

32861 Beleidsdoorlichting Infrastructuur en Waterstaat

nr. Lijst van vragen en antwoorden

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief houdende de **Periodieke rapportage artikel 17 Luchtvaart 2016-2022** (Kamerstuk 32861, nr. 86).

De daarop door de minister gegeven antwoorden zijn hierbij afgedrukt.

Nr	Vraag	Antwoord
1	Hoeveel geld is er in de jaren waarop de periodieke rapportage ziet (2016-2022) vanuit de Nederlandse Staat aan staatssteun naar KLM gegaan? Kan hierbij worden aangegeven in welke vorm dit heeft plaatsgevonden, wanneer en hoeveel hiervan is terugbetaald?	In 2020 heeft KLM staatssteun ontvangen ter hoogte van € 3,4 mld. Hiervan bedroeg € 1,0 mld. een directe lening van de Staat, en € 2,4 mld. een private kredietverlening, met een staatsgarantie van 90%. De eerste trekking onder de directe lening heeft plaatsgevonden op 26 augustus 2020. Op die dag is € 277 mln. overgemaakt door de Staat. Op diezelfde dag heeft ook de eerste trekking onder de doorlopende kredietfaciliteit plaatsgevonden ter hoogte van € 665 mln. KLM heeft de directe lening en de banklening (inclusief € 80 mln. rente) terugbetaald, en op 18 april 2023 het steunpakket beëindigd. KLM heeft net zoals veel andere Nederlandse ondernemingen ook gebruik gemaakt van generieke corona steunmaatregelen. KLM heeft € 2,0 mld. subsidie ontvangen via de Noodmaatregel Overbrugging Werkgelegenheid ("NOW") en € 1,5 mld. betaling van loonbelasting werd opgeschort. KLM heeft een deel van de uitgestelde loonbelasting inmiddels betaald en zal de komende jaren de resterende uitgestelde loonbelasting voldoen.
2	Kan aangegeven worden, per jaar waarop de periodieke rapportage ziet (2016-2022), hoeveel vliegbewegingen, dan wel vluchten, er op Schiphol plaats hebben gevonden? Kan hierbij ook per jaar worden aangegeven hoeveel vliegbewegingen, dan wel vluchten, er in de nacht (tussen 23:00 en 7:00) plaats hebben gevonden? En kan, tot slot, ook aangegeven worden per jaar wat de verdeling was tussen commerciële burgerluchtvaart, vrachtluchten en privévluchten?	Het aantal vliegbewegingen op Schiphol wordt primair bijgehouden in een aantal vliegbewegingen handelsverkeer. Zodoende is onderstaande tabel gevuld met aantallen handelsverkeer. Handelsverkeer betreft de burgerluchtvaart waarbij het doel het vervoeren van reizigers, vracht en post tegen betaling is. Het aantal privévluchten valt buiten de categorie handelsverkeer, waardoor deze aantallen aanvullend zijn op het aantal vliegbewegingen handelsverkeer. De aantallen privévluchten zijn niet per gebruiksjaar, maar per kalenderjaar, en starten met het jaar 2017.

		<table><tr><th>Jaartal</th><th>Aantal vliegbewegingen handelsverkeer</th><th>Waarvan 's nachts</th><th>Waarvan full freighters</th><th>Aanvullend (per kalenderjaar): aantal privévluchten</th></tr><tr><td>2016-2017</td><td>495054</td><td>32225</td><td>17875</td><td>10506</td></tr><tr><td>2017-2018</td><td>496509</td><td>31120</td><td>15518</td><td>10857</td></tr><tr><td>2018-2019</td><td>495710</td><td>30114</td><td>14220</td><td>11160</td></tr><tr><td>2019-2020</td><td>275946</td><td>16270</td><td>20835*</td><td>6609</td></tr><tr><td>2020-2021</td><td>240814</td><td>16725</td><td>24760*</td><td>6614</td></tr><tr><td>2021-2022</td><td>394257</td><td>23930</td><td>19523*</td><td>16959</td></tr><tr><td>2022-2023</td><td>430522</td><td>24569</td><td>17175</td><td>24939</td></tr><tr><td>2023-2024</td><td>467345</td><td>24966</td><td>15702</td><td>n.n.b.</td></tr></table> * o.a. tgv. COVID	Jaartal	Aantal vliegbewegingen handelsverkeer	Waarvan 's nachts	Waarvan full freighters	Aanvullend (per kalenderjaar): aantal privévluchten	2016-2017	495054	32225	17875	10506	2017-2018	496509	31120	15518	10857	2018-2019	495710	30114	14220	11160	2019-2020	275946	16270	20835*	6609	2020-2021	240814	16725	24760*	6614	2021-2022	394257	23930	19523*	16959	2022-2023	430522	24569	17175	24939	2023-2024	467345	24966	15702	n.n.b.
Jaartal	Aantal vliegbewegingen handelsverkeer	Waarvan 's nachts	Waarvan full freighters	Aanvullend (per kalenderjaar): aantal privévluchten																																											
2016-2017	495054	32225	17875	10506																																											
2017-2018	496509	31120	15518	10857																																											
2018-2019	495710	30114	14220	11160																																											
2019-2020	275946	16270	20835*	6609																																											
2020-2021	240814	16725	24760*	6614																																											
2021-2022	394257	23930	19523*	16959																																											
2022-2023	430522	24569	17175	24939																																											
2023-2024	467345	24966	15702	n.n.b.																																											
3	Is een analyse uitgevoerd, zoals gesuggereerd door Berenschot met de woorden: "een sophisticated analyse kan ons wel degelijk iets leren over de bijdragen van de luchtvaart aan onze nationale economie in de brede zin. De analyse zal niet gemakkelijk zijn, maar wel mogelijk."? Zo nee, wordt aan een dergelijke analyse gewerkt?	Op 12 december 2024 is er een rapport naar de Kamer gestuurd, getiteld “Belang Schiphol voor economie en vestigingsklimaat” (Kamerstukken II, 2024/25 31936 nr. 1179). In dit rapport wordt de bijdrage van Schiphol aan de nationale economie en het vestigingsklimaat beschreven. Ook is in september 2024 een ander rapport naar de kamer gestuurd, getiteld “De betekenis van luchtvrachtvervoer voor Nederland” (Kamerstukken II, 2024/25 31936 nr.1175). In dit rapport wordt de bijdrage van luchtvracht aan de nationale economie beschreven.																																													
4	Kan de algehele doeltreffendheid kort samengevat worden, gelet op het feit dat in de review op de rapportage van Berenschot, Periodieke Rapportage Artikel 17 Luchtvaart 2016-2022, wordt geconcludeerd dat het algehele beeld van de doeltreffendheid diffuus is?	Op basis van de onderzochte evaluaties en de gevoerde gesprekken constateren de onderzoekers dat IenW zijn kaderstellende en faciliterende rol op een doeltreffende manier heeft ingevuld. Zij stellen dat binnen de bestaande kaders IenW in de rapportageperiode zijn rol op meerdere beleidsterreinen heeft aangescherpt en																																													

		duidelijker ingevuld, zoals op het gebied van veiligheid. Daarbij heeft het ministerie maatregelen genomen die passen bij de rol van het IenW op deze beleidsterreinen.
5	Welke acties zijn in het kader van deze periodieke evaluatie ondernomen om de hiaten in de beschikbare beleidsevaluaties, die al vooraf werden verwacht en waarbij zou worden gestreefd naar invulling, te ondervangen? Waarom is nog sprake van forse hiaten, waardoor de doeltreffendheid en doelmatigheid niet integraal is vast te stellen?	De periodieke rapportage is een syntheseonderzoek, dit betekent dat de onderzoekers zich met name moeten baseren op eerdere onderzoeken. Om vroegtijdig in het onderzoek hiaten - beleidsterreinen waar informatie ontbreekt om de doeltreffendheid en doelmatigheid te kunnen beoordelen - te identificeren, hebben de onderzoekers een quickscan uitgevoerd. In de interviewgesprekken stonden de onderzoekers in het bijzonder stil bij de onderwerpen die tijdens de eerder uitgevoerde quickscan als hiaten waren geïdentificeerd. Met het afnemen van de interviews zijn de hiaten zoveel mogelijk opgevuld.
6	Kunt u er met de strategische evaluatieagenda beter voor zorgen dat witte vlekken in toekomstige periodieke rapportages zoveel mogelijk worden voorkomen?	Ja, de witte vlekken, de bevindingen en de aanbevelingen van zowel de onderzoekers als de onafhankelijke deskundigen vormen het vertrekpunt voor een herijking van de Strategische evaluatieagenda voor de begroting 2026. Hierbij is er onder andere meer aandacht voor onderzoek naar de doelmatigheid van het luchtvaartbeleid.
7	Kunt u er bij het opstellen van periodieke rapportages voor zorgdragen dat witte vlekken zoveel mogelijk alsnog worden ingevuld, zoals u ook heeft aangegeven bij de opzet van deze periodieke rapportage?	Ja, zie antwoord op vraag 6.
8	Kunt u in het vervolg bij periodieke evaluaties bij de witte vlekken systematischer aangeven welk deel van het thema wel of niet 'gedekt' wordt door beschikbare evaluaties? Kunt u daarbij ook aangeven in hoeverre de witte vlekken betrekking hebben op belangrijke onderdelen van de thema's?	Nee, periodieke rapportages worden uitgevoerd conform de Regeling periodiek evaluatieonderzoek (RPE) 2022. Dat is het wettelijk kader. Om de eenduidigheid van de periodieke rapportages te waarborgen, wil ik geen criteria buiten de RPE van toepassing laten zijn op periodieke rapportages specifiek voor beleidsthema's van IenW.
9	Waarom zijn in deze periodieke rapportage belangrijke onderwerpen buiten beschouwing gelaten, zoals de COVID19-crisis, de bijdragen van de luchtvaart aan de nationale economie, de besluitvorming rond vliegveld Lelystad, de herziening van het luchtruim, de introductie van U-space voor het gebruik van drones en de spoedeisende hulp op Schiphol?	In de periodieke rapportage wordt aangesloten op de rollen en verantwoordelijkheden van het ministerie van IenW, zoals vermeld in beleidsartikel 17 van de begroting van IenW. In de opdracht is wel aandacht gevraagd voor de COVID-19 crisisaanpak. Het is uiteindelijk aan de onderzoekers een afweging te maken hoe diepgaand zij ingaan op de verschillende beleidsterreinen. Dit is een afweging die ingegeven kan zijn door de beschikbaarheid van onderzoeken over de doeltreffendheid en doelmatigheid.

10	Is deze beperking van de reikwijdte (scope) van de periodieke rapportage door het ministerie bepaald of door de evaluator? Kan de Kamer de opdrachtomschrijving voor deze periodieke rapportage ontvangen?	IenW heeft geen beperkingen van de scope meegegeven aan de onderzoekers. De periodieke rapportage beschouwt het gehele artikel 17. Aanvullend zijn de programmatische aanpak ingezet op het versterken van omgevingsmanagement en de aanpak van crises als specifieke aandachtsgebieden meegegeven. Ja, zie bijgevoegde vraagspecificatie.
11	Hoe gaat u aan de hand van de kritische opmerkingen van de onafhankelijke deskundigen verbeteringen doorvoeren in de strategische evaluatieagenda en toekomstige periodieke evaluaties?	Zie antwoord op vraag 6.
12	Waarom biedt deze periodieke rapportage – evenals in 2017 – geen goed inzicht in de doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid?	De onderzoekers geven aan dat er factoren zijn die invloed hebben op de mate waarin conclusies over de doeltreffendheid en doelmatigheid konden worden getrokken. Desondanks komen de onderzoekers met een aantal overstijgende conclusies. Onder andere dat IenW zijn kaderstellende en faciliterende rol op een doeltreffende manier heeft ingevuld.
13	Hoe gaat u ervoor zorgen dat in toekomstige periodieke evaluaties van het ministerie de doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid beter vastgesteld kunnen worden?	Zie antwoord op vraag 6.
14	Hoe beoordeelt u de constatering dat momenteel te weinig middelen beschikbaar zijn voor een goede uitvoering van uw wettelijke taken op gebied van luchtvaart? Hoe gaat u dit oplossen?	De kwalificatie is van de onderzoekers. Het kabinet maakt steeds opnieuw een afweging welke middelen waar ingezet moeten worden en dat wordt mede bepaald door de situatie van dat moment. Ik loop daar niet op vooruit.
15	Waarom bevat de periodieke rapportage – evenals in 2017 - geen aanbevelingen voor het luchtvaartbeleid zelf, maar alleen voor doelformulering, beleidsinformatie en de evaluatieprogrammering?	De periodieke rapportage wordt uitgevoerd conform de Regeling periodiek evaluatieonderzoek 2022. Het doel van het onderzoek is om de in de rapportageperiode opgedane inzichten in de (voorwaarden voor) doeltreffendheid en doelmatigheid te samenbrengen. Het doel is niet om de doelstellingen van het luchtvaartbeleid zelf te beoordelen.
16	Hoe gaat u ervoor zorgen dat in toekomstige periodieke evaluaties van het ministerie verbetermogelijkheden voor het beleid zelf worden geïdentificeerd en hiervoor ook aanbevelingen worden gedaan?	De Strategische evaluatieagenda is een meerjarige agenda die ex ante, ex durante en ex post evaluaties omspant op alle belangrijke (beleids)thema's van een begrotingsartikel per departement. Bij periodieke rapportages wordt de balans voor het gehele begrotingsartikel opgemaakt, maar tussentijds zullen meerdere evaluaties worden uitgevoerd over verschillende beleidsterreinen waaruit

		verbetermogelijkheden zullen worden geïdentificeerd en op basis waarvan aanbevelingen worden gedaan.
17	Waarom wordt de effectiviteit van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) voor het luchtvaartbeleid niet betrokken in deze periodieke rapportage en wordt hiervoor verwezen naar een afzonderlijke periodieke rapportage van begrotingsartikel 24, terwijl ook daarbij de effectiviteit van de ILT niet structureel wordt beoordeeld voor alle beleidsterreinen?	Omdat de middelen van ILT niet onder artikel 17 vallen, maar onder artikel 24. Wel is de handhaafbaarheid van het luchtvaartbeleid door de onderzoekers geanalyseerd.
18	Hoe gaat u de effectiviteit van de ILT op het gebied van luchtvaart en specifiek voor de naleving van veiligheids- en milieunormen op een structurele wijze evalueren?	Handhaving en toezicht (artikel 24) worden structureel geëvalueerd conform de Regeling periodiek evaluatieonderzoek 2022. De laatste beleidsdoorlichting over de periode 2012 tot en met 2017 is in 2019 aangeboden aan de Kamer (Kamerstukken II, 2018/19 32861 nr. 46). De eerstvolgende periodieke rapportage Handhaving en Toezicht wordt in 2025 verwacht. Verder geldt dat internationale luchtvaarttoezichthouders ICAO en EASA de ILT periodiek auditeren en dan oordeelt over de mate waarin wordt voldaan aan internationale wet- en regelgeving. Op 13 december 2024 is de Kamer geïnformeerd over het Nederlands Actieplan Luchtvaartveiligheid 2023-2026 (NALV) (Kamerstukken II 2024/25, 31936 nr. 1182). In dit kader is ook gerapporteerd over het prioritaire veiligheidsinitiatief “kwaliteit van het toezicht”.
19	Waarom hebben de verschillende deelconclusies verspreid over de periodieke rapportage geen plaats gekregen in de samenvatting of het conclusiehoofdstuk?	De inrichting en de inhoud van het rapport is aan de onderzoekers. Ik treed daar niet in.
20	In hoeverre wijken de verschillende (beleids)theoretische uitspraken over de plausibiliteit dat beleidsmaatregelen hebben bijgedragen aan verbetering af van de (beleids)theoretische aannames die aan de basis van de beleidsmaatregelen lagen? Wat is de meerwaarde van dergelijke (beleids)theoretische uitspraken als niet wordt onderzocht wat daadwerkelijk is gebeurd?	De onafhankelijke deskundigen constateren terecht dat er een complex netwerk van actoren actief is in de luchtvaart. Dit maakt het vaststellen van de doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid van één actor, te weten IenW, complex. Dit bewustzijn is er ook voor de aannames die aan de basis van de beleidsmaatregelen liggen.
21	Kunt u nader toelichten waarom in de periodieke rapportage wordt geconcludeerd dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) zijn kaderstellende en faciliterende rol op een doeltreffende manier heeft ingevuld? Is dat uitsluitend op basis van de constatering dat het ministerie van IenW in de rapportageperiode weinig directe	De onderzoekers komen tot die conclusie omdat IenW binnen de bestaande kaders in de rapportageperiode zijn rol op meerdere beleidsterreinen heeft aangescherpt en duidelijker heeft ingevuld, zoals op het gebied van veiligheid. Daarbij heeft het ministerie maatregelen genomen die passen bij de rol van IenW op deze

	of harde sturingsmaatregelen heeft en heeft genomen, maar dat hier ook weinig aanleiding toe was?	beleidsterreinen. De ontwikkelingen rondom de beleidsdoelen gaven dan ook weinig aanleiding voor directe en harde interventies.
22	Houdt het gebruik van de witte vlekken uit deze periodieke rapportage luchtvaart als startpunt voor de nieuwe strategische evaluatieagenda in dat over vier tot zeven jaar wel een integraal oordeel kan worden gegeven over de doeltreffendheid en doelmatigheid van het luchtvaartbeleid?	Zie antwoord op vraag 6.
23	Waarom neemt u de aanbeveling om tussendoelen op te nemen niet over, terwijl de evaluator aangeeft dat bij monitoring en evaluatie de doeltreffendheid vaak niet kan worden vastgesteld juist vanwege het ontbreken van concrete doelen?	Voor een aantal beleidsdoelen geldt dat de effecten binnen de rapportageperiode nog niet aan te tonen zijn. Dit betreft vooral doelen die in de loop van de rapportageperiode zijn ingevoerd, bijvoorbeeld met de wijziging van de algemene doelstelling van Artikel 17 in 2022, en/of op de lange termijn gericht zijn. Doelstellingen op het gebied van duurzame luchtvaart zijn hier een voorbeeld van. Die doelstellingen richten zich op 2030 (en verder). Zeker in de luchtvaartsector zijn er beleidsterreinen waarbij het simpelweg meerdere jaren duurt voordat de effecten van het beleid zichtbaar zijn. Ondanks dat zijn in de begroting van 2025 aanvullende meetbare gegevens opgenomen, onder andere op het terrein van duurzame luchtvaart om een indicatie te krijgen hoe het staat met het halen van de doelen.
24	Kan aangegeven worden hoeveel historische rechten op vliegtuigslots er op dit moment op Schiphol zijn? Indien nee, kunnen de meest recente cijfers hierover gedeeld worden? Kan dit uitgesplitst worden naar historische rechten overdag en in de nacht (tussen 23:00 en 7:00)?	Er zijn ongeveer 484.000 slots op historische basis verdeeld. Niet al deze slots resulteren uiteindelijk in een vliegbeweging, omdat luchtvaartmaatschappijen aanspraak op historische slots houden indien ze minimaal 80% daadwerkelijk opereren. Het precieze aantal vliegbewegingen is zodoende lager dan het aantal historische slots. Van de 484.000 slots zijn er jaarlijks 34.500 nachtslots beschikbaar. Dit zijn er meer dan het totaal aantal nachtbewegingen dat is toegestaan. Dit komt omdat een nachtslot niet altijd resulteert in een nachtbeweging. Een voorbeeld daarvan: een slot om 22:40 wordt beschouwd als een nachtslot, maar deze resulteert niet altijd in een nachtbeweging, omdat het vliegtuig met een 22:40 slot regelmatig al eerder kan vertrekken dan 23:00.
25	Welke definitie van historische rechten hanteert het ministerie van IenW?	Voor de toewijzing van slots geldt het algemene beginsel dat een luchtvaartmaatschappij die haar specifieke slots voor ten minste 80 % tijdens de dienstregelingsperiode in de zomer of winter heeft geëxploiteerd, recht heeft op dezelfde slots in de overeenkomstige dienstregelingsperiode van het volgende jaar (ook wel historische rechten genoemd). Slottrekken die door een

		luchtvaartmaatschappij niet voldoende benut zijn, worden aan de slot-pool teruggegeven voor een nieuwe toewijzing (de “use it or lose it”-regel).
26	Als het gaat om het beleidsthema ‘duurzame luchtvaart’ en ‘leefomgeving rond de luchthavens’, welk deel van het transferverkeer bestaat uit zogenaamde ‘gedwongen’ (forced) transferpassagiers, en welk deel van het transferverkeer bestaat uit zogenaamde ‘ongedwongen’ (unforced) transferpassagiers?	Het is niet duidelijk wat in deze vraag met ‘gedwongen’ en ‘ongedwongen’ transferpassagiers bedoeld wordt. Luchtvaartpassagiers worden niet gedwongen om voor bepaalde (directe of indirecte) routes te kiezen. De passagiers die op Schiphol overstappen hebben mogelijk geen direct reisalternatief vanuit hun vertrekregio naar de eindbestemming. Zij kiezen dan voor een overstap op Schiphol, maar dat kan ook een andere hub zijn. Over dergelijke motivaties van de transferpassagiers op Schiphol hebben we geen informatie.
27	Hoe wordt de netwerkwaarde van overstappende passagiers voor de Nederlandse economie gekwantificeerd? Worden daarin ook verborgen en/of externe kosten meegenomen?	Door overstappende passagiers is Nederland met meer bestemmingen direct verbonden dan alleen op basis van de lokale markt gerealiseerd kan worden. Dit is gunstig voor de connectiviteit van Nederland en de kwaliteit van het directe verbindingennetwerk. Ook leiden meer directe verbindingen tot reistijdwinsten en positieve welvaartseffecten voor Nederlandse reizigers. Via voornamelijk zakelijke reizigers draagt dit bij aan het vestigingsklimaat en treden agglomeratievoordelen op. De connectiviteit en de netwerkqualiteit van Schiphol worden elk jaar gemonitord in de Monitor netwerkqualiteit en staatsgaranties. Daarin wordt onder meer gekeken hoe Nederland verbonden is met preferente bestemmingen. In december 2023 is een SEO onderzoek naar de betekenis van transferpassagiers (in opdracht van IenW) met de Kamer gedeeld (Kamerstukken II, 2023/24 31936 nr. 1140). In deze studie wordt geschat dat tot ca. 40% van het aantal intercontinentale bestemmingen kan wegvallen, als er geen overstappende passagiers op Schiphol zouden zijn. In deze studie is niet gekeken naar (brede) welvaartseffecten, waaronder externe effecten. In 2023 is er wel onderzoek gedaan naar de prijs van een vliegreis (Kamerstukken II, 2023/24 31396 nr. 1134). In dit rapport worden de maatschappelijke kosten per voorbeeldvlucht in kaart gebracht.
28	Zijn er recente onderzoeken gedaan naar de gezondheidsimpact van geluidsoverlast veroorzaakt door de Nederlandse luchtvaart? Zo ja, wat zijn de bevindingen?	In 2016 is een GGD Gezondheidsmonitor afgenomen waarin aandacht is geweest voor de ervaring van luchtvaartgeluid. Aan de hand hiervan heeft het RIVM blootstellings-responsrelaties afgeleid, maar ook een aantal aanbeveling gedaan om de Gezondheidsmonitor geschikter te maken voor het beoordelen van de hinder door vliegtuiggeluid. Zo werd onder andere geadviseerd om de steekproef van deze monitor te vergroten rond luchthavens, en een gestandaardiseerde methode toe te passen om de ontwikkeling van de hinder rondom luchthavens structureel te

		monitoren. Aan deze aanbevelingen is invulling gegeven in de vierjaarlijkse gezondheidsmonitor in 2020. Uit deze monitor bleek dat de hinder rondom nagenoeg alle Nederlandse luchthavens was toegenomen bij een gelijkblijvende geluidbelasting. Hierbij moet echter wel opgemerkt worden dat de monitor is afgenomen in Q3-Q4 van 2020, dus tijdens de coronapandemie. Resultaten zijn daarmee niet per se representatief voor een normale situatie. In 2024 is een nieuwe monitor afgenomen, maar hiervan zijn de resultaten nog niet bekend.																
29	Hoeveel ernstig gehinderden en slaapverstoorden zijn er rondom Schiphol binnen de 48 dB Lden-contour, binnen de 45 dB Lden-contour en ook buiten deze contour per jaar in de rapportageperiode 2016-2022?	Het aantal ernstig gehinderden binnen de 48 Lden-contour is terug te vinden op de website van Schiphol: https://www.schiphol.nl/nl/jij-en-schiphol/gebruiksprognose-alles-wat-je-maar-wilt-weten/. Uit de verschillende rapportages volgt de volgende tabel: <table><tr><th>Jaar</th><th>Aantal ernstig gehinderden binnen de 48 Lden-contour</th></tr><tr><td>2016</td><td>138.500</td></tr><tr><td>2017</td><td>149.000</td></tr><tr><td>2018</td><td>150.000</td></tr><tr><td>2019</td><td>104.400*</td></tr><tr><td>2020</td><td>51.000*</td></tr><tr><td>2021</td><td>59.600*</td></tr><tr><td>2022</td><td>64.000*</td></tr></table> * In deze periode is het aantal vliegtuigbewegingen beïnvloed door maatregelen die zijn getroffen vanwege de coronapandemie. De 45 Lden heeft pas sinds de instelling van de MRS op 1 juli 2023 beleidsmatige betekenis gekregen. Dit valt buiten de genoemde periode 2016 en 2022. Het aantal slaapverstoorden wordt niet binnen een etmaalcontour (den staat voor day, evening, night) bepaald maar binnen een Lnight-contour. Gebruikelijk bij Schiphol is om hiervoor de 40 Lnight-contour te hanteren. Uit dezelfde rapportages volgt de volgende tabel:	Jaar	Aantal ernstig gehinderden binnen de 48 Lden-contour	2016	138.500	2017	149.000	2018	150.000	2019	104.400*	2020	51.000*	2021	59.600*	2022	64.000*
Jaar	Aantal ernstig gehinderden binnen de 48 Lden-contour																	
2016	138.500																	
2017	149.000																	
2018	150.000																	
2019	104.400*																	
2020	51.000*																	
2021	59.600*																	
2022	64.000*																	

		Jaar Aantal ernstig slaapverstoorden binnen de 40 Lnight-contour 2016 19.500 2017 22.500 2018 19.500 2019 18.300* 2020 8.500* 2021 7.800* 2022 11.100* De aantallen in de tabellen zijn bepaald door het werkelijk vliegverkeer en de geluidbelasting die hiervan het gevolg is te combineren met een zogenoemde blootstelling-respons relaties, een relatie voor het etmaal en een voor de nachtperiode. De blootstelling (aan een bepaalde geluidbelasting) levert een bepaalde response (kans dat iemand ernstig gehinderd of slaapverstoord is) op. De GGD GHOR heeft in opdracht van het ministerie een rapport (Kamerstukken II, 2021/22, 31936, nr. 984) geschreven waarin het aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden in tabellen is opgenomen. De aantallen in deze tabellen worden niet afgebakend door middel van een geluidcontour, maar volgen de gemeentegrenzen.
30	Welke belastingvoordelen of subsidies genieten luchtvaartmaatschappijen die opereren vanaf Nederlandse luchthavens, en hoe verhouden deze zich tot andere sectoren?	Brandstof (kerosine) voor luchtvaartuigen is in de EU vrijgesteld van accijns. Ook is er een btw-vrijstelling op tickets. Nederland heft wel (2024) op nationaal niveau een vliegbelasting van €29,05 per vertrekkende passagier.
31	Welke impact hebben belastingvoordelen of subsidies aan luchtvaartmaatschappijen op de reductiedoelstellingen op het gebied van klimaat?	De omvang van belastingvoordelen en subsidies is in kaart gebracht in de miljoenennota 2024. Het is niet bekend wat de effecten hiervan zijn op de reductiedoelstellingen op het gebied van klimaat.
32	Welke specifieke reductiedoelen zijn er gesteld voor de Nederlandse luchtvaartsector voor 2030 en 2050, en welke concrete maatregelen dragen hieraan bij?	De CO₂-reductiedoelen voor de Nederlandse luchtvaartsector zijn: • in 2030 dient de CO₂-uitstoot hiervan maximaal op het niveau van 2005 te liggen, • in 2050 dient de CO₂-uitstoot minimaal gehalveerd te zijn, • en in 2070 bedraagt de uitstoot nul CO₂-emissies. Deze doelen zijn gesteld in de Luchtvaartnota, waarin de afspraken met de sector uit

		het Akkoord Duurzame Luchtvaart zijn overgenomen en geconcretiseerd. De doelen gaan over internationaal vertrekkende vluchten vanuit Nederland en over CO₂-reductie die binnen de luchtvaartsector zelf gerealiseerd wordt (dus niet via compensatie in andere sectoren). Concrete maatregelen die bijdragen aan deze doelen, worden op mondiaal, Europees en nationaal niveau genomen. Die maatregelen zijn een mix van normeren, beprijzen en stimuleren. CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) is het mondiale instrument om CO₂-emissies te compenseren en te reduceren. In Europees verband zijn belangrijke beleidsinstrumenten die voor CO₂-reductie in de luchtvaart zorgen: het emissiehandelssysteem EU-ETS, de bijmengverplichting RefuelEU Aviation en de richtlijn voor hernieuwbare energie (RED-III). Op nationaal niveau stimuleert de overheid innovaties die CO₂-uitstoot verminderen, via het Nationaal Groeifondsprogramma Luchtvaart in Transitie, dat zich richt op de ontwikkeling van waterstof(-elektrisch) vliegen en via Klimaatfondsmiddelen voor de opschaling van nieuwe technologieën voor de productie van duurzame luchtvaartbrandstoffen. Daarnaast voert het kabinet in 2027 een gedifferentieerde vliegbelasting naar afstand in. Deze maatregel heeft als doel om de hogere uitstoot van lange afstandsvluchten zwaarder te belasten.
33	Op welke wijze beïnvloeden de verschillende rollen en belangen van de rijksoverheid, bijvoorbeeld als aandeelhouder van Schiphol en KLM, de doeltreffendheid en doelmatigheid van het luchtvaartbeleid?	De onderzoekers beschrijven de uitvoeringspraktijk, gericht op datgene dat IenW doet om de beleidsdoelstellingen te realiseren. Ik opereer als minister vanuit verschillende rollen, waarbij in de begroting van Artikel 17 onderscheid wordt gemaakt tussen regisseren, stimuleren en uitvoeren. Deze verschillende rollen en de bijbehorende instrumenten zijn in deze periodieke rapportage beoordeeld op de doelmatigheid en doeltreffendheid.
34	Op welke wijze beïnvloeden keuzes van Schiphol en KLM het luchtvaartbeleid?	Schiphol en KLM zijn ondernemingen en gaan over hun eigen bedrijfsvoering. Beide ondernemingen hebben een rol in het borgen van het publieke belang van internationale verbondenheid. Daarom zijn zowel Schiphol als KLM staatsdeelnemingen, waarop het Ministerie van Financiën via het aandeelhouderschap invloed uitoefent.
35	Kunt u voortaan in beleidsdoorlichtingen ook aandacht besteden aan de bredere context van de verschillende rollen en belangen van de rijksoverheid, de aanpalende beleidsterreinen, waaronder gezondheid en milieu en de invloed hiervan op de doeltreffendheid en doelmatigheid van het doorgelichte beleid?	Ja, de Regeling periodiek evaluatieonderzoek 2022 geeft hier al ruimte toe. Departementen worden bij het uitvoeren van periodieke rapportages aangemoedigd om rekening te houden met publieke waarden in den brede. En de publieke belangen rondom luchtvaart zijn in deze rapportage onderdeel van de scope.

36	In hoeverre is de vervuiling van het milieu door emissies van stikstofdioxiden, koolwaterstoffen en zwaveloxiden, kerosinelozingen, het gebruik van antivries voor het verwijderen en voorkomen van ijsvorming, de depositie van stikstof en de depositie van roet en zware metalen afkomstig van het vliegverkeer en het daarmee gegenereerde wegverkeer, in de periode van 2016 tot en met 2022 afgenomen in termen van verontreiniging van lucht, bodem en oppervlaktewater?	De effecten van luchtvaart op de lokale luchtverontreiniging zijn de afgelopen jaren in kaart gebracht. Over de periode 2016-2022 zien we dat de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen als gevolg van luchtvaart enorm schommelt en met name vanaf 2019 afneemt. Dit komt voornamelijk door de coronapandemie en alle gevolgen die dit heeft gehad voor de luchtvaart.
37	Wat is er in de afgelopen jaren minder intensief gedaan of achterwege gelaten ten opzichte van de jaren daarvoor?	De publieke belangen van de luchtvaartnota 2020-2050 vormen de basis van het luchtvaartbeleid. Ik zet me in om een balans in de publieke belangen te realiseren. Dat kan betekenen dat activiteiten naar aanleiding van de luchtvaartnota verschuiven. Deze verschuivingen zijn weergegeven in de actualisatie van de uitvoeringsagenda Luchtvaartnota (Kamerstukken II, 2022/23 31936 nr. 1048).
38	Hoe beoordeelt u de effectiviteit van de methodiek van de Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA-methodiek) voor de CO ₂ -emissiecompensatie van de luchtvaart?	Luchtvaartmaatschappijen moeten in het systeem van CORSIA hun CO ₂ -emissies boven een bepaald basisniveau reduceren of compenseren. CORSIA heeft ertoe geleid dat er een mondiale monitoring- en rapportagesystematiek voor CO ₂ -emissies wordt gehanteerd. Door het grote aantal landen dat deelneemt, levert het systeem daarmee een betrouwbaar beeld van ontwikkeling van de emissies. Door het herstel van de luchtvaart na de coronapandemie is er in de eerste fase van CORSIA (2021-2023) nog geen sprake geweest van compensatie. De verwachting is dat dit in de lopende fase (2024-2026) zal veranderen. Op basis daarvan zal worden beoordeeld hoe het systeem op dit aspect functioneert. In 2026 zal de Europese Commissie de werking van het CORSIA evalueren, in het licht van een evaluatie van de reikwijdte van het Europese emissiehandelsysteem (EU ETS).
39	Op welke wijze gaat u voorkomen dat de uitstoot van broeikasgassen door de luchtvaart het bereiken van de mondiale, Europese en nationale klimaatdoelstellingen op termijn onmogelijk maakt?	De verantwoordelijkheid voor de internationale luchtvaart om een bijdrage te leveren aan het Parijs-akkoord, is belegd bij ICAO (de internationale burgerluchtvaartorganisatie van de Verenigde Naties). In 2022 heeft ICAO een langetermijndoel voor de internationale luchtvaart geformuleerd: netto nul CO ₂ -emissies in 2050. Nederland werkt in ICAO-verband samen met andere landen om dit doel te implementeren. Voor de Europese klimaatdoelstellingen houdt Nederland zich aan de maatregelen die op Europees niveau worden genomen. Op nationaal niveau zijn er eveneens maatregelen die bijdragen aan de CO ₂ -doelen. Als de doelen niet worden gehaald, maken we alternatief beleid. Dat is ook van belang voor de

		energieonafhankelijkheid en leveringszekerheid en om de kansen voor Nederlandse bedrijven te benutten.
40	Deelt u de conclusie van luchtvaartexpert Paul Peeters dat de bijdrage van de luchtvaart aan klimaatverandering uitsluitend effectief en in voldoende mate kan worden bereikt door beperking van het aantal vliegbewegingen op nationaal niveau?	De luchtvaart is een internationale sector en de oplossing voor het klimaatprobleem dient dan ook zoveel mogelijk in internationaal verband te worden gevonden. Onevenredig hard ingrijpen in de luchtvaartsector in Nederland betekent weglek van vluchten en daarmee zowel CO ₂ als bedrijvigheid over de grens. Bovendien zijn er meer mogelijkheden om de CO ₂ -uitstoot te beperken, zoals het gebruik van duurzame brandstoffen. Ook technologische innovaties, zoals elektrisch vliegen en vliegen op waterstof, zullen hier in de toekomst aan bijdragen.
41	Hoe beoordeelt u de effectiviteit van de emissiehandel voor de luchtvaart?	Luchtvaart maakt sinds 2012 onderdeel uit van het Europese emissiehandelssysteem (EU ETS). Via het EU ETS is in de periode van 2013-2020 de totale uitstoot met ongeveer 160 miljoen ton CO ₂ afgenomen. Het nalevingspercentage in de luchtvaartsector is hoog, meer dan 99,5% van de emissies wordt gedekt door de inlevering van emissierechten. Het EU ETS is daarmee een effectief systeem in het beprijzen van de CO ₂ -uitstoot van de luchtvaart binnen de EU. Internationale vluchten buiten de EU vallen niet volledig onder het EU ETS. In 2026 zal de Europese Commissie de reikwijdte van het EU ETS evalueren.
42	Wat is de uitstoot van broeikasgassen, ultrafijnstof, stikstof-en zwaveldioxiden geweest in de beleidsperiode van 2016-2022?	zie Begroting 2025 XII Infrastructuur en Waterstaat, Artikel 17 Luchtvaart, tabel 66 indicator Emissies Nederlandse luchthavens.
43	Wat gaat u eraan doen om de effectiviteit van het luchtvaartbeleid te verbeteren ter vermindering van het aantal ernstig geluidgehinderden rondom Schiphol, zowel voor de korte als de lange termijn, gelet op de constatering dat de effectiviteit van uw beleid hieromtrent niet kan worden aangetoond?	In het Regeerprogramma heeft het kabinet als doel gesteld: ‘de rechtsbescherming voor omwonenden moet worden hersteld, met behoud van de netwerkkwaliteit van Schiphol. Ook is afgesproken de geluidhinder rond Schiphol aan te pakken’. In het Actieplan Omgevingslawaaï Schiphol (2024-2029) is het geluidsdoel vastgelegd: 20% minder gehinderden op het etmaal en 15% minder slaapverstoorden in de nacht. Om zo snel mogelijk de regelgeving weer op orde te krijgen en de geluidbelasting te verlagen, werkt het kabinet door aan de Europese balanced approach-procedure, die momenteel wordt doorlopen. De resultaten van de balanced approach-procedure worden vastgelegd in wet- en regelgeving. Voor de langere termijn is het de bedoeling dat er gestuurd wordt op milieunormen en op voortdurende vermindering van de negatieve externe effecten van de luchtvaart.

44	Kunt u een compleet overzicht geven van alle gezondheidsonderzoeken die sinds 2016 zijn uitgevoerd inclusief de bevindingen op hoofdlijnen?	Zie hiervoor voor geluid het antwoord op vraag 28. Sinds 2016 (t/m 2024) zijn voor emissies de volgende onderzoeken uitgevoerd. • RIVM: Meerjarige studie naar ultrafijnstof (UFP) op Schiphol • TNO: de emissies van Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS) op Nederlandse luchthavens van nationale betekenis; • NLR: de bijdrage van de luchtvaart aan ZZS-concentraties op en rond luchthavens; • Adecs: de relatieve en absolute bijdrage van luchtvaart aan de lokale luchtkwaliteit; • To70: de effecten van vlootontwikkeling op de emissies van de luchtvaart.
45	Is er ooit een breed gezondheidsonderzoek gedaan, of gaat dat nog komen, naar mensen die leven binnen de 40dB-contour van Schiphol?	Er wordt elke 4 jaar een breed gezondheidsonderzoek gedaan door de GGD'en (Gezondheidsmonitor Volwassenen en Ouderen uit antwoord 29). Hierbij wordt onder andere gevraagd naar de mate van ervaren hinder en slaapverstoring. De GGD'en maken geen onderscheid of mensen, die worden gevraagd deel te nemen aan het onderzoek, binnen of buiten een bepaalde contour wonen. De GGD'en zijn zelfstandig en bepalen welke vragen in het onderzoek worden gesteld. Het ministerie heeft, via het RIVM, gevraagd aan de GGD'en of vragen over de mate van ervaren hinder en slaapverstoring door vliegverkeer onderdeel kunnen uitmaken van hun vragenlijst. De GGD'en hebben daarmee ingestemd. In 2020 waren deze vragen onderdeel van de vragenlijst. In 2016 heeft het ministerie dit verzoek niet gedaan aan de GGD'en.
46	Kunt u alle studies verstrekken die gedaan zijn sinds 2016 om de maatschappelijke kosten en baten van de luchtvaart alsmede de brede welvaart in kaart te brengen?	Zie hieronder een lijst met studies in opdracht van IenW die in dit verband relevant zijn. Daarnaast zijn er ook studies naar de kosten en baten van luchtvaart uitgevoerd in opdracht van andere opdrachtgevers. Deze studies zijn niet in onderstaande lijst opgenomen. • Decisio 2024: Belang van Schiphol voor de economie en vestigingsklimaat (December 2024) • SEO 2024: De betekenis van transferpassagiers (Kamerstuk 31936, nr. 1140) • Decisio en Beelining 2023: Netto bestedingseffecten van luchtreizigers (Kamerstuk 31936, nr. 1140) • PWC 2022: Impactanalyse verlaging activiteitsniveau Schiphol (Kamerstuk 31936, nr. 1060) • Decisio 2019: Actualisatie economische betekenis Schiphol (Kamerstuk 31936, nr. 710)

		• SEO 2019: Het maatschappelijk belang van het Schipholnetwerk (Kamerstuk 31936, nr. 710) • Decisio 2019: Economische betekenis luchtvracht Schiphol (Kamerstuk 31936, nr. 701) • SEO 2019: Welvaartsbijdrage van vrachtluchten op Schiphol (Kamerstuk 31936, nr. 701) • SEO 2017: Economisch belang marktsegmenten Schiphol (Kamerstuk 29665, nr. 287)
47	Is er weleens een onderzoek gedaan naar de bijdragen van de luchtvaart aan de nationale economie in brede zin, zoals Heuvelhof en Melkert aangeven, in hun review op de rapportage van Berenschot? Zo ja, waar is die te vinden, en zo nee, waarom niet?	Op 12 december 2024 is er een rapport naar de kamer gestuurd, getiteld “Belang Schiphol voor economie en vestigingsklimaat” (Kamerstukken II, 2024/25 31936 nr. 1179). In dit rapport is de bijdrage van Schiphol aan de nationale economie en het vestigingsklimaat beschreven.
48	Bestaan er evaluaties van de wijze waarop het juridische moeras, waar de directeur van Schiphol bij Nieuwsuur over spreekt, heeft kunnen ontstaan?	In de hoofdlijnenbrief van juni 2022 (Kamerstukken II, 2021/22 29665 nr. 432) is de juridische situatie van Schiphol uitgebreid geschetst. Er zijn, voor zover bekend, geen evaluaties uitgevoerd naar de juridische situatie van Schiphol.
49	Wordt er nagedacht over de houdbaarheid van het hubmodel en zijn er “fall back”-opties voorbereid?	Het hub-and-spoke model is een bedrijfsmodel en zorgt ervoor dat Nederland met vele wereldwijde bestemmingen direct verbonden is. Dat levert voordelen op voor Nederland en Nederlanders, en dient het publieke belang van internationale verbondenheid. IenW monitort de bijdrage van het hub-and-spoke model aan de verbondenheid van Nederland doorlopend, en staat daarover in contact met stakeholders.
50	Wat zijn de maatschappelijke kosten en baten van het hubmodel van Schiphol?	Transferpassagiers maken Schiphol tot een belangrijke hub en genereren meerwaarde voor – vaak Nederlandse – passagiers die hun reis op Schiphol beginnen (OD passagiers). Transferpassagiers zijn belangrijk voor de netwerkkwaliteit van Schiphol: ze maken directe verbindingen naar meer economische bestemmingen met hogere frequenties mogelijk. OD passagiers profiteren daarom van een veelheid aan directe verbindingen die er zonder transferpassagiers niet zouden zijn. Indien het transferverkeer significant zou afnemen, krijgen veel routes vanaf Schiphol minder overstappende passagiers aangeleverd. Dit zal de kwaliteit van het netwerk op Schiphol aantasten in termen van frequenties en het aantal directe bestemmingen. In december 2023 is een SEO onderzoek naar de betekenis van transferpassagiers

		(in opdracht van IenW) met de Kamer gedeeld (Kamerstukken II, 2023/24 31936 nr. 1140). In deze studie wordt geschat dat tot ca. 40% van het aantal intercontinentale bestemmingen kan wegvallen, als er geen overstappende passagiers op Schiphol zouden zijn (waaronder bijv. Tokio, Kuala Lumpur, Sao Paulo). Deze bestemmingen zijn belangrijk voor het vestigingsklimaat en de economie en welvaart van Nederland. De maatschappelijke kosten en baten van de huboperatie zijn in deze studie niet onderzocht. Dit was deels wel gedaan in een eerdere studie naar het economisch belang van de hubfunctie van Schiphol (Kamerstukken II, 2015/16 29 665 nr. 219).
51	Wat is er in het beleid concreet gedaan met de bevindingen van het rapport De Mainports voorbij van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) uit 2016?	De conclusie van de Rli was dat het vestigingsklimaat steeds meer bepaald wordt door de totale samenhang tussen de vestigingsplaatsfactoren. Dit vraagt om een samenhangend beleid dat de bijdrage van al de vestigingsplaatsfactoren versterkt en tegen elkaar afweegt. De Raad stelde daarom voor een Strategie Vestigingsklimaat 2040 op te stellen die de belangrijkste economische kerngebieden van Nederland verbindt en te stoppen met apart mainportbeleid voor Schiphol en de Rotterdamse haven. Een dergelijke Strategie diende de sectorale opgaven te verbinden, waarbij de digitale infrastructuur beschouwd werd als belangrijke basisvoorwaarde. Dit advies werd door het Kabinet destijds onderschreven.
52	Is er in de evaluatie iets gedaan met het rapport De Mainports voorbij van de Rli uit 2016? Zo ja, wat? Zo nee, waarom niet?	Nee, de onderzoekers hebben dit rapport niet betrokken bij de periodieke rapportage. Zij wegen af welke onderzoeken worden meegenomen.
53	Komt er bruikbare milieu-informatie naar aanleiding van de opmerkingen over de Luchtvaartnota van de Commissie voor de milieueffectrapportage dat deze informatie niet beschikbaar is?	Het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. vergelijkt varianten die ingehaald zijn door de beleidswerkelijkheid. Momenteel wordt de balanced approach-procedure doorlopen met als doel het aantal gehinderden en slaapverstoorden rondom Schiphol te verminderen. Deze balanced approach gaat uit van andere uitgangspunten dan de scenario's uit het planMER. De resultaten uit de balanced approach-procedure worden deels vastgelegd in een gewijzigd luchthavenverkeersbesluit. Hiervoor wordt momenteel een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Jaarlijks wordt het vastgestelde en voorgenomen klimaatbeleid doorgerekend in de Klimaat- en Energieverkenning. Deze informatie geeft een actueel inzicht van de verwachte CO₂-uitstoot van de luchtvaart. Er vindt ook een periodieke monitoring van luchtmissies plaats. De 'national emission ceilings' oftewel (NEC)-plafonds staan als rijksomgevingswaarden in het

		Besluit kwaliteit leefomgeving (Blk) en zijn nationale emissiedoelstellingen. De benodigde milieu-informatie is hiermee beschikbaar om de verdere beleidsontwikkeling van de luchtvaart vorm te geven.
54	Kunt u een overzicht geven van de momenten waarop de belangen van omwonenden ten nadele zijn afgewogen ten opzichte van de belangen van Schiphol?	Er is geen overzicht te geven van momenten waarop de belangen van omwonenden ten nadele zijn afgewogen ten opzichte van de belangen van Schiphol.
55	Is de ceo van Schiphol gescreend op integriteit voor zijn aanstelling als algemeen directeur van Royal Schiphol Group, zoals ook gebeurt onder de wet Bibob?	Dit valt onder de verantwoordelijkheid van Royal Schiphol Group (RSG). RSG heeft een gedragscode waar iedere medewerker van Schiphol zich aan dient te conformeren, ook de algemeen directeur.
56	Op welke wijze heeft de luchtvaartsector de afgelopen decennia en/of de periode van 2016 tot en met 2022 blijkt gegeven te beschikken over een zelfregulerend vermogen?	Daar is door het ministerie geen onderzoek naar gedaan. Daar kan dan ook geen oordeel over worden geven. Het zelfregulerend vermogen van de luchtvaartsector is geen onderdeel van de periodieke rapportage. U wordt verwezen naar de Staat van de Luchtvaart 2023 (Kamerstukken II, 2023/24 31936 nr. 1152) waarin is beschreven hoe het is gesteld met de veiligheid en duurzaamheid op en rond Schiphol én de regionale luchthavens.
57	Hoeveel ganzen zijn er in de onderzochte periode gedood rondom Schiphol?	In de evaluatie van het convenant reduceren risico Vogelaanvaringen Schiphol 2020-2024 (bijlage bij Kamerstukken II, 31936 nr. 1168) is een overzicht opgenomen van het aantal gedode ganzen door ruivangsten en afschot ter vermindering van (het risico op) vraatschade (voor landbouw en natuur) en vogelaanvaringen in de periode 2018-2023. In totaal gaat het om gemiddeld 28.818 dieren per jaar in de zone tot 10 kilometer buiten het luchthaventerrein van Schiphol en 36.098 dieren per jaar in de zone tussen 10 en 20 kilometer buiten het luchthaventerrein.
58	Zou het luchtvaartbeleid niet meer bepalend moeten zijn en voor een kleiner deel kaderstellend, zodat er concrete doelstellingen geformuleerd kunnen worden?	De uitgangspunten uit de Luchtvaartnota 2020-2050 en het Hoofdlijnenakkoord zijn bepalend voor het luchtvaartbeleid.
59	Welk nut heeft de stabiliteit van een (geformuleerde) doelstelling als het effect van de doelstelling in de praktijk slecht, beperkt of niet toetsbaar blijkt?	Dat het effect van de doelstellingen niet altijd goed te beoordelen is, is het gevolg van het complexe beleidsterrein luchtvaart waarin veel verschillende actoren een verantwoordelijkheid dragen voor maatschappelijke opgaven. In de begroting 2025 is een verbeteringslag doorgevoerd door de algemene doelstelling voor luchtvaart uit te

		splitsen in specifieke en subdoelstellingen en daaraan meetbare gegevens te koppelen.
60	Is met een dergelijke “hands off”-benadering nog wel duidelijk waar uiteindelijk de eindregie ligt met betrekking tot het bepalen van het luchtvaartbeleid?	zie antwoord op vraag 59.
61	Welke scenario’s zijn onderzocht voor een progressieve vliegbelasting waarbij veelvliegers meer betalen naarmate ze vaker vliegen? En wat is het verwachte effect hiervan op vlieggedrag en uitstoot?	Een vliegbelasting waarbij veelvliegers meer betalen naarmate ze vaker vliegen, is niet uitvoerbaar. De belastingplichtigen (de luchthavens) hebben niet de benodigde persoonsgegevens van burgers om bij te kunnen houden hoe vaak zij vliegen. Dat heeft te maken met privacyaspecten en de AVG (de Algemene verordening gegevensbescherming). Bovendien kunnen passagiers uit Nederland ook vanaf luchthavens net over de grens vertrekken. Dit zou de uitvoering en controle door de belastingdienst zeer complex maken. Eventuele effecten op vlieggedrag of uitstoot zijn niet onderzocht.
62	Wat is de meest recente schatting van de totale maatschappelijke kosten (milieu, geluidsoverlast, gezondheid) van de Nederlandse luchtvaartsector?	Er bestaat geen onderzoek naar de maatschappelijke kosten van de Nederlandse luchtvaartsector in zijn totaliteit. Maatschappelijke effecten worden doorgaans gezien in relatie tot een specifieke beleidsmaatregel. Voor het Luchthavenbesluit van Schiphol wordt op dit moment gewerkt aan een milieueffectenrapportage (MER). Hierin worden de effecten van het Hoofdlijnenbesluit Schiphol en de uitkomst van de balanced approach op het milieu in kaart gebracht.
63	Hoe zijn deze maatschappelijke kosten verdeeld over CO ₂ -uitstoot, non-CO ₂ -uitstoot, stikstofdepositie en geluidshinder?	In 2023 is er in opdracht van IenW onderzoek gedaan naar de Prijs van een Vliegreis door onderzoeksbureau CE Delft (Kamerstukken II, 2023/24 31936, nr. 1134). In dit rapport worden de maatschappelijke kosten per voorbeeld vlucht in kaart gebracht en vergeleken met andere modaliteiten. De verhoudingen tussen maatschappelijke kosten zoals non- CO ₂ -uitstoot, CO ₂ -uitstoot, stikstof en geluid verschillen sterk per gevlogen afstand en vliegtuig. Onderstaande tabel biedt een overzicht van de gemiddelde maatschappelijke kosten per vertrekkende vlucht vanaf Europese luchthavens waaronder Schiphol. Dit geeft een beeld van de gemiddelde verhouding tussen de verschillende maatschappelijke kosten. Zie ook figuur 15.

		Figuur 15 - Vergelijking gemiddelde externe- en infrastructuurkosten voor de verschillende luchthavens in 2022 <table border="1"><caption>Estimated data for Figure 15 (Costs in x 1,000 €)</caption><thead><tr><th>Luchthaven</th><th>Infrastructuur vast</th><th>Infrastructuur variabel</th><th>Ongevallen</th><th>Luchtvervuiling</th><th>Klimaat CO2</th><th>Klimaat non-CO2</th><th>WtT-emissies</th><th>Schade aan ecosystemen</th></tr></thead><tbody><tr><td>Amsterdam (NL)</td><td>3.5</td><td>1.5</td><td>0.5</td><td>1.5</td><td>15.0</td><td>0.5</td><td>5.0</td><td>0.0</td></tr><tr><td>Parijse luchthavens (FR)</td><td>4.0</td><td>1.0</td><td>0.5</td><td>1.5</td><td>12.0</td><td>0.5</td><td>4.0</td><td>0.0</td></tr><tr><td>Frankfurt (DE)</td><td>4.5</td><td>1.5</td><td>0.5</td><td>1.5</td><td>15.0</td><td>0.5</td><td>5.0</td><td>0.0</td></tr><tr><td>London Heathrow (UK)</td><td>8.0</td><td>3.0</td><td>0.5</td><td>1.5</td><td>16.0</td><td>0.5</td><td>5.0</td><td>0.0</td></tr></tbody></table>	Luchthaven	Infrastructuur vast	Infrastructuur variabel	Ongevallen	Luchtvervuiling	Klimaat CO2	Klimaat non-CO2	WtT-emissies	Schade aan ecosystemen	Amsterdam (NL)	3.5	1.5	0.5	1.5	15.0	0.5	5.0	0.0	Parijse luchthavens (FR)	4.0	1.0	0.5	1.5	12.0	0.5	4.0	0.0	Frankfurt (DE)	4.5	1.5	0.5	1.5	15.0	0.5	5.0	0.0	London Heathrow (UK)	8.0	3.0	0.5	1.5	16.0	0.5	5.0	0.0
Luchthaven	Infrastructuur vast	Infrastructuur variabel	Ongevallen	Luchtvervuiling	Klimaat CO2	Klimaat non-CO2	WtT-emissies	Schade aan ecosystemen																																							
Amsterdam (NL)	3.5	1.5	0.5	1.5	15.0	0.5	5.0	0.0																																							
Parijse luchthavens (FR)	4.0	1.0	0.5	1.5	12.0	0.5	4.0	0.0																																							
Frankfurt (DE)	4.5	1.5	0.5	1.5	15.0	0.5	5.0	0.0																																							
London Heathrow (UK)	8.0	3.0	0.5	1.5	16.0	0.5	5.0	0.0																																							
64	Welk deel van de maatschappelijke kosten van Schiphol is toe te wijzen aan overstappende passagiers?	In 2023 bestond 36,3% van het totaal aantal passagiers op Schiphol uit overstappers. Er is geen onderzoek gedaan naar de maatschappelijke kosten die toegewezen zouden kunnen worden aan overstappende passagiers. In 2023 is er onderzoek gedaan naar de prijs van een vliegreis (Kamerstukken II, 2023/24 31936, nr. 1134). In dit rapport worden de maatschappelijke kosten per voorbeeldvlucht in kaart gebracht. Zie ook de antwoorden op de vragen 27 en 50 voor de baten van transferpassagiers.																																													
65	Welke juridische en praktische beperkingen liggen er momenteel op het belasten van kerosine binnen de EU en wereldwijd, en welke stappen worden ondernomen om deze beperkingen te verkleinen?	Voor een mondiale kerosinebelasting ontbreekt de steun in ICAO-verband. In de EU geldt er een verplichte vrijstelling voor het heffen van accijns op kerosine. Het kabinet zet zich in om bij het herzien van de Richtlijn Energiebelastingen (ETD) de mogelijkheid tot het belasten van kerosine voor vluchten binnen Europa op te nemen.																																													
66	Wat is de bijdrage van de luchtvaart aan de volksgezondheid?	Omgevingsgeluid kan leiden tot de beleving van hinder, wat weer kan leiden tot negatieve gezondheidseffecten. Luchtvaartgeluid is een van de bronnen van omgevingsgeluid. Uit de meest recente GGD Gezondheidsmonitor uit 2020 blijkt dat ca. 3,8% van de mensen tussen 18 en 64 jaar ernstige hinder ervaart door vliegtuiggeluid.																																													

		Uit recente onderzoeken blijkt dat de bijdrage van de luchtvaart aan de lokale luchtkwaliteit beperkt is (Kamerstukken II, 2023/24 31936 nr. 1137). Zo wordt de vermindering van de luchtkwaliteit in woonkernen rondom de regionale luchthavens voor gemiddeld 99% bepaald door andere bronnen dan luchtvaart. Bij Schiphol zijn andere bronnen dan luchtvaart gemiddeld voor ruim 95% verantwoordelijk voor de vermindering van de lokale luchtkwaliteit in woonkernen.
67	Welke verbetermogelijkheden zijn er voor de luchtvaart zelf naar aanleiding van de periodieke rapportage?	De periodieke rapportage richt zich op de doeltreffendheid en doelmatigheid van het luchtvaartbeleid. De onderzoekers hebben antwoord gegeven op de onderzoeksvragen conform de Regeling periodieke evaluatieonderzoek 2022 en komen derhalve niet met verbetervoorstellen voor de luchtvaartsector.
68	Wat is de doeltreffendheid en doelmatigheid van het luchtvaartbeleid als ook volksgezondheid, klimaat en milieu worden meegewogen?	De onderzoekers beoordelen de doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid per luchtvaart-thema. Dit betekent dat de onderzoekers ook voor leefomgeving en duurzame luchtvaart uitspraken doen over de doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid.
69	Wat was de effectiviteit van het toezicht, de handhaving en de vergunningverlening op het gebied van milieunormen en geluidsnormen?	Handhaving en toezicht (artikel 24) worden structureel geëvalueerd conform de Regeling periodiek evaluatieonderzoek 2022. De laatste beleidsdoorlichting over de periode 2012 tot en met 2017 is in 2019 aangeboden aan de Kamer (Kamerstukken II, 2018/19 32861 nr. 46). De eerstvolgende periodieke rapportage Handhaving en Toezicht wordt in 2025 verwacht.
70	Pleit Nederland in Europa actief voor het zo snel mogelijk belasten van kerosine?	Nederland pleit in Europa voor het maken van afspraken over een kerosinebelasting voor de luchtvaart. Momenteel vinden onderhandelingen plaats over de ETD, waarover de Tweede Kamer recent is geïnformeerd (Kamerstukken II, 2024/25 21501-07 nr. 2078).
71	Wat zou er voor Nederland concreet veranderen als de luchtvaartovereenkomst tussen de EU en de Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) tot stand komt, afgezien van het feit dat Nederland dan ook een overeenkomst met Laos zou hebben, aangezien we met alle andere ASEAN-landen al bilaterale overeenkomsten hebben?	Het uitgangspunt om een EU-luchtvaartverdrag met ASEAN af te sluiten was om voor eerlijke concurrentie te zorgen, de geleidelijke openstelling van de markt te faciliteren en de toegang tot routes en capaciteit tussen de lidstaten van de EU en lidstaten van ASEAN te verbeteren. Dit komt de consumenten, luchtvaartmaatschappijen en de Nederlandse economie ten goede. Deze afspraken vullen de oude bilaterale afspraken tussen Nederland en de individuele ASEAN-lidstaten op verschillende belangrijke onderdelen aan. Zo ontbreken in de bilaterale luchtvaartverdragen uitgebreide afspraken over eerlijke concurrentie. Een EU-luchtvaartverdrag is een kansrijkere manier om afdwingbare afspraken te maken

		over eerlijke concurrentie dan via bilaterale luchtvaartverdragen. Daarnaast zijn in het EU-luchtvaartverdrag met de ASEAN-landen ook artikelen opgenomen die het belang van verduurzaming van de luchtvaart en bevordering van de sociale dimensie onderstrepen. Dit biedt de Europese Commissie handvatten om het belang van verduurzaming of vermeende misstanden binnen de sociale dimensie aan te kaarten. Afspraken hierover ontbreken in de bilaterale luchtvaartverdragen tussen Nederland en de ASEAN-landen. Wat er zodoende verandert als het EU-ASEAN luchtvaartverdrag tot stand komt, is dat er verdergaande afspraken gaan gelden over eerlijke concurrentie, verduurzaming van de luchtvaart en bevordering van de sociale dimensie. Ook zijn er ruimere mogelijkheden voor luchtvaartmaatschappijen om in onderlinge samenwerkingsverbanden (zoals code-share overeenkomsten) te treden, wat de mogelijkheden voor Nederlandse consumenten vergroot om naar aanvullende bestemmingen te vliegen. De oude bilaterale overeenkomsten boden veelal minder mogelijkheden om met behulp van dergelijke samenwerkingsverbanden op intra-ASEAN routes te opereren. Daarbij waren er ook minder vergaande afspraken over eerlijke concurrentie, verduurzaming en de sociale dimensie. Daarnaast is een bijkomend voordeel dat er nu ook een verdragsrelatie met Laos tot stand is gekomen, zoals ook wordt gesteld in de vraag.
72	Hoe bindend is de luchtvaartovereenkomst tussen ASEAN en de EU, gelet op het feit dat de Raad van State heeft aangegeven dat sommige aspecten van deze overeenkomst bindend zijn? Om welke specifieke aspecten gaat het hierbij?	De luchtvaartovereenkomst tussen ASEAN en de EU wordt na ratificatie juridisch bindend, zoal bij internationale verdragen gebruikelijk is. Dit betekent dat de verdragspartijen zich aan de bepalingen van de overeenkomst moeten houden. De Raad van State (RvS) heeft echter aangegeven dat sommige bepalingen in deze overeenkomst “een ieder verbindend” zijn. Dit betekent dat deze bepalingen niet alleen verplichtingen scheppen tussen staten, maar ook direct rechten en plichten opleveren tussen particulieren en bedrijven binnen de rechtsorde van de EU en de ASEAN-landen. Zoals gesteld in het advies van de RvS bevat het luchtvaartverdrag verschillende bepalingen die in de bestaande bilaterale luchtvaartverdragen ook voorkomen en die in de Nederlandse rechtsorde als een ieder verbindend kunnen worden beschouwd. Het gaat dan om zaken die direct betrekking hebben op luchtvaartmaatschappijen, zoals de verlening van verkeersrechten, exploitatievergunningen of douanerechten.

73	Wat is, onder andere gezien de invloed op toewijzingen van slots en de niet noodzakelijk toegenomen samenwerking met lokale partners, de verwachte impact van de luchtvaartovereenkomst tussen ASEAN en de EU op de KLM?	Het EU-ASEAN verdrag verandert niets aan het proces van toewijzing van slots. Dat betreft een apart proces, waarbij de onafhankelijke slotcoördinator op eerlijke, transparante en non-discriminatoire wijze de slots verdeelt over de luchtvaartmaatschappijen op basis van de beschikbare luchthavencapaciteit op slotgecoördineerde luchthavens. Op grond van het Verdrag krijgen EU-luchtvaartmaatschappijen enerzijds en luchtvaartmaatschappijen uit de ASEAN-landen anderzijds na inwerkingtreding een ongelimiteerd aantal verkeersrechten om te opereren tussen respectievelijk de EU en ASEAN-landen. Omdat dit verdrag voor alle EU-lidstaten en alle ASEAN-lidstaten geldt, verkrijgen de luchtvaartmaatschappijen met dit verdrag veel meer mogelijkheden om ook hun connectiviteit binnen de EU-lidstaten en ASEAN-lidstaten te verbeteren, wat ook goed is voor Nederlandse consumenten. De toegenomen mogelijkheden gelden ook voor KLM, waardoor de KLM ook rechtstreeks of in samenwerking met luchtvaartmaatschappijen uit ASEAN-landen of uit derde-landen meer bestemmingen kan aanbieden hetgeen ten goede komt aan Nederlandse consumenten.
74	Kunt u de berekeningen delen die laten zien hoe het beleid de volledige omvang meeneemt van milieueffecten, klimaat- en gezondheidsimpact, én de specifieke behoefte van de Nederlanders aan vluchten, inclusief de gebruikte cijfers, aannames, informatie en bronnen? Of zijn deze gegevens er niet?	Er wordt beleid gemaakt op en onderzoek gedaan naar alle genoemde onderdelen. Dat is niet te vangen in een alomvattend cijfer. Het is aan de politiek om een weging te maken van die verschillende onderdelen. Dat doet het kabinet door het wegen van alle publieke belangen.
75	Klopt het dat de luchtvaartovereenkomst tussen de EU en ASEAN geen concrete milieu- en gezondheidsdoelen stelt?	Over verduurzaming bepaalt artikel 18 van het EU-ASEAN verdrag dat de verdragsluitende partijen alle passende maatregelen nemen om het effect van de burgerluchtvaart op het milieu tot een minimum te beperken, overeenkomstig hun rechten en plichten die volgen uit het internationaal recht. Daarbij hebben de partijen afgesproken samen te werken bij de ontwikkeling van instrumenten om de uitstoot van broeikasgassen te beperken en om samen te werken op het gebied van het reduceren van geluidsoverlast. Daarmee is dit verdrag een stimulans in de bescherming van het milieu en de belangen van omwonenden van Schiphol. Luchtvaartmaatschappijen die op basis van het verdrag op Schiphol willen opereren committeren zich namelijk aan de reductie van de uitstoot van broeikasgassen en het reduceren van geluidsoverlast. Uiteraard dienen luchtvaartmaatschappijen uit de ASEAN-landen zich op routes naar bestemmingen in de EU ook te houden aan de geldende Europese wet- en regelgeving, ook op het gebied van milieu en gezondheid. Deze

		luchtvaartmaatschappijen moeten zich houden aan de geldende geluidsnormen op de Europese luchthavens. Ook rapporteren luchtvaartmaatschappijen over hun emissies, vallend onder het EU-ETS en CORSIA.
76	Hoe stuurt u concreet op de afname van de door de luchtvaart veroorzaakte negatieve gezondheidseffecten als voorwaarde voor de toekomstige groei van de burgerluchtvaart?	Het kabinet weegt alle publieke belangen alvorens een besluit te nemen. Op dit moment leidt dat niet tot groei. Het kabinet heeft op 8 december de notificatie aan de Europese Commissie aangevuld. Dat houdt een teruggang in het aantal historische slots in. Om concrete acties voortkomend uit de Luchtvaartnota 2020-2050 te volgen wordt u verwezen naar de uitvoeringsagenda van de Luchtvaartnota (Kamerstukken II, 2022/23 31936 nr. 1048).
77	Onderzoekt u ook serieus de optie van krimp van de burgerluchtvaart?	Het kabinet heeft zich twee doelen gesteld op het Schiphol-dossier: de rechtsbescherming voor omwonenden herstellen, en de geluidshinder met 20% terugdringen. Hiervoor is een pakket aan maatregelen ingediend bij de Europese Commissie om het geluid terug te dringen. Maatregelen die hierin zijn opgenomen zijn tariefdifferentiatie, additionele vlootvernieuwing, weren lawaaiige toestellen in de nacht, een nieuw maximaal aantal nachtvluchten (27.000) en een nieuw maximum van 478.000 vluchten per etmaal. Dit is een vermindering van het aantal toegestane vluchten per etmaal van 22.000 vluchten. Dit getal wordt vastgelegd in een gewijzigd luchthavenverkeerbesluit.
78	Hoe is onderzocht wat de economische of maatschappelijke waarde van een vlucht of een (nieuwe) bestemming is?	In 2022 is het Beleidskader Netwerkkwaliteit ontwikkeld (Kamerstukken II, 2022/23 31936 nr. 1021). Dit beleidskader heeft als doel om het publieke belang van goede verbondenheid objectief en eenduidig meetbaar te maken. Op basis van een objectieve lijst van steden (de GaWC-lijst, op basis van de Globalization and World Cities-index) wordt vastgesteld welke bestemmingen van belang zijn voor Nederland. Hierbij wordt gekeken naar de aanwezigheid van 175 wereldwijd opererende bedrijven in de zakelijke dienstverlening. De lijst is toegesneden op Nederland en er zijn binnen IenW diverse controles uitgevoerd naar de representativiteit voor Nederland. Het Beleidskader Netwerkkwaliteit meet welk aandeel van de economisch relevante bestemmingen (de GaWC-lijst) daadwerkelijk wordt aangeboden vanaf de betreffende luchthaven. Daarnaast wordt de capaciteit die op die bestemmingen wordt aangeboden gemeten. Hierbij wordt rekening gehouden met afnemende meeropbrengsten van het toevoegen van een nieuwe vlucht op een bepaalde bestemming. Dit betekent dat de waarde van de 1e vlucht naar New York groter is

		dan de 20e vlucht, en dat de toevoeging van de zoveelste vlucht naar New York minder oplevert dan de 1e vlucht naar Ljubljana.
79	Hoe wordt het onderscheid gemaakt tussen mainportgebonden verkeer en ander verkeer, als dat verschil steeds verder vervaagt? En hoe wordt de waarde van een vlucht voor de luchtvaartmaatschappij of voor de luchthaven geïsoleerd van de waarde voor Nederland?	Dit lijken vragen die gesteld kunnen worden in de context van onderzoek naar welvaartseffecten in relatie tot de luchtvaart. Er kan dan gekeken worden naar hubverkeer en vakantievluchten, maar ook naar type airlines (low cost versus netwerkmaatschappijen). Het is aan de onderzoekers om dit onderscheid op de juiste manier te maken. In de Werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's staan aanbevelingen over de specifieke effecten voor luchtvaartpartijen.
80	Hoe rijmt u het veelvoudig geven van subsidies aan KLM met het principe van de vrije markt?	Nederland heeft staatssteun verleend in de context van de coronapandemie. Deze situatie was dermate uitzonderlijk, dat het borgen van het publiek belang dat met KLM gemoeid is zwaarder woog dan het beschermen van de vrije markt. Het kabinet achtte het noodzakelijk deze steun te verlenen vanwege het belang van KLM voor het intercontinentale bestemmingsnetwerk op Schiphol. Dit netwerk is van groot belang voor de Nederlandse economie en werkgelegenheid. De goede bereikbaarheid van Nederland is een van de redenen dat vele bedrijven kiezen voor vestiging in Nederland.
81	Staan de verdiensten van de luchtvaartmedewerkers in verhouding tot de gezondheidsschade die het werk deze medewerkers kan opleveren?	Er is geen één op één calculatie voor wat betreft de verhouding van verdiensten en de gezondheidsschade. Dit is naast dat het afhankelijk is per persoon ook nog afhankelijk van wat er uit de verschillende onderzoeken komt en de installatie van tilhulpen en andere hulpmaatregelen. De Nederlandse Arbeidsinspectie constateerde in 2023 dat Schiphol en de platformwerkgevers onvoldoende maatregelen nemen om werknemers te beschermen tegen blootstelling aan gevaarlijke stoffen zoals vliegtuigmotoremissie (VME) en dieselmotoremissie (DME). Schiphol en de werkgevers moeten uiterlijk eind 2024 een plan van aanpak presenteren om de blootstelling te minimaliseren. Voor wat betreft de fysieke belasting is Schiphol bezig om meer dan 300 tilhulpen te installeren. Door middel van voldoende tilhulpen, campagnes om medewerkers samen te laten tillen als een koffer te zwaar is en andere maatregelen moet het werk verlicht worden. De tilhulpen zullen naar verwachting in april 2025 allemaal geïnstalleerd zijn. IenW werkt nauw samen met SZW op dit punt, en er vinden op regelmatige basis gesprekken met Schiphol plaats.
82	Erkent u dat spreiding van vliegbewegingen geen oplossing is om Schiphol en andere luchthavens binnen geluidnormen te laten functioneren en de balans tussen luchtvaart en maatschappij te herstellen?	Dit is niet aan de orde. Het kabinet heeft zich tot doel gesteld om de geluidshinder met 20% terug te dringen. Met een pakket met maatregelen wordt per november 2025 naar verwachting 15% van het geluidsdoel gehaald. Dit pakket bestaat uit de

		volgende maatregelen: tariefdifferentiatie, additionele vlootvernieuwing, weren lawaaiige toestellen in de nacht, een nieuw maximaal aantal nachtvluchten (27.000) en een nieuw maximum van 478.000 vluchten per etmaal. Vanaf november 2026 zal politieke besluitvorming plaatsvinden over concrete maatregelen waarmee het resterende percentage zal worden ingevuld. Het kabinet kijkt naar andere operationele procedures zoals verdergaande tariefdifferentiatie, additionele vlootvernieuwing die in dat jaar gerealiseerd worden. Ook onderzoekt het kabinet eventuele maatregelen in de nacht, beperking van hinder bij secundaire banen, beperking van privévliegtuigen en het sterkere weren van lawaaiige toestellen.
83	Wat is de status van de “balanced approach”-procedure, en welke stappen overweegt u te nemen?	Op 6 december 2024 is de Kamer geïnformeerd over de laatste stand van zaken rondom de balanced approach-procedure Schiphol (Kamerstukken II, 2024/25 29665 nr. 523).
84	In hoeverre is onderzocht, en in hoeverre is het mogelijk, om de gewenste exploitatiebeperking ten behoeve van geluidshinder te koppelen aan een exploitatiebeperking ten behoeve van andere doelstellingen (met name CO ₂ -plafond, waar het kabinet in 2023 toe heeft besloten, en stikstof), waarmee het beroep op de andere, eveneens geldige en zwaarwegende gronden, een blokkade door de “balanced approach” kan omzeilen?	Voor de langere termijn is het de bedoeling dat er gestuurd wordt op milieunormen en op voortdurende vermindering van de negatieve externe effecten van de luchtvaart. Zodra het stelsel is ingevoerd dient de sector zich aan de afzonderlijke normen te houden.
85	Bent u op de hoogte van voorstellen tot het uitbreiden van de eisen omtrent exploitatiebeperkingen in de “balanced approach” naar andere doelstellingen dan hinderreductie, zoals de reductie van schadelijke emissies?	Hiervan ben ik niet op de hoogte. De Europese Verordening 598/2014 vereist dat de balanced approach-procedure wordt doorlopen bij voorgestelde geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen.
86	Wat is de status van het CO ₂ -plafond?	Er loopt nog een aantal onderzoeken die relevant zijn voor de uitwerking van het CO ₂ -plafond. Voor de zomer van 2025 wordt de Tweede Kamer geïnformeerd over het vervolg van het CO ₂ -plafond, zoals ook toegezegd aan het lid de Hoop in het Commissiedebat luchtvaart van 24 oktober 2024.
87	Wat vindt u van “frequent flyer”-programma’s?	Voor zover met deze vraag wordt bedoeld op frequent flyer programma’s in relatie tot de verduurzaming van de luchtvaart, kan ik aangeven dat in de Luchtvaartnota 2020-2050 doelen voor verduurzaming van de luchtvaart zijn afgesproken. Het minder aantrekkelijk maken van Nederlandse Frequent Flyer Programma’s zal niet

		noodzakelijkerwijs bijdragen aan het reduceren van de CO ₂ -uitstoot van de luchtvaart en draagt ook niet bij aan de energietransitie van de sector.
88	Heeft Nederland zich de afgelopen jaren actief bemoeid met de besluitvorming van Schiphol?	Royal Schiphol Group is een onderneming en gaat over haar eigen bedrijfsvoering. Wel is Schiphol een staatsdeelneming, waarop de minister van Financiën namens de Staat de aandeelhoudersrol uitoefent. Als aandeelhouder staat de Staat op afstand en oefent het zeggenschap uit over onder andere grote investeringen en benoemingen. Ook wordt de Staat als aandeelhouder geconsulteerd over de strategische koers, zoals vastgelegd in wettelijke en statutaire bepalingen.
89	Heeft Nederland zich de afgelopen jaren actief bemoeid met de besluitvorming van KLM?	KLM is een onderneming en gaat over haar eigen bedrijfsvoering. Vanuit haar rol als aandeelhouder voert het kabinet het gesprek met KLM, o.a. over duurzaamheid en het versterken van de concurrentiepositie van de onderneming. Het dagelijkse bestuur van KLM wordt gevoerd door de directie, de raad van commissarissen houdt toezicht hierop. De Staat als aandeelhouder staat verder af van de dagelijkse praktijk, maar oefent via de aandeelhoudersbevoegdheden invloed uit op de onderneming.
90	Wat zou bij KLM de afgelopen jaren anders zijn gegaan in de besluitvorming als Nederland geen staatsdeelnemingen zou hebben?	De Nederlandse Staat heeft een belang van minder dan 6% in KLM. Vanwege dit beperkte aandelenbelang in KLM heeft de Nederlandse Staat geen volledige zeggenschap. Niettemin is het aandeelhouderschap van de staat in KLM ook van belang voor het behoud van landingsrechten van KLM in het buitenland. Veel luchtvaartverdragen eisen dat het eigendom en de zeggenschap van een luchtvaartmaatschappij in voldoende mate in handen is van onderdanen van het verdragsluitende land. Met het aandelenbelang van de Staat en de aandelen bij de Nederlandse stichtingen SAK 1 en SAK 2 wordt dit geborgd.
91	Wat zou bij Schiphol de afgelopen jaren anders zijn gegaan in de besluitvorming als Nederland geen staatsdeelnemingen zou hebben?	Wat er anders zou zijn gegaan als Nederland geen staatsdeelnemingen zou hebben, is speculatief. Nederland heeft staatsdeelnemingen omdat het aandeelhouderschap van de Staat bijdraagt aan de borging van publieke belangen door die ondernemingen. Het aandeelhouderschap van deelnemingen wordt periodiek (iedere zeven jaar) geëvalueerd om te beoordelen of het nog toegevoegde waarde heeft voor het borgen van het publiek belang. Het aandeelhouderschap van de Staat in Schiphol wordt komend jaar geëvalueerd.
92	Op welke wijze is de duurzaamheid van de luchtvaart verbeterd in de periode 2016-2022, en welke concrete doelen zijn er gesteld voor de komende jaren?	Wat betreft de CO ₂ -uitstoot kan er over de periode 2016-2022 geen daadwerkelijke trend worden vastgesteld, vanwege de bijna-halvering van de uitstoot door de drastische afname van vluchten tijdens de coronapandemie. De periode 2016-2022

		stond bovendien in het teken van beleidsontwikkeling: de doelen zijn op de langere termijn gericht. Voor de doelen wordt u verwezen naar het antwoord op vraag 32.
93	Hoe wordt de kwaliteit van de leefomgeving rond luchthavens gemonitord en gewaarborgd, en welke indicatoren worden hiervoor gebruikt?	Rondom alle civiele luchthavens is sprake van locatie-gebonden grenswaarden voor geluid. Deze zijn vastgelegd in de vergunningen per luchthaven. - Voor Schiphol is sprake van een stelsel van handhavingspunten rondom de luchthaven waarin een grenswaarde is vastgesteld voor de jaargemiddelde geluidbelasting (uitgedrukt in Lden en Lnight). De gerealiseerde geluidbelasting in een operationeel jaar mag deze grenswaarde niet overschrijden. Daarnaast is bij Schiphol in de rapportageperiode gestuurd op preferentieel baangebruik. In dit stelsel, onderdeel van het Nieuwe Normen en Handhavingstelsel (NNHS) worden waar mogelijk de start- en landingsbanen gebruikt die leiden tot (per saldo) het minste ernstig gehinderden. - Voor de regionale luchthavens van nationale betekenis is sprake van handhavingspunten met daarin grenswaarden voor de jaargemiddelde geluidbelasting (uitgedrukt in Lden). - Voor Eindhoven Airport (als civiele medegebruiker van de militaire luchthaven Eindhoven) geldt een geluidszone, uitgedrukt in de geluidmaat Kosteneenheden (Ke). De gerealiseerde geluidbelasting mag buiten deze geluidszone nergens hoger zijn dan de grenswaarde van 35 Ke. Daarnaast zijn er voor Schiphol relatieve normen opgenomen voor de emissie van luchtverontreinigende stoffen. De Inspectie Leefomgeving en Transport (en voor Luchthaven Eindhoven de Militaire Luchtvaartautoriteit) ziet toe op de naleving van de regels en grenswaarden.
94	Welke stappen zijn er gezet om de luchtkwaliteit rondom luchthavens te verbeteren, en wat zijn de meetbare effecten hiervan geweest?	De effecten van luchtvaart op de lokale luchtverontreiniging zijn de afgelopen jaren in kaart gebracht. Op basis van deze onderzoeken worden maatregelen uitgewerkt die effectief moeten bijdragen aan verminderde uitstoot van luchtverontreinigende stoffen door luchtvaart.

95	Hoe wordt de balans bewaakt tussen economische doelstellingen en milieu- en gezondheidsdoelstellingen in het luchtvaartbeleid?	Vanuit de luchtvaartnota is vastgelegd dat de balans tussen de publieke belangen de basis vormt voor het luchtvaartbeleid. Alle publieke belangen worden daarom meegewogen in de totstandkoming van het luchtvaartbeleid.
96	Hoe wordt de impact van de luchtvaart op de biodiversiteit in de omgeving van luchthavens gemonitord en geminimaliseerd?	De beoordeling van de impact op natuur rondom luchthavens is onderdeel van de Wet natuurbescherming en de natuurvergunning. Dit valt onder de bevoegdheid van het ministerie van LVVN.
97	Hoe wordt de gezondheid van omwonenden van luchthavens beschermd en gemonitord, en welke maatregelen worden genomen bij geconstateerde risico's?	In de vergunningen van de luchthavens zitten grenswaarden voor geluid en worden maatregelen om emissies te verminderen overwogen. De ILT draagt zorg voor de monitoring van deze grenswaarden en regels en kan handhavend optreden indien deze grenswaarden overschreden dreigen te worden of de regels worden overtreden. Zie verder ook het antwoord op vraag 93.
98	Waarom wordt er in de periodieke rapportage over het luchtvaartbeleid niet geschreven over de economische gevolgen van groei of krimp van Schiphol, terwijl de commissie Infrastructuur en Waterstaat gevraagd heeft om een wetenschappelijke factsheet over dit onderwerp?	De periodieke rapportage doet onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid. Daarvoor is het noodzakelijk de effecten van het beleid te beoordelen. Het is op dit moment te vroeg om conclusies trekken in hoeverre het beleid over het aantal vliegtuigbewegingen van en naar Schiphol doeltreffend en doelmatig is geweest.
99	Wat zijn wetenschappelijk gezien de economische gevolgen van groei of krimp van Schiphol?	Verschillende studies zijn in opdracht van IenW uitgevoerd naar de gevolgen van groei en krimp van Schiphol. Een studie uit 2019 (Kamerstukken II, 2019/20 31936 nr. 710) toont aan dat uitbreiding van de capaciteit van Schiphol tot 540.000 vluchten per jaar de Nederlandse welvaart verhoogt, door een ruimere keus aan vluchten en lagere ticketprijzen. Voor bedrijven leiden lagere reiskosten tot lagere bedrijfskosten en een hogere winst. Dit zorgt ervoor dat het aantrekkelijker wordt voor bedrijven om zich in de Schipholregio te vestigen. Een studie uit 2022 (Kamerstukken II, 2022/23 31936 nr. 1060) onderzoekt de gevolgen van krimp van Schiphol naar 460.000 vliegtuigbewegingen. Het onderzoek laat zien dat de consumentenwelvaart daalt door hogere ticketprijzen. Schaarstewinsten van Nederlandse luchtvaartmaatschappijen stijgen, terwijl exploitatiewinsten van Schiphol dalen. Het zorgt voor een verlaging van de directe connectiviteit, wat een negatieve impact kan hebben op het vestigingsklimaat. In het onderzoek naar het belang van Schiphol voor de economie en het

		vestigingsklimaat (december 2024) staat een samenvatting van 48 relevante studies naar de causale relatie tussen luchtvaart en de economie. Ruim driekwart van deze studies vond een causaal effect van luchtvaart op de economie. In deze studies werd gekeken naar het effect van het passagiersvervoer op het BBP van een land. De studies toonden aan dat 1% toename in het passagiersvervoer zorgde voor een 0,05-0,18% toename in het BBP.
100	Wat is de reële maximumbijdrage van sustainable aviation fuels (SAF) aan de duurzaamheidsdoelstellingen?	De bijdrage van SAF is essentieel: op de korte tot middellange termijn - en verder in de toekomst nog steeds voor de lange afstanden – is het de enige manier om de energietransitie te realiseren. De minimumbijdrage volgt uit de Europese verplichting om SAF bij te mengen: die loopt op van 2% in 2025 tot 70% in 2050. De maximumbijdrage is niet precies te bepalen, want die is afhankelijk van factoren zoals de beschikbaarheid van grondstoffen en energie, betalings- en investeringsbereidheid, en beleidsontwikkelingen. In Nederland is in het Akkoord Duurzame Luchtvaart met de sector afgesproken in 2030 14% SAF te gebruiken en in 2050 geheel fossielvrij te zijn. Diverse studies, waaronder de recente trajectverkenning klimaatneutraal 2050 van het Planbureau voor de Leefomgeving, laten zien dat dit haalbaar is.
101	Is het onderzoek van CE Delft ‘MKBA groei en krimp Schiphol’ meegenomen in de beleidsdoorlichting? Zo ja, hoe? Zo nee, waarom niet?	Nee, de onderzoekers hebben dit rapport niet betrokken bij de periodieke rapportage. Zij wegen af welke onderzoeken worden meegenomen.
102	Is het onderzoek van CE Delft ‘Frequent Flying Levy in Europe’ meegenomen in de beleidsdoorlichting? Zo ja, hoe? Zo nee, waarom niet?	Nee, de onderzoekers hebben dit rapport niet betrokken bij de periodieke rapportage. Zij wegen af welke onderzoeken worden meegenomen.
103	Is het onderzoek van CE Delft ‘De echte prijs van vliegtickets’ meegenomen in de beleidsdoorlichting? Zo ja, hoe? Zo nee, waarom niet?	Nee, de onderzoekers hebben dit rapport niet betrokken bij de periodieke rapportage. Zij wegen af welke onderzoeken worden meegenomen.
104	Is het rapport van Bus en Manshanden ‘Groei zonder winst’ meegenomen in de beleidsdoorlichting? Zo ja, hoe? Zo nee, waarom niet?	Nee, de onderzoekers hebben dit rapport niet betrokken bij de periodieke rapportage. Zij wegen af welke onderzoeken worden meegenomen.
105	Is het rapport van Pels en Peeters ‘Network Quality and Environment Framework’ meegenomen in de beleidsdoorlichting? Zo ja, hoe? Zo nee, waarom niet?	Nee, de onderzoekers hebben dit rapport niet betrokken bij de periodieke rapportage. Zij wegen af welke onderzoeken worden meegenomen.
106	Is het SEO onderzoek ‘Economisch belang van de hubfunctie van Schiphol’ meegenomen in de beleidsdoorlichting? Zo ja, hoe? Zo nee, waarom niet?	Nee, de onderzoekers hebben dit rapport niet betrokken bij de periodieke rapportage. Zij wegen af welke onderzoeken worden meegenomen.

107	Is de analyse van de Globalization and World Cities Research Network (C) meegenomen? Zo ja, hoe? Zo nee, waarom niet?	Nee, de onderzoekers hebben dit rapport niet betrokken bij de periodieke rapportage. Zij wegen af welke onderzoeken worden meegenomen.
108	Kan een nadere toelichting gegeven worden bij de zin “Beleid is balanceren tussen doelen, dit wordt ook binnen het luchtvaartbeleid duidelijk.”? Wat wordt hiermee bedoeld? En hoe wordt dit binnen het luchtvaartbeleid duidelijk?	Denk hierbij aan de doelstellingen op het gebied van internationale bereikbaarheid versus de doelstellingen omtrent leefomgeving en duurzame luchtvaart. Beleidsdoelen op één beleidsterrein kunnen (ongewenste) effecten hebben op een ander beleidsterrein.
109	Wordt met de woorden op pagina 2 "er zijn meerdere inspanningen verricht om doelmatigheid te borgen, maar deze blijven in de evaluatie onderbelicht" bedoeld dat deze inspanningen succesvol zijn geweest? Zo ja wat zijn deze inspanningen dan en met welk resultaat? Of zijn ze onderbelicht, omdat de inspanning geen resultaat oplevert? Kunt u in dat geval een toelichting geven waarom niet?	De inspanningen verricht om de doelmatigheid te borgen zijn in deel 3, hoofdstuk 3 van de periodieke rapportage beschreven. De inspanningen met betrekking tot doelmatigheid worden door de onderzoekers in de evaluaties onderbelicht beschouwd omdat de resultaten naar voren zijn gekomen uit de interviews en niet uit evaluatieonderzoeken.
110	Welk effect heeft de toegenomen aandacht voor de directe omgeving van de luchthavens op doeltreffendheid en doelmatigheid?	De resultaten en effecten van het gevoerde beleid inzake leefomgeving is door de onderzoekers beschreven in deel 2, hoofdstuk 3.3 van de periodieke rapportage.
111	Kan worden aangegeven hoe opvolging wordt gegeven aan het advies van de onderzoekers om de termen systeemverantwoordelijkheid en eindverantwoordelijkheid scherper te definiëren, ondanks het feit dat het lastig is om het begrip systeemverantwoordelijkheid altijd precies te duiden?	In de aanbiedingsbrief bij deze periodieke rapportage wordt een definitie gegeven van systeemverantwoordelijkheid, namelijk dat de systeemverantwoordelijkheid een eindverantwoordelijkheid is waarbij een minister aanspreekbaar is voor het behartigen van een publieke taak of voor de werking van een wettelijk stelsel. Hieruit vloeit voort dat de minister de werking van een deel van de publieke sector volgt en ingrijpt indien een wijziging van het systeem gewenst is.
112	Wat gebeurt er met het advies om doelmatigheid een prominentere rol te geven in evaluaties? Wat is het effect als dit advies wordt opgevolgd?	Zie antwoord op vraag 6.
113	Met welke delen van de wereld (bestemmingen) moet Nederland direct verbonden zijn om goed verbonden te zijn met de rest van de wereld?	Het publieke belang van internationale verbondenheid met buitenlandse bestemmingen via luchtvaart wordt in kaart gebracht via het Beleidskader Netwerkkwaliteit. Zie het antwoord op vraag 78.
114	Wanneer draagt een vlucht bij aan een goede verbinding van Nederland met de rest van de wereld?	De netwerkkwaliteit zoals in het Beleidskader Netwerkkwaliteit staat wordt als volgt gedefinieerd: de beschikbaarheid van directe verbindingen naar preferente bestemmingen. De preferente bestemmingen worden bepaald aan de hand van een voor Nederland op maat gemaakte lijst van steden (de GaWC-lijst). Alleen directe verbindingen met preferente bestemmingen worden meegeteld. Om een robuust netwerk te kunnen borgen, tellen alleen de bestemmingen mee die boven een

		bepaalde drempelwaarde van een minimaal benodigde jaarlijkse frequentie uitkomen.
115	Als het gaat om bestemmingen binnen Europa (inclusief het Verenigd Koninkrijk), in welke gevallen gaat het om bestemmingen waarbij een luchtverbinding noodzakelijk is om Nederland goed te verbinden met dit deel van de wereld?	Landen binnen Europa waarvan een bestemming op de GaWC-lijst staat zijn: Albanië, Oostenrijk, België, Bosnië en Herzegovina, Bulgarije, Kroatië, Cyprus, Tsjechië, Denemarken, Estland, Finland, Frankrijk, Duitsland, Griekenland, Hongarije, Ierland, Italië, Letland, Litouwen, Luxemburg, Macedonië, Montenegro, Noorwegen, Polen, Portugal, Roemenië, Servië, Slowakije, Slovenië, Spanje, Zweden, Zwitserland, en het Verenigd Koninkrijk.
116	Hoeveel routes van Schiphol zijn voor meer dan 50% afhankelijk van overstappende passagiers? En welke routes zijn dit?	Dit betreft bedrijfsgevoelige informatie die IenW niet kan delen.
117	Welk deel van de routes van Schiphol met meer dan 50% overstappers draagt bij aan een goede verbinding van Nederland met de rest van de wereld en welk deel van deze routes doet dit niet?	Dit betreft bedrijfsgevoelige informatie die IenW niet kan delen.
118	Welke ongewenste neveneffecten bestaan er met betrekking tot het huidige luchtvaartbeleid en welke oorzaken liggen ten grondslag aan deze neveneffecten?	De onderzoekers hebben beperkt aandacht voor neveneffecten. Een verklaring hiervan kan zijn dat neveneffecten beperkt zijn onderzocht in de beschikbare evaluaties. Zij komen wel tot de conclusie dat beleid balanceren is tussen doelen. Als voorbeeld daarvan worden doelstellingen op het gebied van internationale bereikbaarheid gebruikt versus de doelstellingen omtrent leefomgeving en duurzame luchtvaart. Beleidsdoelen op één beleidsterrein kunnen (ongewenste) effecten hebben op een ander beleidsterrein.
119	Welke oorzaken liggen ten grondslag aan deze neveneffecten?	Zie antwoord op vraag 118.
120	Hoe en door wie wordt bepaald of een neveneffect wenselijk is of niet?	Zie antwoord op vraag 118.
121	Wat is een gedegen manier om ongewenste neveneffecten in kaart te brengen en te voorzien van een neutraal toetsingskader?	Zodra de overheid aan de slag gaat met een maatschappelijk opgave, herziening van bestaand beleid of een nieuw beleidsdossier wordt het Beleidskompas gehanteerd. Alles wat essentieel is voor een goede beleidsvoorbereiding zit in het Beleidskompas, dit is ook de plek waarin de gevolgen van verschillende beleidsopties in kaart worden gebracht, waaronder ongewenste neveneffecten.
122	Hoe kunnen in kaart gebrachte neveneffecten vervolgens structureel en transparant geborgd worden in de besluitvorming rondom het luchtvaartbeleid?	Zie antwoord op vraag 121.

123	Hebt u ooit overwogen om de periodieke rapportage jaarlijks (en daarmee korter, overzichtelijker en meer actueel) te doen?	Nee. De Regeling periodiek evaluatieonderzoek 2022 schrijft voor dat de periodieke rapportage een vier- tot zeven jaarlijkse rapportage is. Daarnaast is een jaar te kort om voor bijvoorbeeld het gehele artikel 17 een uitspraak te kunnen doen over de doeltreffendheid en doelmatigheid van het luchtvaartbeleid.
124	Is de uit de vorige beleidsdoorlichting (2009 – 2015) geconstateerde discrepantie tussen de geformuleerde beleidsdoelen en de gehanteerde indicatoren wel de juiste?	In de vorige beleidsdoorlichting (2009-2015) kwamen de onderzoekers niet met een conclusie dat er een discrepantie zou zijn tussen de geformuleerde beleidsdoelen en de gehanteerde indicatoren. Dat is een conclusie van deze periodieke rapportage (2016-2022). Als voorbeeld halen de onderzoekers de doelstellingen aan op het gebied van minder geluidshinder, waar in de begroting een indicator is opgenomen voor geluidsbelasting.
125	Dienen deze indicatoren niet meer geformuleerd te worden op de doelmatigheid van de beleidsdoelen?	Nee. De indicatoren dienen aan te sluiten op de doelstellingen in het kader van het beoordelen van de doeltreffendheid, niet in het kader van doelmatigheid.
126	Komen de tussendoelen door te kiezen voor het jaarlijks rapporteren beter in beeld?	Het advies van de onderzoekers om tussendoelen te formuleren is gestoeld op de gedachte om de voortgang op de langetermijndoelen beter inzichtelijk te krijgen en of het nodig is om het beleid bij te stellen. Naast de monitoring van de uitvoeringsagenda, zijn de meetbare gegevens in de begroting van 2025 aangevuld, onder andere op het terrein van duurzame luchtvaart. Zo kan per beleidsdoel worden onderzocht hoe het staat met het halen van de doelen.
127	Zijn voor de genoemde witte vlekken (de beleidsterreinen waar informatie ontbreekt om de doeltreffendheid en doelmatigheid te kunnen beoordelen) wel indicatoren opgesteld en zijn deze dan wel voldoende om daarmee de doelmatigheid van het luchtvaartbeleid in kaart te brengen?	Nee, niet voor alle witte vlekken zijn indicatoren opgesteld. De onderzoekers constateren onder andere witte vlekken over de ontwikkeling van de luchtvaartveiligheid en de bereikbaarheid van Caribisch Nederland. Hiervoor zijn (nog) geen indicatoren opgenomen in de begroting. In de herijking van de Strategische evaluatieagenda voor de begroting 2026 zal meer aandacht zijn voor onderzoek de doeltreffendheid en doelmatigheid van de beleidsterreinen die als witte vlekken zijn geïdentificeerd.