

LIJST VAN VRAGEN

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over zijn brief inzake de **Voorkeursbeslissing voor de herziening van het luchtruim (Kamerstuk 31 936, nr. 997)**.

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

De adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

Nr	Vraag
1	Zal de extra aanvliegeroute, in combinatie met de verwachte jaarlijkse groei en de groeicapaciteit van Maastricht Aachen Airport en Rotterdam The Hague Airport, resulteren in een toename van geluidsoverlast in Utrecht en Gelderland?
2	Waarom is een extra aanvliegeroute nodig, als per 2023 de vliegtuigbewegingen bij Schiphol beperkt gaan worden?
3	Wat is het effect van het per direct verminderen van het aantal nachtvluchten naar rato van het krimpbesluit naar 440.000 op de omgeving?
4	Wat is het effect van het per direct verminderen van het aantal nachtvluchten naar rato van het krimpbesluit naar 440.000 op de inzet van het buizenontwerp tussen 7.00 en 23.00 uur?
5	Wat is het effect van het per direct verminderen van het aantal nachtvluchten naar 25.000 op de omgeving en de luchtruimherziening?
6	Wat is het effect van het per direct verminderen van het aantal nachtvluchten naar 25.000 op de inzet van het buizenontwerp tussen 7.00 en 23.00 uur?
7	Waarom is (het effect van) een (gedeeltelijke) nachtsluiting niet onderzocht in de voorkeursbeslissing luchtruimherziening?
8	Wat is het gevolg voor de luchtruimherziening, als Lelystad Airport niet opengaat of de opening vertraagd wordt?
9	Hoe verhoudt de opening van Lelystad Airport zich tot het inzetten van de vierde route over Gelderland?
10	Hoe verhoudt de toename van geluidsoverlast in Gelderland en Utrecht van de nieuwe aanvliegeroute zich tot de verminderde overlast voor bewoners onder de al bestaande routes?
11	Wordt er met bewoners gesproken onder de nieuwe vliegroute of blijft het gesprek beperkt tot bestuurders en luchtruimgebruikers?
12	Betekent het minimaliseren van de CO ₂ -uitstoot dat het toepassen van Continuous Climb Operation (CCO) en Continuous Descent Operation (CDO) niet ophoudt boven de grens van 6.000 voet en dat alleen dat gedeelte van het luchtruim gereserveerd dient te worden waarin deze vrije routes boven de grens van 6.000 voet worden beschermd?
13	Wordt het CCO/CDO-concept boven de 6.000 voet doorgevoerd, met een correcte aansluiting op het buitenlandse luchtruim?
14	Is de grens van 6.000 voet een operationele keuze of een geluidskeuze?
15	Wat wordt als uitgangspunt genomen voor de luchtruimclassificatie? Wordt daarbij aansluiting gezocht met de ons omringende landen, op het beoogde luchtruimgebruik in het kader van de Criteria Catalogus Luchtruim (CCL) en flexibel gebruik van het luchtruim?
16	Hoe integreren de reeds lopende luchtruimwijzigingen, zoals ZW-sector 3, aansluitroutes Lelystad Airport, korte naderingsroutes Schiphol maar ook de Integrale Aanpak Lagere Luchtruim (IALL) (U-space) in de hoofdstructuur van het programma Luchtruim Herziening?
17	Vormen deze individuele projecten later niet een vast obstakel in de luchtruimherziening en voorkomen deze individuele trajecten niet de vorming van één efficiënte indeling van het luchtruim?
18	Op welke wijze wordt de participatie georganiseerd voor de eerste deelprojecten uit de roadmap (ontsluiting Lelystad Airport, militair oefengebied Noord, korte naderingsroutes Schiphol, flexibel gebruik luchtruim)? Is dit volledig conform de voorgestelde participatieaanpak, zoals gesteld in paragraaf 5.3 van de voorkeursbeslissing?

- 19 Welke andere moderne technieken worden ingezet om met het verlaagde ambitieniveau boven de 6.000 voet toch voldoende (beloofde) efficiëntie in het luchtruim te realiseren? Wat wordt gedaan om de risico's van verdere verlaging van deze ambitie te voorkomen?
- 20 In hoeverre kunnen er garanties worden afgegeven dat radarvectoren (huidige techniek) de ambities, zoals minder overlast voor belanghebbenden en efficiënter luchtruimgebruik onder meer voor andere gebruikers als general aviation, niet in de weg staan?
- 21 In welke mate gaat de capaciteit van de air traffic control (ATC) door Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) de keuzes in de voorkeursbeslissing bepalen, aangezien de realisatie van flexible use of airspace (FUA) van zeer grote mate afhankelijk is van de inzet en capaciteit van de luchtverkeersleiding (bij inrichting en uitvoering)? In hoeverre is rekening gehouden met deze vereiste verkeersleidingscapaciteit en -taken om dit punt uit de voorkeursbeslissing te realiseren? Welke andere mitigerende maatregelen zijn er op programmaniveau om de risico's ten aanzien van de verkeersleidingscapaciteit te mitigeren, met name die punten uit de voorkeursbeslissing die overige luchtruimgebruikers en/of belanghebbenden raken?
- 22 Is de benodigde ATC-capaciteit een afgeleid gegeven van het ontwerp, of is de ATC-capaciteit (begrensd) een gegeven (randvoorwaarde) voor het ontwerp?
- 23 Wie zijn exact de stakeholders en op welke wijze worden belanghebbenden (stakeholders) in de Integrale Programmabeslissing (IPB) in 2023 in de deelprojecten betrokken voor de definitieve besluitvorming?
- 24 Is het mogelijk een geactualiseerd voorkeursalternatiedocument te krijgen waarin alle gewijzigde elementen, zoals benoemd in de laatste voorkeursbeslissing, verwerkt zijn?
- 25 Maken de uitkomst van het project Toekomstvaste General Aviation Locaties (februari 2016) en Side letter deel uit van de ontwerp- en realisatiefase in deelprojecten en participatie?
- 26 Hoe is de onderlinge prioritering geweest van de drie hoofddoelen van het programma die geleid heeft tot de nu gekozen voorkeursvariant?
- 27 Is in het programma impliciet of expliciet een minimum aangehouden voor het aantal vluchten dat het nieuwe luchtruim moet aankunnen? Zo ja, kunt u dit specificeren?
- 28 Wat is de maximale capaciteit in aantallen vluchten van en naar iedere dan operationele luchthaven die voorzien wordt voor 2025, 2030, 2035, 2040, 2045 en 2050? Kunt u aansluitend op die vraag, per daar genoemd jaar aangeven wat landelijk de CO₂-emissie is, de stikstofemissie en de geluidshinder door dit uit te drukken in indexcijfers met het jaar 2019 als basis (index=100)?
- 29 Zijn er (doorgerekende) scenario's waarin vergroting van de capaciteit van het luchtruim geen harde voorwaarde is, maar de nadruk ligt op verduurzaming en minder hinder? Kunt u hierbij alle doorrekeningen en onderliggende details verstrekken?
- 30 Klopt het dat het opvoeren van het aantal vluchten boven omwonenden die reeds als gehinderde meetellen, op papier niet tot extra hinder leidt?
- 31 Welke bescherming voor burgers is er, als ze in het systeem eenmaal als gehinderde tellen, tegen (nog) meer geluidbelasting boven hun woonhuis?
- 32 Wie of welke instantie wordt bedoeld in de zin: «Het oorspronkelijke Plan-MER biedt samen met de aanvulling, naar het oordeel van het bevoegd gezag, een afdoende onderbouwing van de vastgestelde Voorkeursbeslissing» uit de aanvulling MER?

- 33 Kunt u, aangezien in de communicatie sprake is van een verbetering van de uitstoot en hinder per vlucht, maar de totalen ook van belang zijn, in detail aangeven hoe de absolute verandering zal zijn in 2035 ten opzichte van ijkjaar 2019?
- 34 Klopt het dat met de nieuwe indeling een groei in het aantal vluchten mogelijk kan zijn van maximaal 1,5% per jaar? Zo nee, hoe zit het dan?
- 35 Indien de procentuele groei over de looptijd van de Luchtvaartnota maximaal ongeveer 52% (28 jaar 1,5%) kan bevatten, klopt het dan dat het aantal vluchten uit kan komen op ongeveer 750.000 maximaal?
- 36 Als er gesproken wordt van 20% minder geluid op de grond en 6–7% minder CO₂- en stikstofemissie, is dat dan voor of na ingebruikname van de extra ontstane capaciteit?
- 37 Kunt u een overzicht geven welke keuzes uit de Luchtvaartnota als uitgangspunt overgenomen zijn in de luchtruimherziening (bijv. de grens van 1.800 m, de keuze voor vaste routes)?
- 38 Waarom is er gekozen voor de keuze van de hoofdstructuur 2025 als zogenaamd zichtjaar aan te houden, terwijl de luchtruimherziening de periode tot aan 2050 bestrijkt en juist in de latere jaren de gevolgen van de keuzes goed zichtbaar zullen zijn?
- 39 Wat is de reden dat in de gehele ontwerpvoorkeursbeslissing de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) en haar aanbevelingen niet genoemd worden voor zowel geluid als luchtkwaliteit?
- 40 Klopt het dat a) de invoering van de voorkeursvariant het voldoen aan de WHO-richtlijnen lastiger maakt, b) in december 2018 (Kamerstuk 29 383, nr. 311) is toegezegd dat de Luchtvaartnota nader zal ingaan op hoe om te gaan met deze guideline en c) deze toezegging nog niet is waargemaakt? Zo ja, is het mogelijk dat in samenspraak met de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat alsnog invulling wordt gegeven aan de toezegging in genoemde Kamerbrief?
- 41 Kunt u uitleggen hoe de uitspraak in de bijlage van Kamerstuk 31 936, nr. 836: «Het programma Luchtruimherziening gaat niet uit van een andere vlootmix dan die er nu is. De vloot heeft een relatief lange levensduur», niet strijdig is met de aanname in de plan-MER: «Voor de geluidsproductie van vliegtuigen is aangenomen dat deze met ruim 1% per jaar afneemt door onder andere de introductie van stillere motoren, aerodynamische verbeteringen en elektrisch vliegen. De Luchtvaartnota gaat uit van 100% elektrisch vliegen binnen 500 km in 2050»?
- 42 Waarom is er geen gevolg gegeven aan de opdracht van het adviescollege Stikstofproblematiek in januari 2020 uit zijn Advies Luchtvaartsector dat alle emissies – ook boven de 3.000 voet/900 meter – geregistreerd moeten gaan worden in deze voorkeursvariant en in het plan-MER?
- 43 Moet er niet een aanvulling komen op de plan-MER, waarin wel voldaan wordt aan dat advies-Remkes uit januari 2020?
- 44 Is het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport geconsulteerd over de impact van de voorkeursvariant wat betreft de uitstoot van zeer zorgwekkende stoffen, ultrafijnstof en geluidshinder? Zo ja, kunt u deze bevindingen nog delen met de Kamer?
- 45 Is het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) geconsulteerd over de impact van de voorkeursvariant wat betreft de uitstoot van zeer zorgwekkende stoffen, ultrafijnstof en geluidshinder? Zo ja, kunt u deze bevindingen nog delen met de Kamer?

- 46 Zijn de GGD's geconsulteerd over de impact van de voorkeursvariant wat betreft de uitstoot van zeer zorgwekkende stoffen, ultrafijnstof en geluidshinder? Zo ja, kunt u deze bevindingen nog delen met de Kamer?
- 47 Op welke wijze is het advies van de Gezondheidsraad over ultrafijnstof concreet meegenomen in uw afwegingen en de gekozen voorkeursvariant?
- 48 Hoe gaat een keuze om boven de 1.800 meter geluidshinder geen prioriteit te geven, waarmee deze routes over drukbevolkt gebied kunnen komen te liggen, samen met deze aanbeveling van het RIVM: «Het RIVM beveelt aan om bij het ontwikkelen en implementeren van het beleid rekening te houden met personen buiten het huidige aandachtsgebied. Dit gebied wordt bepaald door vastgelegde contouren. Uit de verdeling van de huidige ziektelast blijkt dat het grootste deel van de personen die negatieve gezondheidseffecten door geluid van vliegverkeer ondervinden, zich buiten de bepalende contouren bevindt. Tegelijkertijd moeten de gebieden met de hoogste geluidbelastingen niet uit oog worden verloren.» (RIVM-rapport Motie Schonis en de WHO-richtlijnen voor omgevingsgeluid (2018))?
- 49 Kunt u voor een aantal veelvoorkomende vliegtuigtypes aangeven wat de geluidsbelasting is op de grond, indien die op 1.800 meter overvliegen, en dan zowel stijgend als landend?
- 50 Is de Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening geconsulteerd over de impact van de voorkeursvariant wat betreft de impact op de woningbouwopgave? Zo ja, kunt u deze bevindingen delen met de Kamer?
- 51 U noemt een vergroting van de voorspelbaarheid van geluid een pluspunt, maar zou het ook tot negatieve effecten kunnen leiden?
- 52 Kunt u, aangezien op bepaalde plekken onduidelijk is naar wie wordt verwezen wanneer de term «bevoegd gezag» wordt gebruikt, dit voor elk gebruik van deze term verduidelijken?
- 53 Kunt u concreet uitleggen op welke manier extra verkregen capaciteit ingezet kan worden voor een «duurzame afhandeling», zoals de beslisnota suggereert?
- 54 Is het realiseren van extra capaciteit in het luchtruim een essentiële stap om te komen tot verduurzaming? Met andere woorden, moet er eerst extra capaciteit worden vrijgespeeld, waarna er een keuze komt waaraan die te besteden of zou het effectiever kunnen zijn om direct te sturen op duurzaamheidsdoelen?
- 55 Hoe duidt u de conclusie in de plan-MER, waar de grens van 1.800 meter besproken wordt, dat vliegtuigen op deze hoogte kunnen zorgen voor een geluidsbelasting op de grond waarbij volgens de WHO nog steeds ernstige hinder en slaapverstoring zijn te verwachten?
- 56 Is het denkbaar dat, indien niet wordt uitgegaan van 1,5% «gematigde groei» per jaar, maar van krimp, er een ander ontwerp uit zou kunnen komen dat beter scoort op beperking van de CO₂- en/of stikstofemissies en/of geluidshinder?
- 57 Kunt u uitleggen waarom, terwijl één van de twee centrale thema's in het programma Luchtruimherziening ging om de keuze tussen vaste versus flexibele routes, er nu gesteld wordt dat de Luchtvaartnota stelt dat er sprake zal zijn van vaste routes en daarmee er dus een van de twee centrale onderzoeksvragen ogenschijnlijk gedictieerd wordt door een nota waarin dit onderwerp niet, of niet in detail, onderzocht is?
- 58 Is er bij het bepalen van de effecten van de luchtruimherziening in enige mate uitgegaan van het salderen van stikstof? Zo ja, op welke manier?

- 59 Is er bij het bepalen van de effecten van de luchtruimherziening in enige mate uitgegaan van afnemende stikstofemissies en/of -deposities vanuit andere sectoren? Zo ja, op welke manier?
- 60 Is er bij het bepalen van de effecten van de luchtruimherziening in enige mate uitgegaan van luchtkwaliteitswinst afkomstig uit andere sectoren? Zo ja, op welke manier?
- 61 Zijn de niet-CO₂ broeikas effecten meegenomen in het plan, de onderliggende berekeningen en de plan-MER? Zo ja, op welke manier?
- 62 Indien bij de verdere uitwerking van de nu gekozen voorkeursvariant blijkt dat er, waar de Commissie voor de m.e.r. voor waarschuwt, daadwerkelijk gevolgen optreden die zo omvangrijk zijn dat nu gemaakte keuzes en uitgangspunten voor de herziening onwenselijk of mogelijk zelfs onhaalbaar zijn, is het dan nog mogelijk terug te keren en voor een andere voorkeursvariant te kiezen die beter uitpakt?
- 63 Waarom wordt er voor geluidshinder nog enkel naar L_{den} gekeken, terwijl het RIVM in zijn rapport «Vliegtuiggeluid: meten, rekenen en beleven – Een verkenning van wensen en ontwikkelopties» al heeft geconcludeerd dat combinaties van geluidsindicatoren om de relatie met geluidshinder te verklaren meerwaarde lijken te hebben boven het gebruik van alleen L_{den}?
- 64 Gegeven dat a) een van de ontwerpprincipes in deze herziening is om directere «rechtere» lijnen te vliegen boven de 1.800 m teneinde brandstofverbruik en emissies te beperken en b) vliegen via een hub als Schiphol daaraan in meer of mindere mate tegenstrijdig is, daar het tot extra vliegkilometers leidt, zijn er in het programma instrumenten voorzien die deze tegengestelde werking balanceren? Zo ja, hoe werken die in de praktijk?
- 65 Bent u ermee bekend dat bij de vierde naderingsroute een participatieproces wordt ingericht waarbij de drie in het voorkeursbesluit benoemde stakeholdergroepen, namelijk bestuurders, luchtruimgebruikers en maatschappelijke organisaties worden betrokken en het participatieplan met de stakeholders wordt gedeeld, maar dat de bewoners buiten het participatieproces staan in tegenstelling tot wat in de aanbestedingsbrief aangegeven is? Zo ja, wat is hier de verklaring voor?
- 66 In hoeverre hebt u onderzocht of het voorkeursbesluit juridisch uitvoerbaar is als de natuurvergunningen voor Schiphol en tal van andere nationale luchthavens uitblijven?
- 67 Nu afstel van de openstelling van Lelystad Airport niet uitgesloten is, hoe ziet u het voorkeursbesluit, indien Lelystad Airport niet opengaat?
- 68 Klopt het dat de locatie van de eventuele omgevingshinder en die van de locatie van de vierde buis (aanvliegroute) niet gedetailleerd zijn beschreven en u daarmee in het ongewisse laat waar de nadelige gevolgen zich lokaal zullen manifesteren ten gevolge van uw voorkeursbesluit? Zo nee, waar is een en ander precies te lezen? Zo ja, kunt u toezeggen dat u op korte termijn (dat wil zeggen voor behandeling in de commissie) de ontbrekende milieu-impact op lokaal niveau van uw voorkeursbesluit naar de Kamer kunt sturen?
- 69 Klopt het dat u in uw Kamerbrief van 14 oktober jl. schrijft dat in de uitwerking van het voorkeursbesluit (de ontwerp- en realisatiefase) ruimte voor participatie aanwezig is, waarna besluitvorming en realisatie zullen volgen? Zo ja, kunt u aangeven welke uitgangspunten u meegeeft voor de ontwerp- en realisatiefase als het gaat over milieugrenzen, locaties e.d. en binnen welk afwegingskader de keuzes, ingebracht tijdens het participatietraject, worden beoordeeld?

- 70 Klopt het dat de laagvliegroutes (op 1.800 m) blijven, gezien het volgende citaat uit de Kamerbrief: «Het tweede onderdeel van de Voorkeursbeslissing betreft de stapsgewijze invoering van een nieuw operationeel concept voor de luchtvaart. Technische bouwstenen die hiervoor nodig zijn komen in de periode 2023–2035 voor implementatie beschikbaar. In het luchtruim boven 6.000 voet (circa 1.800 meter) zorgt het nieuwe concept voor kortere en meer efficiënte routes én voor een voorspelbare en nauwkeurige ordening van de vliegbewegingen. Die ordening is nodig om in het luchtruim onder 6.000 voet het concept van zoveel mogelijk continu klimmen en continu dalen over vaste routes stapsgewijs te kunnen invoeren.»? Zo ja, hoe strookt dat met eerdere toezeggingen dat laagvliegroutes zouden verdwijnen? Zo nee, kunt u garanderen dat bij invoering geen enkele laagvliegroute meer aanwezig is?
- 71 Klopt het dat de overlast ook kan toenemen, gezien uw schrijven: «De invoering van een nieuw operationeel concept voor de luchtvaart kan leiden tot beperking van geluid op de grond (ordegrootte 20%), vergroting van de voorspelbaarheid van geluid, vermindering van CO₂- en stikstofemissies (6–7% minder brandstofverbruik per vlucht) en reductie van de vliegtijd (7–8%)»? Zo ja, kunt u dit toelichten? Zo nee, op welke manier sluit u uit dat overlast toeneemt?
- 72 Klopt het dat met het citaat: «Doordat de routes nog niet vastliggen in deze fase van de luchtruimherziening kan nog niet aangegeven worden waar, welke effecten optreden.» de toezegging dat de volgende fase (deze dus) de routes bekend zouden worden, niet wordt nagekomen? Zo ja, waarom deze afwijking?
- 73 Op welke manier kan de Commissie voor de m.e.r. akkoord gaan met het voorliggende voorkeursbesluit, wanneer u de effecten van het besluit niet vooraf goed in kaart hebt gebracht, getuige het citaat: «Er is daarbij aangegeven dat de nieuwe hoofdstructuur nog niet in detail is uitgewerkt waardoor er geen gedetailleerde effectbepaling mogelijk is. Daarom worden er in die paragraaf alleen beschouwingen op themaniveau gegeven over mogelijke effecten.»?
- 74 Op welke manier kan de Commissie voor de m.e.r. akkoord gaan met het voorliggende voorkeursbesluit, wanneer u de effecten van het besluit niet vooraf goed in kaart hebt gebracht, getuige het citaat: «Het naderingspunt voor de zuidoostelijke verkeersstroom naar het naderingsgebied Schiphol komt te liggen op een nader te bepalen positie in het zuidoosten van de provincie Utrecht of in het zuidwesten van de provincie Gelderland. Het is denkbaar dat de vier naderingspunten in de toekomst ook gebruikt gaan worden voor de stromen naar de luchthavens Rotterdam en Lelystad, afhankelijk of de dalprofielen daarvan dan passen bij de locaties»?
- 75 Op welke manier kan de Commissie voor de m.e.r. akkoord gaan met het voorliggende voorkeursbesluit, wanneer u de effecten van het besluit niet vooraf goed in kaart hebt gebracht, getuige het citaat: «Ten slotte is de aanpassing van de hoofdstructuur voorwaardelijk om een eventuele doorgroei van luchthaven Lelystad – na opening voor groothandelsverkeer – mogelijk te maken van 10.000 naar maximaal 45.000 vliegbewegingen zoals opgenomen in het Luchthavenbesluit voor luchthaven Lelystad. De routeset B+ is hierbij geen uitgangspunt»?
- 76 Kunt u de ogenschijnlijk tegenstrijdige uitspraak «Verder wordt geconcludeerd dat ongeacht het aantal vliegtuigbewegingen de effectbeoordeling positief blijft.» nog eens toelichten?

- 77 Worden door middel van de luchtruimherziening de laagvliegroutes van Lelystad Airport opgelost? Zo ja, hoe?
- 78 Klopt het dat vliegtuigen van Lelystad Airport straks kunnen uitvliegen boven het IJsselmeer?
- 79 Waarom is ervoor gekozen dat het luchtruim boven het IJsselmeer in handen blijft van Defensie? Welke andere opties waren hier?
- 80 Klopt het dat uitvliegen boven het IJsselmeer zorgt voor minder overlast in vergelijking met andere uitvliegroutes?
- 81 In hoeverre is er in deze herziening rekening gehouden met de opening van Lelystad Airport?
- 82 Wat is de stand van zaken rondom het ICT-project van de luchtverkeersleiding?
- 83 Klopt het dat dit project vertraging heeft opgelopen? Zo ja, hoe komt dit?
- 84 Hoe lopen de internationale contacten over de herindeling van het luchtruim?
- 85 Welke groepen Nederlanders gaan meer geluidsoverlast krijgen en welke minder door de luchtruimherziening? Graag een overzicht per gebied.
- 86 Met hoeveel geluidsoverlast neemt het gemiddeld af per bewoner?
- 87 Wat zijn de voordelen van deze luchtruimherziening voor de regionale luchthavens Rotterdam The Hague Airport, Groningen Airport Eelde, Eindhoven Airport en Maastricht Aachen Airport?
- 88 Wat zijn de nadelen voor van deze luchtruimherziening de regionale luchthavens Rotterdam The Hague Airport, Groningen Airport Eelde, Eindhoven Airport en Maastricht Aachen Airport?
- 89 Waarom is krimp van de luchtvaart niet overwogen, als het vliegen van minder kilometers wel gezien wordt als verduurzamingsmethode?
- 90 Is voor het beoordelen van de effecten op de natuur- en stiltegebieden de L_{den}/L_{night} -norm gebruikt?
- 91 Kunt u, gezien het feit dat in de plan-MER en de aanvulling nog wordt gesproken over het doorlopen van een ADC-toets, een analyse geven van de juridische kansrijkheid en de houdbaarheid van een dergelijke procedure, daarbij meenemend dat er veel vluchten naar bestemmingen gaan die prima per trein te bereizen zijn, de bestemmingsfrequenties vaak hoog liggen en de hubfunctie van Schiphol niet per definitie altijd volledig samenvalt met het belang van de samenleving als geheel?
- 92 Wat is uw reactie op de opmerkingen van de Commissie voor de m.e.r. over het inzetten van een ADC-toets?
- 93 Wat waren de gevolgen geweest voor de herinrichting van vlieghoogtes en de naderingspunten, als de opening van Lelystad Airport voor commercieel verkeer geen onderdeel was geweest van de opdracht?
- 94 Wat waren de gevolgen geweest voor de herinrichting van vlieghoogtes en de naderingspunten, als Rotterdam The Hague Airport geen onderdeel was geweest van de opdracht?
- 95 Welke gebieden krijgen te maken met extra geluidsoverlast door het vierde naderingspunt? Hoeveel mensen wonen hier die straks (vaker) te maken krijgen met vliegtuiggeluid? Welke stiltegebieden krijgen (vaker) te maken met vliegtuiggeluid?
- 96 Waarom was uitbreiding van de capaciteit onderdeel van de opdracht, terwijl de luchtvaart moet krimpen?
- 97 Er worden geen beperkingen gezien voor de Regionale Energie Strategie, maar zijn er wel kansen? Waar staat de luchtvaart in het huidige of toekomstige concept de ontwikkeling van kansrijke windprojecten in de weg? Is bij het ontwikkelen van dit routestelsel rekening gehouden met de zoekgebieden voor nieuwe windturbines?

- 98 Wat is de (militaire) noodzaak van de luchtmachtbases in het zuiden (inclusief medegebruik van Eindhoven Airport), nu het oefengebied in het zuiden vervalt?
- 99 Kunnen de «Integrale behoeftstelling herziening luchtruim» en «Tips en Knelpunten» als bouwstenen voor luchtruimgebruikers worden gezien, wegens het ontbreken van bouwstenen (hoofdstuk 4) voor de «general aviation»-sector?
- 100 Hoe exact wordt externe partner luchtruimgebruikers als partner betrokken bij de ontwerp- en realisatiefase en de Integrale Programmabeslissing betrokken in het kader van good governance?
- 101 Op welke wijze wordt het vervolgtraject in de ontwerp- en realisatiefase in deelprojecten en participatie ingericht (hoofdstuk 5. Voorkeursbeslissing)?
- 102 Hoe kan Lelystad Airport naar maximaal 45.000 vliegbewegingen groeien zonder dat er een stikstofvergunning is? Kunt u dit eveneens aangeven voor de jaarlijkse toename bij Schiphol?
- 103 Klopt het dat de Criteria Catalogus Luchtruim (2026) en de «Three Golden Rules» nog steeds actueel en leidend zijn bij het vaststellen van de luchtruimkwalificatie?
- 104 Hoe verhoudt de groei van 1% tot 1,5% vluchten per jaar, uiteindelijk resulterend in zo'n 650.000 vluchten in 2030 en 800.000 vluchten in 2050, zich tot de wens van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit dat alle sectoren een evenredige bijdrage dienen te leveren aan de stikstofproblematiek?
- 105 Wat zal de impact zijn van de toename van NO_x op de (beschermde) natuur vanwege de toename van vluchten en de nieuwe aanvliegeroute die over Gelderland en Utrecht zal gaan?
- 106 Wat bedoelt u, als u schrijft dat het vaststellen van de Luchtvaartnota door de Tweede Kamer is bevestigd in maart 2022? Welke formele vorm en betekenis heeft de term bevestiging dan?
- 107 Klopt het dat, terwijl op pagina 13 van de reactienota Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening staat dat met het vaststellen van de Luchtvaartnota 2020–2050 en bevestiging ervan door de Tweede Kamer in maart 2022, dit belangrijke kader voor de luchtruimherziening een vast gegeven is geworden, het begrip «bevestiging» geen formele status heeft? Waarom is deze zinsnede dan toegevoegd?
- 108 Aangezien in de Voorkeursbeslissing en reactienota sector 3 Zuidwest-Nederland niet wordt betrokken, op welke wijze wordt sector 3 geïntegreerd in de herziening van het luchtruim?