

31936 **Perspectief voor de Luchtvaart**

nr. **Lijst van vragen en antwoorden**

Vastgesteld (wordt door griffie ingevuld als antwoorden er zijn)

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over haar brief van 15 mei 2020 **Perspectief voor de Luchtvaart** (Kamerstuk 31936, nr. 741).

De daarop door de minister gegeven antwoorden zijn hierbij afgedrukt.

Voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

Nr	Vraag	Bijlage	Blz. (van)	t/m
1	Waarom wordt in de concept-Luchtvaarnota voorgesorteerd op groei, als de randvoorwaarden nog niet bekend zijn, dan wel verder uitgewerkt moeten worden?			
2	Wat als het optimistische scenario tegenvalt?			
3	Waarom worden de randvoorwaarden, zoals overlast, klimaat en gezondheid, niet in een wettelijke grenswaarde of plafond vastgelegd, waaraan (jaarlijks) getoetst wordt?			
4	Wanneer verwacht u dat deze nieuwe participatiestructuur voor Schiphol is afgerond en daadwerkelijk wordt opgezet? Hoe ziet het participatietraject voor de participatiestructuur eruit?			
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?			
6	Waarom is er niet gekozen voor krimp, als uit de plan-MER blijkt dat alleen het krimpscenario 'normeren' de doelstellingen van Parijs haalt?			
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?			
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?			
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?			
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?			
11	Kunt u aangeven wat de realistisch te verwachten verbetering van de energieconversie van (groene) stroom naar waterstof, naar synthetische kerosine is?			
12	Als we het huidige kerosineverbruik van Schiphol met synthetische kerosine zouden dekken, hoeveel windturbines dan wel km ² zonnepanelen zijn hier dan (ongeveer) voor nodig? Hoeveel meer is dat dan we nu gepland hebben?			

- 13 Hoeveel elektriciteit is nodig voor een treinreis naar Parijs en hoeveel elektriciteit is nodig om synthetische brandstof voor een vliegreis naar Parijs mogelijk te maken?
- 14 Welk deel van het huidige Nederlandse landbouwareaal is nodig, als Nederland alle vertrekkende vliegtuigen van Schiphol voortaan volledig op biobrandstoffen zou laten vliegen?
- 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?
- 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?
- 17 Kunt u aangeven wat de jaarlijkse kosten zijn van een niet-operationele luchthaven Lelystad die nog jarenlang op afstel wacht?
- 18 Wat is het vooruitzicht voor Lelystad Airport, nu Schiphol nog vele jaren onder de nu vergunde maximale capaciteit blijft?
- 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?
- 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?
- 21 Welke aanbevelingen uit de Europese luchtvaartstrategie Maintaining and promoting high social standards (maart 2019) zijn in de Luchtvaartnota 2020-2050 opgenomen?
- 22 Hoe verhoudt de roadmap 2023-2035 zich tot de herindeling van het luchtruim?
- 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?
- 24 Waarom worden er geen extra maatregelen genomen om de NO_x-emissies en fijnstof terug te dringen?
- 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?
- 26 Welke impact zou een CO₂-plafond hebben op korte vluchten? En op lange?
- 27 Kunt u de toegevoegde waarde van een Europese versus een intercontinentale vlucht in euro's per ton CO₂ voor de Nederlandse economie uitdrukken?
- 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? 8
- 29 Hoe zwaar laat u de bijdragen vanuit de zwaar getroffen omliggende Schiphol-gemeenten meewegen? Waar kunnen we dit terugvinden in de concept-Luchtvaartnota? 8
- 30 Welke invloed heeft de coronacrisis op de koerswijziging, en kan die mogelijk versneld worden? 8
- 31 Hoe zwaar wordt de input van omwonenden meegewogen bij geluidshinder en gezondheidsrisico's, en waar staat dat beschreven in de Luchtvaartnota? 8
- 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? 12

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 vervolgacties, maatregelen en/of overheidsbeleid?	17
34	Kunt u toelichten welke (veld)partijen (mogelijk) bij de expertgroep luchtveiligheid betrokken worden?	19
35	Welke nieuwe of bestaande vraagstukken identificeert u nog meer op het gebied van arbeidsomstandigheden in de luchtvaart?	24
36	Kunt u toelichten waarom toezicht en handhaving als speerpunt is geformuleerd en wat de concrete aanleiding van dit speerpunt is?	24
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?	24
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?	24
39	Kan worden toegelicht wat meer samenwerking en intensivering betekent bij het speerpunt toezicht en handhaving?	24
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?	24
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?	24
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?	27
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?	27
44	Hoe definieert u "draagvlak in de regio" voor regionale luchthavens? En waarom is dat alleen nodig voor regionale luchthavens?	27
45	, Wat is de netwerkbehoefte van de regio Flevoland aan vakantievluchten naar Zuid-Europa, als regionale luchthavens de netwerkkwaliteit van hun regio moeten versterken?	36
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?	38
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?	45
48	Hoe worden de effecten van de verduurzamingsinnovaties gemeten, gevolgd en gehandhaafd?	59
49	Hoe worden de resultaten van technische vernieuwingen voorwaardelijk voor verdere groei? Wat als succes uitblijft? Volgt dan krimp?	59
50	Wat zijn deze heldere randvoorwaarden en op welke wijze wordt hieraan getoetst?	71

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?		71
52	Kunt u toelichten wat de heldere voorwaarden zijn, en hoe die worden getoetst?		71
53	Valt de besluitvorming over de parallelle Kaagbaan voor of na de Tweede Kamerverkiezingen van maart 2021?		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?		88
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?		90
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?		96
57	Dreigt er weer een situatie te ontstaan waarbij een jarenlange overgang tussen monitoring en handhavingssysteem voor jarenlange rechtsongelijkheid en niet afdwingbare regels zorgt? Hoe voorkomen we dat?		96
58	Hoe waarborgt u tegen de achtergrond van het feit dat momenteel anticiperend wordt gehandhaafd doordat het Nieuwe Normen en Handhavingssysteem (NNHS) tot op heden niet juridisch is geïmplementeerd,- nu de bescherming van omwonenden, al dan niet binnen het NNHS?		96
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?		100
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?		107
61	Wat wordt bedoeld met “De wijziging in de omvang van stille perioden” ? Kunt u per Nederlandse luchthaven een gedetailleerd overzicht geven?	Nota van Antwoord . Betreffen de zienswijze n op de NRD Luchtvaar tnota 2020- 2050	17
62	Welke krimpscenario’s zijn onderzocht in het kader van de Luchtvaartnota?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	
63	Waarom staan er geen serieus uitgewerkte krimpscenario's in de Luchtvaartnota?	Verantwo ord vliegen naar 2050.	

		Ontwerp4 Luchtvaar tnota 2020- 2050
64	Waarom is er geen landelijke maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) gemaakt?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050
65	Kunt u specifiek (met vermelding van paginanummering) aanduiden waar de inbreng van omwonenden is terug te vinden in de Luchtvaartnota?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050
66	Kunt u het effect van de ambities van de Luchtvaartnota inzichtelijk maken in het kader van de Monitor Brede Welvaart?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050
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?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050
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?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050
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?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar

		tnota 2020- 2050
70	Kunt u definiëren hoe u wenst regie te nemen ten aanzien van het nationale systeem van luchthavens en welke taken u hieronder verstaat?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050
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?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050
72	Kunt u toelichten of u, net zoals er sturingsmogelijkheden zijn bij schaarste, ook sturingsmogelijkheden heeft ontwikkeld of gaat ontwikkelen voor situaties van overcapaciteit?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050
73	Bent u voornemens om ook wijzigingen aan te brengen in het handhavingssysteem om de handhaving van normen en natuurvergunningen te verbeteren?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050
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?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050
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?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020-

		2050
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?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050
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?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050
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?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050
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?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050
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?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050
81	Kunt u toelichten in hoeverre al vergelijkingen tussen berekende geluidsbelasting en de gemeten geluidsbelasting met NOMOS- en Sensonetmeetpunten zijn onderzocht? Kunt u de resultaten hiervan met de Kamer delen?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050
82	Kunt u toelichten waarom een concreet stappenplan met betrekking tot	Verantwo

	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?	Verantwoord vliegen naar 2050. Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050
83	Wanneer verwacht u de verkenning van een betrouwbare inschatting van de klimaateffecten van niet-CO ₂ -klimaatemissies 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 CO ₂ -emissieplafond? Zo nee, waarom niet?	Verantwoord vliegen naar 2050. Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050
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?	Verantwoord vliegen naar 2050. Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050
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?	Verantwoord vliegen naar 2050. Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050
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?	Verantwoord vliegen naar 2050. Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050
87	Kunt u nader uiteenzetten met welke vermindering van NO _x -emissies in de luchtvaartsector rekening is gehouden in de plan-MER?	Verantwoord vliegen naar 2050. Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050
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?	Verantwoord vliegen naar 2050.

		Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050
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?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050
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?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050
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?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050
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?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050
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 geprognosticeerde 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?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050
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?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota

		2020- 2050
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?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050
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?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050
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?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050
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 kortereafstandsvluchten door de trein?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050
99	Kunt u toelichten in hoeverre in de huidige CO ₂ -berekeningen van de plan-MER rekening is gehouden met een mogelijke vervanging van kortereafstandsvluchten door treinverbindingen als het aantal te verdelen slots hetzelfde blijft?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050
100	Kunt u toelichten in hoeverre u de bijmengverplichting van 14%, waarmee in de plan-MER de mogelijke CO ₂ -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 (zeevervaart en wegtransport)?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050

101	Kunt u toelichten wat de gevolgen zijn als de bijmengverplichting van 14% per 2030 in de realiteit niet haalbaar blijkt?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	
102	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?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	
103	Kunt u nader toelichten hoe verzwaring van de vloot al dan niet is meegenomen bij de beoordeling van het aantal ernstig gehinderden en slaapverstoring in de plan-MER?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	
104	Kunt u toelichten welke stappen u voornemens bent te zetten in het kader van de herziening van EU-slotverordening?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	
105	Waar doelt u op met de vliegende auto's die zich nu al aandienen?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	7
106	Wat wordt bedoeld met de opmerking "beter aansluiten bij de manier waarop geluidshinder wordt ervaren"?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	8
107	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	Verantwo ord vliegen	8

	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?	naar 2050. Ontwerp- Luchtvaartnota 2020- 2050	
108	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?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaartnota 2020- 2050	8
109	Wat is uw actuele planning voor de besluitvorming en de inwerkingtreding van de vastlegging van het NNHS in een LVB-1?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaartnota 2020- 2050	8
110	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?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaartnota 2020- 2050	8
111	Kunt u toelichten op welke wijze de afspraken uit het Aldersakkoord en de opeenvolgende aanpassingen daarvan worden verwerkt in het LVB-1?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaartnota 2020- 2050	8
112	Op welke termijn wilt u aansluiten bij de doelen van het Parijsakkoord?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaartnota 2020- 2050	10
113	Hoeveel graden zal de aarde opwarmen als elke sector pas in 2050 zijn uitstoot halveert?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaart	10

		tnota 2020- 2050		
114	Wat wordt op pagina 10 bedoeld met de opmerking “Ook wordt gewerkt aan een beter inzicht op de aspecten van het vliegtuiggeluid die bepalend zijn voor de door mensen ervaren geluidhinder, om hier met beleid beter op te kunnen sturen”?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	10	
115	Verwacht u dat de internationale afspraken voor de luchtvaartsector zullen worden aangescherpt? Welke rol voorziet Nederland in de aanscherping hiervan?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	10	
116	Hoeveel vluchten vanaf het Nederlandse grondgebied kunnen worden weggenomen door het huidige (internationale) spoor beter te benutten?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	11	12
117	Hoeveel vluchten vanaf het Nederlandse grondgebied kunnen worden weggenomen door in te zetten op betere internationale busverbindingen?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	11	12
118	Welke mogelijke investeringen voorziet u in het stimuleren van internationaal treinverkeer en langeafstandsbussen en de dekking daarvan?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	12	
119	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?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020-	17	

		2050	
120	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?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	21
121	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?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	21
122	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?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	24
123	Wat bedoelt u met het gestelde op pagina 27, waar staat dat voor de ontwikkeling van regionale luchthavens draagvlak moet zijn en dat de luchthaven moet passen in de regio? In hoeverre heeft deze beslissing gevolgen voor het niet-onomkeerbare besluit over Lelystad Airport?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	27
124	Op welke wijze selecteert u toeristen met een hoge toegevoegde waarde? Welke selectiecriteria hanteert u daarbij?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	32
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?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	32
126	Kunt u aangeven welke effecten het door SEO gestelde, dat vluchten richting	Verantwo	34

	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 bestemmingslijst van Lelystad Airport (vanwege de verkeersverdelingsregel), waardoor nieuwe bestemmingen ontstaan en een andere verdeling van het aantal vluchten op de verschillende (B+-)routes?	ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	
127	Welk belang heeft een overloopluchthaven voor vakantievvluchten 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)?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	36
128	Kunt u nader uiteenzetten of en waarom aanhoudende groei van het aantal toegestane vliegbewegingen 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?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	37
129	Hoe wordt de netwerkqualiteit versterkt door de opening van Lelystad Airport in combinatie met de verkeersverdelingsregel?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	38
130	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?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	38
131	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?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	39
132	Hoe moet een besluit over Lelystad Airport gezien worden in de context van de besluitvorming over de Luchtvaartnota en de herziening van het luchtruim?	Verantwo ord vliegen naar 2050.	39

		Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	
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?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	39
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?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	45
135	Wat is het beleid omtrent de slots van nachtvluchten, in het kader van de doelstelling om minder nachtvluchten te organiseren?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	45
136	Op basis waarvan kan worden afgedwongen dat het aantal nachtvluchten inderdaad zal afnemen?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	45
137	Wat wordt bedoeld met maatregelen die de hinder voor bewoners compenseren?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	45
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?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota	45

		2020-2050		
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?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	45	
140	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?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	45	
141	Kunt u toelichten welke kaders u meegeeft aan het uit te voeren onderzoek naar economische effecten van een vermindering van het aantal nachtvluchten?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	45	
142	Kunt u de voorwaarden die gesteld gaan worden aan groei verder concretiseren?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	46	
143	Waarom kiest u niet voor een landelijke verbeteringsnorm, nu uit de Luchtvaartnota blijkt dat het groeiverdienmodel regionaal moet worden ingevuld?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	46	
144	Wat wordt gedaan met eerdere draagvlakverkenningen rond diverse luchthavens waaruit voortkwam dat er geen draagvlak is voor groei?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	46	48

145	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?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	47	
146	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?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	48	
147	Wat is per Nederlandse luchthaven het plan om de geluidsoverlast te verminderen en te handhaven op afwijkingen van routes?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	48	51
148	Wat zijn per Nederlandse luchthaven de concrete doelen op het gebied van het beperken van geluidhinder?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	48	51
149	Kunt u per Nederlandse luchthaven inzichtelijk maken hoe de WHO-geluidnormen wel of niet worden overschreden?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	48	51
150	Kunt u per Nederlandse luchthaven inzichtelijk maken hoe de geluidhinder concreet zal worden teruggedrongen?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	48	51
151	Hoe wordt concreet invulling gegeven aan het versterken van het geluidsbeleid?	Verantwo ord vliegen	48	51

		naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050		
152	Uit welk jaar komen de in de Luchtvaartnota gebruikte gegevens omtrent geluidsbelasting?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	48	51
153	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?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	51	
154	Kunt u per Nederlandse luchthaven inzichtelijk maken hoe en in welke mate de uitstoot van (ultra)fijnstof concreet zal worden teruggedrongen?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	53	54
155	Waarom is de Luchtvaartnota zo kort van stof over het terugdringen van de uitstoot van ultrafijnstof?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	53	54
156	Met hoeveel procent bent u voornemens de uitstoot van vervuilende stoffen terug te brengen in 2030, als de gezondheidsschade wordt gehalveerd?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	54	
157	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?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar	55	56

		tnota 2020- 2050		
158	Kunt u per Natura 2000-gebied aangeven hoe het beleid in de Luchtvaartnota bijdraagt aan het daadwerkelijk beschermen en herstellen van deze natuurgebieden?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	55	56
159	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”?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	56	
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?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	56	
161	Op welke basis is de aanname gedaan dat in 2050 alle vluchten tot 500 km elektrisch uitgevoerd kunnen worden?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	58	69
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?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	58	69
163	Waarom is gekozen voor een doel van 50% minder CO ₂ -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?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020-	59	

		2050	
164	Kunt u nader uiteenzetten wat het tijdpad wordt van het beoogde CO ₂ -emissieplafond? Worden deze meegenomen in LVB-1 of LVB-2?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	59
165	Welke instrumenten en maatregelen verwacht u in te kunnen zetten bij een CO ₂ -emissieplafond?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	59
166	Kunt u nader uiteenzetten wat de relatie tussen het CO ₂ -emissieplafond en het Klimaatakkoord zal zijn? Gaat er sprake zijn van een dalend emissieplafond?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	59
167	Waarom is voor het (technisch gezien onrealistische) scenario gekozen waarin bij de berekening van CO ₂ -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 CO ₂ -besparing?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	60
168	Met welke nationale overheden voorziet u mogelijkheden om een coalitie te vormen om internationale standaarden verder aan te scherpen?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	61
169	Hoeveel ambitieuzer zou u de huidige klimaatdoelstellingen van de International Civil Aviation Organization (ICAO) voor de luchtvaart willen zien?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	61
170	Welke gevolgen voorziet u voor de omvang van en de maatregelen voor de	Verantwo	61

	luchtvaartsector, indien de CO ₂ -uitstoot van de internationale luchtvaart in de toekomst aan individuele landen wordt toegerekend?	ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	
171	Klopt het dat het “compenseren van CO ₂ -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?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	62
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 CO ₂ -uitstoot door de luchtvaartsector? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat is hierover bekend? Wat zijn de verwachtingen op dit gebied?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	62
173	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?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	62
174	Welk tijdpad voorziet u om de maatschappelijke kosten en klimaatkosten beter te internaliseren in de prijs van het vliegen?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	63
175	Wat is in de wetenschappelijke literatuur de spreiding van de inschattingen van de niet CO ₂ -klimaatmissies?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	69
176	Is het waar dat u nu bij de berekening van het klimaatteffect van de luchtvaart geen rekening houdt met niet CO ₂ -klimaatmissies?	Verantwo ord vliegen naar 2050.	69

		Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050		
177	Waaruit blijkt dat er een einde komt aan het telkens weer oprekken van de capaciteitsgrenzen van de verschillende Nederlandse luchthavens?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	70	71
178	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?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	76	
179	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?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	82	85
180	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 CO ₂ -equivalenten? Zo ja, waar blijkt dat uit?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	82	85
181	Kunt u nader uiteenzetten of en hoe de effecten van innovaties gemeten, gevolgd en gehandhaafd gaan worden in de innovatiestrategie en uitvoeringsagenda?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	84	
182	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?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota	90	

		2020-2050	
183	Kunt u toelichten of de mogelijkheid voor het indienen van direct beroep bij de bestuursrechter ook met terugwerkende kracht geldt?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	90
184	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?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	100
185	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?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	100
186	Waarom komt het woord “krimp” maar één keer voor in de Luchtvaartnota?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	107
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?	Verantwo ord vliegen naar 2050. Ontwerp- Luchtvaar tnota 2020- 2050	107