de negatieve geluidsbeleving bij omwonenden ter verminderen. Bijvoorbeeld een investering in de kwaliteit van de directe leegomgeving. Zie ook het antwoord op vraag 114.
- 138 **Welke investeringen zijn er, nu blijkt dat de Luchtvaartnota geheel gebaseerd is op de onzekere aanname van een snelle duurzame innovatie van de luchtvaart, onder andere door elektrisch vliegen en drones, op dit gebied nog van dit kabinet te verwachten? Hoe ziet u de rol van de overheid in deze ontwikkeling in de komende tien jaar?**
 Op het gebied van de uitvoering van het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart zal dit kabinet nog de aanloopkosten afdekken. Toekomstige kabinetten zullen moeten besluiten over verdere investeringen. Binnen de Duurzame Luchtvaarttafel wordt met de partijen via werkgroepen en actieprogramma's gewerkt aan de verdere uitwerking van de doelen en instrumenten om CO₂ te reduceren. Hiervoor zijn voldoende middelen nodig. Omdat veel toepassingen nog niet klaar zijn voor de markt, is een financiële impuls vanuit de overheid van belang en te rechtvaardigen, in aanvulling op normering en stimulering via beleid. De overheid kan immers ook knelpunten in de wet- en regelgeving wegnemen, nieuwe markten helpen creëren, goede informatie geven en zorgen voor optimale samenwerkingsverbanden (zowel nationaal, op Europees en op internationaal niveau).
- 139 **Waarop wordt de aanname in de Luchtvaartnota gebaseerd dat toekomstige innovaties op het gebied van duurzaamheid en verminderen van overlast allemaal tijdig, effectief en kostenefficiënt zullen zijn? Kunt deze aanname verder onderbouwen?**
 Ik veronderstel dat u doelt op de aannames in de plan-MER. Het onderzoeksconsortium heeft op basis van inzichten uit de bestaande literatuur aannames gedaan waarmee de effecten van de voorkeursstrategie zijn bepaald.
-

140	<p>In hoeverre zal de onderzochte mogelijke reductie van het aantal nachtvluchten (tussen 23.00 en 7.00 uur) al verankerd worden in LVB-1? En in LVB-2?</p> <p>Zoals ik uw Kamer schreef in mijn brief van 5 juli 2019, alsook bij de publicatie van de Ontwerp-Luchtvaartnota hecht het kabinet aan het reduceren van de hinder in de nacht. Om die reden is bijvoorbeeld het reduceren van het aantal nachtvluchten onderdeel van de voorgestelde verdiensystematiek van LVB2. Dit is ook onderdeel van de gesprekken die ik voer met KLM in het kader van de te verlenen steun. Voor het besluit over LVB2 geldt dat dit nu in een ander licht staat en ik hier een eerste stap in zet met het NRD. Mijn uitgangspunt daarbij is dat de hinder in de nacht omhoog moet en als voortdurende opgave geldt voor Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen. Ik zal uw Kamer nader informeren over de uitwerking van deze reductie in de luchthavenverkeersbesluiten.</p>
141	<p>Kunt u toelichten welke kaders u meegeeft aan het uit te voeren onderzoek naar economische effecten van een vermindering van het aantal nachtvluchten?</p> <p>Op dit moment laat ik onderzoek doen naar verschillende reducties van het aantal nachtvluchten. Daarbij worden onder andere ook de mogelijke gedragsreacties van luchtvaartmaatschappijen en de milieu en economische effecten in kaart gebracht. U ontvangt dit onderzoek wanneer ik u informeer over de nadere uitwerking van de nachtvluchtreductie.</p>
142	<p>Kunt u de voorwaarden die gesteld gaan worden aan groei verder concretiseren?</p> <p>De voorwaarde die op pagina 46 van de Ontwerp-Luchtvaartnota wordt genoemd luidt dat de negatieve gezondheidseffecten door de luchtvaart moeten verminderen, waarbij het gaat om geluidbelasting en de uitstoot van schadelijke stoffen voor mens, natuur en klimaat. De uitwerking gaat plaatsvinden in regelgeving zoals luchthavenbesluiten en afspraken met stakeholders.</p>
143	<p>Waarom kiest u niet voor een landelijke verbeteringsnorm, nu uit de Luchtvaartnota blijkt dat het groeiverdienmodel regionaal moet worden ingevuld?</p> <p>De doelstelling van afname van de negatieve gezondheidseffecten is generiek en geldt landelijk. De concretisering in toetsbare en handhaafbare regels en afspraken vindt plaats per luchthaven zodat recht kan worden gedaan aan regionale verschillen.</p>
144	<p>Wat wordt gedaan met eerdere draagvlakverkenningen rond diverse luchthavens waaruit voortkwam dat er geen draagvlak is voor groei?</p> <p>De Ontwerp-Luchtvaartnota is tot stand gekomen na overleg met veel belanghebbenden. In hoofdstuk 10 wordt hierover verantwoording afgelegd. De meningen over luchtvaart lopen uiteen. Uit draagvlakverkenningen blijkt draagvlak voor luchtvaart bij grote groepen en zijn grote groepen tegelijkertijd kritisch ten aanzien van de negatieve effecten. Het kabinet kiest niet voor groei maar voor een nieuwe koers met een balans tussen vier publieke belangen. Als luchtvaart stiller, schoner en zuiniger wordt kan groei een uitkomst zijn.</p>
145	<p>Wat wordt op pagina 47 bedoeld met groot commercieel verkeer? Vallen vakantie-Boeings 737–700 en de 737–800 van Transavia en andere luchtvaartmaatschappijen hier ook onder? Kunt u een gedetailleerd overzicht verschaffen?</p> <p>Met die passage wordt handelsverkeer bedoeld. De definitie daarvan is vastgelegd in artikel 1.1 van het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol en luidt: «Verkeersvluchten van luchtvaartmaatschappijen die open staan voor individuele boekingen voor passagiers, vracht of post, en die betreffen: geregelde vluchten, zijnde lijnvluchten of commerciële vluchten uitgevoerd op een vaste route volgens een gepubliceerde dienstregeling, en niet-geregelde vluchten, zijnde chartervluchten in het passagiers- en vrachtvervoer of commerciële vluchten met een ongeregeld karakter.» De vluchten die Transavia uitvoert met een Boeing 737–800 vallen onder deze definitie. Privévluchten, ongeacht de grootte van het toestel, vallen buiten de definitie. In dat geval is sprake van general aviation.</p>
146	<p>Wat wordt in het kader van de gesprekken met omwonenden van luchthavens bedoeld met de opmerking «Ze moeten rekening houden met de door de rijksoverheid geschetste ambities»? Is dit een verkapt dreigement aan omwonenden? Wat zijn de gevolgen voor omwonenden die zich niet wensen te scharen achter de groeiambities van het Rijk?</p> <p>De geparafraseerde regel staat in een context waarin wordt aangegeven dat het Rijk van de luchthavens verwacht dat zij met belanghebbende partijen in hun regio de gewenste ontwikkeling verkennen. Bij dit overleg moet rekening worden gehouden met alle vier de publieke belangen van veiligheid, internationale bereikbaarheid, gezondheid en duurzaamheid. Hiermee geeft het Rijk aan richting alle partijen, dat het zal toezien op balans in de uitwerking.</p>
147	<p>Wat is per Nederlandse luchthaven het plan om de geluidsoverlast te verminderen en te handhaven op afwijkingen van routes?</p> <p>In de Ontwerp-Luchtvaartnota staat beschreven dat aanpak van de geluidsoverlast maatwerk per luchthavenomgeving vergt. Deze aanpak moet nog uitgewerkt gaan worden met de nieuwe luchthavenbesluiten per luchthaven. Zie ook antwoord 146.</p>
148	<p>Wat zijn per Nederlandse luchthaven de concrete doelen op het gebied van het beperken van geluidhinder?</p> <p>Zie het antwoord op vraag 146.</p>

149	<p>Kunt u per Nederlandse luchthaven inzichtelijk maken hoe de WHO-geluidnormen wel of niet worden overschreden?</p> <p>Recent heeft u het rapport «motie Schonis en de WHO-richtlijnen voor omgevingsgeluid» met een eerste beleidsreactie daarop ontvangen (Kamerstuk 29 383, nr. 343). In het rapport maakt het RIVM een vergelijking tussen het Nederlands geluidbeleid en de WHO-richtlijnen. Het RIVM concludeert dat de WHO-advieswaarden geeft, die niet één-op-één vergelijkbaar zijn met normen in het Nederlands beleid. Daarom is het gevraagde inzicht niet mogelijk. Nadere uitwerking van (het RIVM-advies over) de WHO richtlijnen zal in het kader van de Luchtvaartnota plaatsvinden.</p>
150	<p>Kunt u per Nederlandse luchthaven inzichtelijk maken hoe de geluidhinder concreet zal worden teruggedrongen?</p> <p>In de Ontwerp-Luchtvaartnota staat beschreven dat aanpak van de geluidsoverlast maatwerk per luchthavenomgeving vergt. Deze aanpak moet nog uitgewerkt gaan worden met de nieuwe luchthavenbesluiten per luchthaven. Zie ook antwoorden 146.</p>
151	<p>Hoe wordt concreet invulling gegeven aan het versterken van het geluidsbeleid?</p> <p>De Ontwerp-Luchtvaartnota vormt de agenda voor de lange termijn en geeft richting met een nieuw perspectief. De Luchtvaartnota wordt uitgewerkt in een adaptief uitvoeringsprogramma, dat periodiek wordt geactualiseerd. Hierin zal ook de uitwerking van geluidsbeleid verder geconcretiseerd worden. Zie ook antwoord 146.</p>
152	<p>Uit welk jaar komen de in de Luchtvaartnota gebruikte gegevens omtrent geluidsbelasting?</p> <p>In de Ontwerp-Luchtvaartnota worden geen concrete geluidsbelastingcijfers genoemd en wordt niet aaneen bepaald jaar gerefereerd.</p>
153	<p>Betekenen de woorden «De verbeteringen van het luchtruim zijn onderdeel van de roadmap 2023–2035» dat tot 2035 in de regio, bijvoorbeeld rondom Lelystad Airport, geen definitieve besluiten hoeven te worden genomen? Hoe verhoudt dit zich tot uw toezegging dat het luchtruim in 2023 is herzien?</p> <p>Zie het antwoord op vraag 22.</p>
154	<p>Kunt u per Nederlandse luchthaven inzichtelijk maken hoe en in welke mate de uitstoot van (ultra)fijnstof concreet zal worden teruggedrongen?</p> <p>Wat betreft ultrafijnstof bestaat er nog geen duidelijkheid over de gezondheidseffecten. Daarom loopt er een onderzoeksprogramma bij het RIVM en heeft het Rijk de Gezondheidsraad om advies gevraagd om te komen tot generiek beleid voor ultrafijnstof voor alle bronnen, niet alleen luchtvaart. Op basis hiervan zal het Rijk besluiten over toekomstig beleid voor ultrafijnstof. Dan ook kunnen de maatregelen per luchthaven concreet worden uitgewerkt. Vooruitlopend hierop wil het Rijk dat luchthavens een actieplan uitwerken om de uitstoot van ultrafijnstof te verminderen. Zie ook het antwoord op vraag 24.</p>
155	<p>Waarom is de Luchtvaartnota zo kort van stof over het terugdringen van de uitstoot van ultrafijnstof?</p> <p>Wat betreft ultrafijnstof bestaat er nog geen duidelijkheid over de gezondheidseffecten. Daarom loopt er een onderzoeksprogramma bij het RIVM en heeft het Rijk de Gezondheidsraad om advies gevraagd om te komen tot generiek beleid voor ultrafijnstof voor alle bronnen, niet alleen luchtvaart. Op basis hiervan zal het Rijk besluiten over toekomstig beleid voor ultrafijnstof. Zie ook het antwoord op vraag 24.</p>
156	<p>Met hoeveel procent bent u voornemens de uitstoot van vervuilende stoffen terug te brengen in 2030, als de gezondheidsschade wordt gehalveerd?</p> <p>Doel van het Schone Lucht Akkoord is 50% gezondheidswinst afkomstig van binnenlandse bronnen in 2030 ten opzichte van 2016. Dit is niet eenduidig om te rekenen naar een reductie van de uitstoot van vervuilende stoffen. Dit beleidsdoel wordt verder geconcretiseerd. Bijvoorbeeld voor ultrafijnstof bestaat er nog geen duidelijkheid over de gezondheidseffecten. Zie ook het antwoord op vraag 24.</p>
157	<p>Kunt u per Nederlandse luchthaven inzichtelijk maken hoe de uitstoot van stikstof, inclusief de uitstoot op grote hoogte als gevolg van vliegbewegingen vanaf dat vliegveld, concreet zal worden teruggedrongen?</p> <p>Zie het antwoord op vraag 24.</p>
158	<p>Kunt u per Natura 2000-gebied aangeven hoe het beleid in de Luchtvaartnota bijdraagt aan het daadwerkelijk beschermen en herstellen van deze natuurgebieden?</p> <p>De Ontwerp-Luchtvaartnota bevat generiek strategisch beleid dat recht doet aan het belang van de natuur. Het gaat niet in op beleid voor specifieke natuurgebieden. Het kabinet wil dat de uitstoot van stikstof verminderen. Zie ook het antwoord op vraag 24.</p>
159	<p>Op welke wijze voorkomt u dat dezelfde stikstofreductie aan meerdere sectoren wordt toegeschreven door het gebruik van de term «luchthaven gerelateerde economische activiteiten die samenhangen met de luchtvaart»?</p> <p>In de Ontwerp-Luchtvaartnota wordt (op pagina 55) verwezen naar het advies over een integrale lange termijn aanpak stikstof van het Adviescollege Stikstofproblematiek. Mede op basis van dat advies zal de afstemming van de bijdragen aan de stikstofreductie tussen de sectoren uitgewerkt worden.</p>

-
- 160 **Aan welke sector wordt de reductie toegeschreven als een bedrijf zowel geschaard kan worden onder een «luchthaven gerelateerde economische activiteit die samenhangt met de luchtvaart» als (bijvoorbeeld) onder de logistieke sector en als er voor beide sectoren reductiedoelen zijn afgesproken?**
Zie het antwoord op vraag 159.
- 161 **Op welke basis is de aanname gedaan dat in 2050 alle vluchten tot 500 km elektrisch uitgevoerd kunnen worden?**
In het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart hebben de betrokken partijen de ambitie afgesproken dat in 2050 alle korte afstandsvluchten vanuit Nederland tot ca. 500 km volledig elektrisch uitgevoerd worden. Het realiseren van deze ambitie is in het Actieprogramma Hybride Elektrisch Vliegen door deze partijen verder uitgewerkt. Over dit actieprogramma is uw Kamer geïnformeerd via mijn brief van 5 maart jl. (Kamerstuk 31 936, nr. 727).
- 162 **Kunt u per Nederlandse luchthaven inzichtelijk maken hoe de uitstoot van broeikasgassen, inclusief de uitstoot op grote hoogte als gevolg van vliegbewegingen vanaf dat vliegveld, concreet zal worden teruggedrongen?**
Zoals beschreven in de antwoorden op de vragen 5, 26 en 49 wordt voor de borging van klimaatdoelen nadrukkelijk gekeken naar de mogelijkheid om grenswaarden vast te leggen in de vorm van een CO₂-emissieplafond per burgerluchthaven. Dit plafond zal nader worden uitgewerkt. Onderdeel daarvan is de verdeling van het nationale CO₂-budget over de verschillende luchthavens. Per luchthaven zal worden bekeken via welk reductie-pad het vereiste niveau van CO₂-uitstoot in 2030 kan worden bereikt.
- 163 **Waarom is gekozen voor een doel van 50% minder CO₂-uitstoot voor de luchtvaartsector, daar waar alle sectoren klimaatneutraal moeten zijn in 2050? Wat rechtvaardigt deze uitzonderingspositie? Houdt deze stand in het licht van de recente uitspraak van de Britse rechter over Heathrow?**
Zie ook het antwoord op vraag 112.
De reductie van 50% in 2050 ten opzichte van 2005 lijkt sterk op het doel dat mondiaal wordt gehanteerd. Nederland loopt echter jaren vóór op andere landen door deze reductie volledig binnen de luchtvaartsector zelf te realiseren. Reducties via systemen als het EU ETS en CORSIA dragen weliswaar bij aan het halen van de klimaatdoelstelling van Parijs, maar tellen niet mee voor de door Nederland gehanteerde klimaatdoelen voor de luchtvaart. Door te reduceren binnen de luchtvaartsector zelf beoogt het kabinet de energietransitie binnen de luchtvaartsector te versnellen.
Zoals beschreven in de Ontwerp-Luchtvaartnota heeft een internationale aanpak voor de luchtvaart de voorkeur boven een nationale aanpak en zitten er 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 Nederlandse luchtvaartsector en een verslechtering geven van het verbindingennetwerk zonder dat daar echte klimaatwinst op wereldwijd niveau tegenover staat.
Over de recente uitspraak van de Britse rechter over Heathrow heb ik uw Kamer uitgebreid geïnformeerd in reactie op Kamervragen van respectievelijk het lid Van Raan (PvdD, Aanhangsel Handelingen II 2019/20, nr. 2521) en de leden Paternotte (D66), Gijs van Dijk (PvdA) en Bruins (ChristenUnie, Aanhangsel Handelingen II 2019/20, nr. 2523).
- 164 **Kunt u nader uiteenzetten wat het tijdpad wordt van het beoogde CO₂-emissieplafond? Worden deze meegenomen in LVB-1 of LVB-2?**
De uitwerking van een CO₂-emissieplafond per burgerluchthaven zal plaatsvinden binnen het actieprogramma Doelen en Monitoring van de Duurzame Luchtvaarttafel, zoals genoemd in de antwoorden 48 en 83. In eerste instantie zal dit plafond gericht zijn op het behalen van het klimaatdoel voor 2030. Voor Schiphol wordt gezien hoe deze systematiek kan worden verankerd in het luchthavenverkeersbesluit.
- 165 **Welke instrumenten en maatregelen verwacht u in te kunnen zetten bij een CO₂-emissieplafond?**
Zie het antwoord op vraag 5.
- 166 **Kunt u nader uiteenzetten wat de relatie tussen het CO₂-emissieplafond en het Klimaatakkoord zal zijn? Gaat er sprake zijn van een dalend emissieplafond?**
Voor het onderscheid tussen de aanpak van binnenlandse emissies en de emissies van de internationale luchtvaart verwijs ik u naar de antwoorden op de vragen 8 en 10. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 162 zal per luchthaven worden bekeken via welk reductiepad het vereiste niveau van CO₂-uitstoot in 2030 kan worden bereikt.
-

-
- 167 **Waarom is voor het (technisch gezien onrealistische) scenario gekozen waarin bij de berekening van CO₂-besparing, bestaande vliegtuigen en hun routes een-op-een vervangen zijn door even grote elektrische vliegtuigen die dezelfde routes vliegen, terwijl elektrische vliegtuigen – zeker wanneer zij batterijgebaseerd zijn – kleiner zullen zijn en andere (kortere) routes zullen vliegen, waardoor deze berekening geen betrouwbaar beeld kan geven van de te verwachten CO₂-besparing?**
De wijze waarop de vervanging van vliegtuigen op fossiele kerosine in 2050 zal hebben plaatsgevonden door vliegtuigen op duurzame brandstoffen en elektrische vliegen kent veel onzekerheden. Het onderzoeksconsortium dat de plan-MER heeft uitgevoerd heeft daarom een aantal aannames gedaan om het onderzoek in de daarvoor beschikbare tijd en met beschikbare gegevens uit te voeren. Vanwege de onzekerheden over de situatie in 2050 is in de plan-MER ook een aantal gevoeligheidsanalyses uitgevoerd met verschillende bijmengpercentages van duurzame brandstoffen en met verschillende percentages elektrisch vliegen per afstandscategorie. De uiteindelijke groei ruimte voor de sector zal overigens gebaseerd zijn op daadwerkelijke klimaateffecten.
- 168 **Met welke nationale overheden voorziet u mogelijkheden om een coalitie te vormen om internationale standaarden verder aan te scherpen?**
De aanscherping van internationale standaarden is een continu proces dat wordt uitgevoerd door het milieucomité van ICAO, waarin zo'n 40 landen en organisaties (industrie, NGO's, wetenschap) met elkaar samenwerken. Binnen dit comité wordt samengewerkt met andere EU-landen en derde landen bij de aanscherping van eisen en standaarden aan vliegtuigen, brandstof en operationele maatregelen.
- 169 **Hoeveel ambitieuzer zou u de huidige klimaatdoelstellingen van de International Civil Aviation Organization (ICAO) voor de luchtvaart willen zien?**
Zoals in de Ontwerp-Luchtvaarnota aangegeven is de ambitie van het kabinet om met de internationale luchtvaart op termijn aan de sluiten bij de doelen voor binnenlandse emissies van de EU en het nationale Klimaatakkoord (als vertaling van het Parijs-Klimaatakkoord) om in 2050 zo goed als klimaatneutraal te zijn. Daarvoor gaan we ons internationaal inzetten. Onlangs is in ICAO begonnen met het ontwikkelen van opties voor het vaststellen van een ambitieuze lange termijn reductiedoelstelling voor de internationale luchtvaart in 2050.
- 170 **Welke gevolgen voorziet u voor de omvang van en de maatregelen voor de luchtvaartsector, indien de CO₂-uitstoot van de internationale luchtvaart in de toekomst aan individuele landen wordt toegerekend?**
De exacte gevolgen hiervan zijn niet onderzocht. In de Ontwerp-Luchtvaarnota is aangegeven dat de mogelijkheid bestaat dat de CO₂-uitstoot van de internationale luchtvaart op termijn aan landen wordt toegerekend, net zoals nu al gebeurt voor de emissies van binnenlandse activiteiten. Toerekening aan landen zou betekenen dat de CO₂-uitstoot van de luchtvaart moet worden opgeteld bij het totale nationale CO₂-budget van Nederland voor binnenlandse emissies. Daarmee zouden de communicerende vaten, zoals beschreven in het antwoord op vraag 10, worden verplaatst naar het nationale niveau. Met nationaal klimaatbeleid voor luchtvaart beperkt het kabinet nu al de effecten van dit risico.
- 171 **Klopt het dat het «compenseren van CO₂-uitstoot in andere sectoren» in de toekomst steeds minder mogelijk is, aangezien de meeste andere sectoren hun uitstoot op veel kortere termijn zullen moeten verminderen? Zo nee, hoe zit het dan?**
De mogelijkheid om CO₂ te compenseren is van veel factoren afhankelijk. Scherpere reductiepaden van landen zullen uiteindelijk leiden tot minder ruimte om CO₂-uitstoot van de ene sector te compenseren met CO₂-reductie buiten deze sector of buiten de eigen landsgrenzen.
Het zijn de landen zelf die de ruimte hiervoor kunnen bepalen. Landen kunnen kiezen of zij reductie in bepaalde sectoren willen gebruiken voor het behalen van de eigen reductiedoelstelling, of beschikbaar willen stellen voor compensatie door bijvoorbeeld de doelstelling van de internationale luchtvaart.
- 172 **Is er gekeken naar het draagvlak bij andere sectoren, die veel eerder dan de luchtvaartsector aan veel verdergaande uitstootreductie zullen werken, om mee te werken aan het compenseren van CO₂-uitstoot door de luchtvaartsector? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat is hierover bekend? Wat zijn de verwachtingen op dit gebied?**
Zie het antwoord op vraag 171.
-

173	<p>Kunt u nader toelichten of in de volgorde van de focus van klimaatmaatregelen, welke nu respectievelijk is; duurzamer vliegen, compenseren en alternatieven voor vliegen, ook preferentie wordt gehanteerd? Zo ja, kunt u toelichten waarom u voor deze volgorde gekozen heeft?</p>
	<p>In de volgorde van de drie sporen zit een preferentie. 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 CO₂-uitstoot binnen de luchtvaartsector zelf (spoor 1: duurzamer vliegen). De gekozen klimaatinstrumenten 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 CO₂-uitstoot via reducties uit internationale systemen als het EU ETS en CORSIA leidt tot een directe CO₂-reductie buiten de luchtvaartsector (spoor 2: compenseren). Zoals beschreven in het antwoord op vraag 163 telt deze reductie niet mee voor het behalen van de Nederlandse klimaatdoelen voor de luchtvaart. Maar voor het klimaat telt het wel.</p>
174	<p>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.</p> <p>Welk tijdpad voorziet u om de maatschappelijke kosten en klimaatkosten beter te internaliseren in de prijs van het vliegen?</p> <p>Het klimaatbeleid voor de luchtvaart is primair gericht op het reduceren van maatschappelijke kosten als gevolg van CO₂-uitstoot. Het internaliseren van dergelijke kosten zou bij volledige reductie dan niet meer nodig zijn. In de Ontwerp-Luchtvaartnota is aangegeven dat het beprijzen van de luchtvaart verschillende doelen kan dienen: fiscale vergoening, internaliseren van kosten en het vermindere van de CO₂-uitstoot van de luchtvaart. Beprijzing valt binnen de sporen 2 en 3 van klimaatinstrumenten, zoals beschreven in het antwoord op vraag 173.</p>
175	<p>Wat is in de wetenschappelijke literatuur de spreiding van de inschattingen van de niet CO₂-klimaatemissies?</p> <p>Over het ontstaan, het gedrag en het klimaateffect van deze emissies bestaat wetenschappelijk nog veel onzekerheid. De omvang van het effect is onder andere afhankelijk van de termijn waarnaar wordt gekeken. Niet-CO₂ klimaatemissies hebben een veel korte levensduur dan CO₂ waardoor – in tegenstelling tot bij CO₂-emissies – minder of geen cumulatief effect optreedt. Het cijfermatig beantwoorden van deze vraag vereist meerdere keuzes en aannames. De uitwerking van een aanpak voor niet-CO₂ klimaatemissies zoals beschreven in het antwoord op vraag 83 is juist hierop gericht.</p>
176	<p>Is het waar dat u nu bij de berekening van het klimaateffect van de luchtvaart geen rekening houdt met niet CO₂-klimaatemissies?</p> <p>In de plan-MER is per scenario het effect op niet-CO₂-klimaatemissies kwalitatief ingeschat. De kwantitatieve berekeningen in de plan-MER onder het thema Klimaat hebben alleen CO₂-emissies meegenomen, omdat de klimaatdoelen in de Ontwerp-Luchtvaartnota zich richten op CO₂-reductie in 2030 en 2050. Voor de klimaateffecten van niet-CO₂-emissies van de luchtvaart wordt nog een aanpak geformuleerd. Zie ook het antwoord op vraag 83.</p>
177	<p>Waaruit blijkt dat er een einde komt aan het telkens weer oprekken van de capaciteitsgrenzen van de verschillende Nederlandse luchthavens?</p> <p>Door te sturen op vier publieke belangen waarbij het kabinet het van belang vindt om de veiligheid te garanderen en de geluidsoverlast en de milieu impact van de luchtvaart naar beneden te brengen. Dit zal aantoonbaar vorm moeten krijgen voordat de sector groei kan verdienen.</p>
178	<p>Kunt u motiveren waarom u het onderbrengen van alle luchthavens in een holding niet wenselijk vindt, aangezien op deze wijze de systeembenadering optimaal kan worden vormgegeven?</p> <p>Zie het antwoord op vraag 68.</p>

179	<p>Is in de Luchtvaartnota de conclusie van het Blueconomy-rapport Schone en stille luchtvaart (2019) meegenomen dat het niet volstaat om alleen op technologische ontwikkelingen in te zetten? Zo ja, waar blijkt dat uit?</p> <p>Zoals ook in het antwoord op vraag 5 aangegeven, kiest het kabinet in de Ontwerp-Luchtvaartnota ervoor zich ervan te verzekeren dat de klimaatdoelen voor de internationale luchtvaart daadwerkelijk worden gerealiseerd. De doelen zullen daarom worden geborgd. Onderzocht wordt nog hoe dit het beste kan. Daarbij wordt nadrukkelijk gekeken naar de mogelijkheid om grenswaarden vast te leggen in de vorm van een CO₂-emissieplafond per burgerluchthaven. Daarnaast zet het kabinet in op het verminderen van de CO₂-uitstoot binnen de luchtvaartsector door de inzet van duurzame brandstoffen en andere technologische innovaties, zoals nieuwe vliegtuigontwerpen en nieuwe vormen van aandrijving.</p>
180	<p>Is in de Luchtvaartnota de conclusie van het Blueconomy-rapport Schone en stille luchtvaart (2019) meegenomen, dat het gecombineerde (maximale) reductiepotentieel van technologische ontwikkelingen 35% tot 70% zou kunnen zijn en dat bij het doel voor 2050 van 50% reductie ten opzichte van 2005 (zoals gehanteerd in de Luchtvaartnota) er in beide gevallen (hoog en laag potentieel) dus nog een beleidsgat overblijft van 1,2 tot 8,2 Mton CO₂-equivalenten? Zo ja, waar blijkt dat uit?</p> <p>In deze Blueconomy-verkenning is door Blueconomy als vingeroefening het totale emissiereductiepotentieel ingeschat van de gecombineerde technologische maatregelen uit het rapport <i>Emissiereductiepotentieel in de Nederlandse luchtvaart</i> van RHDHV (2019). Op basis van dit RHDHV-rapport, de verkenning van Blueconomy, de planMER Luchtvaartnota en het PBL-rapport <i>Parijsakkoord en luchtvaart (2019)</i> is geconstateerd dat het onzeker is in welk tempo en op welke schaal duurzame brandstoffen en nieuwe vliegtuigontwerpen en aandrijvingen leiden tot minder CO₂-uitstoot. Gezien de vele onzekere ontwikkelingen is in de Ontwerp-Luchtvaartnota aangegeven dat het kabinet kiest voor een adaptieve aanpak. Regelmatig wordt bekeken of we op schema liggen voor het halen van deze doelen en of het nodig is het beleid bij te stellen.</p>
181	<p>Kunt u nader uiteenzetten of en hoe de effecten van innovaties gemeten, gevolgd en gehandhaafd gaan worden in de innovatiestrategie en uitvoeringsagenda?</p> <p>Voor de verschillende technologiesporen, genoemd in de Ontwerp-Luchtvaartnota, zal een innovatiestrategie en uitvoeringsagenda worden opgesteld. Hierbij wordt zoveel als mogelijk aangesloten bij de actieprogramma's van het Akkoord Duurzame Luchtvaart. De voortgang en effecten van de ontwikkeling en toepassing van innovaties (bijvoorbeeld de inzet van duurzame brandstoffen en innovaties m.b.t. hybride-elektrisch vliegen) worden hierbij ook in beeld gebracht.</p>
182	<p>Geldt de mogelijkheid voor het indienen van direct beroep bij de bestuursrechter ook, met terugwerkende kracht, voor de Luchthavenbesluiten voor Lelystad Airport? Zo nee, bent u bereid hiervoor overgangsrecht te creëren?</p> <p>Zie het antwoord op vraag 55.</p>
183	<p>Kunt u toelichten of de mogelijkheid voor het indienen van direct beroep bij de bestuursrechter ook met terugwerkende kracht geldt?</p> <p>Zie het antwoord op vraag 55.</p>
184	<p>Welke bijdragen kunnen de regionale gemeenten/provincies verwachten voor hun bijdrage aan de meetsystemen, nu het ministerie werkt aan nieuwe meetmethoden en – systemen bij de verschillende luchthavens en de kosten hiervoor gedekt worden door de luchtvaartsector via een Omgevingsfonds?</p> <p>In de Ontwerp-Luchtvaartnota wordt allereerst benoemd dat voor alle luchthavens waarvoor het Rijk bevoegd gezag is een meetstrategie wordt opgesteld in het kader van de programmatische aanpak meten vliegtuiggeluid. Deze metingen worden gebruikt om burgers goed te informeren en om de kwaliteit van berekeningen te controleren. De financiering van meetposten voor de verschillende doelen is onderwerp van gesprek met en tussen de omgevingspartijen. Over de voortgang van de programmatische aanpak zal ik u nog voor de zomer informeren. Daarnaast heeft het Rijk Schiphol gevraagd om samen met andere belanghebbenden een plan te maken voor een Omgevingsfonds. Dit zijn twee aparte opgaven met een eigen uitwerking. Van een bijdrage aan meetsystemen via een Omgevingsfonds (al dan niet met terugwerkende kracht) is geen sprake. Zie ook het antwoord op vraag 59.</p>
185	<p>Kunt u toelichten waarom u in de Luchtvaartnota stelt dat implementatie van EU-ETS en CORSIA een financiële afweging is die genomen moet worden door een volgend kabinet? Hoe ziet u de verdeling van de «aanzienlijke kosten voor de aanschaf van emissierechten» waar u het over heeft?</p> <p>De beoordeling van een simultane uitvoering van EU-ETS en CORSIA zal plaatsvinden op basis van een evaluatie van de Europese Commissie. De besluitvorming na het doorlopen van het Europese proces zal naar verwachting pas na aantreden van een volgend kabinet plaatsvinden.</p>
186	<p>Waarom komt het woord «krimp» maar één keer voor in de Luchtvaartnota?</p> <p>Ik heb in de Ontwerp-Luchtvaartnota het beleid opgebouwd langs vier publieke belangen. Daarmee komt kwaliteit centraal te staan in het beleid in plaats van kwantiteit. Krimp is geen beleidsdoelstelling.</p>

187 **Waarom heeft u het advies van de Commissie voor de m.e.r. waarin zij adviseert om alternatieven voor groei, stagnatie of krimp uit te werken, niet overgenomen in de Luchtvaartnota? Waarom komen deze varianten niet terug in de Luchtvaartnota? Bent u bereid dit alsnog op te nemen?**
Zie antwoord op vraag 60.

¹ Kamerstukken 31 936 en 29 665, nr. 646

² Kamerstuk 29 665, nr. 353

³ Kamerstuk 31 936, nr. 518

⁴ Kamerstukken 29 665 en 31 936, nr. 385.

⁵ Kamerstuk 29 665, nr. 287

⁶ Kamerstuk 29 665, nr. 384

⁷ Kamerstuk 29 665, nr. 377

⁸ Bijlage bij kamerstuk 29 984, nr. 854