

Vergaderjaar 2014–2015

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 263

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 maart 2015

Mede naar aanleiding van mijn toezeggingen in diverse Algemeen Overleggen (Luchtvaart 26 november 2014 (Kamerstuk 31 936, nr. 257) en MH-17 van 5 februari 2015 (Kamerstuk 33 997, nr. 36)), het VAO Luchtvaart van 18 december 2014 (Handelingen II 2014/15, nr. 39, item 8) en in de aanloop naar het op 1 april 2015 geplande Algemeen Overleg Luchtvaart informeer ik u hierbij over de volgende onderwerpen:

- Vliegen over conflictgebieden;
- Zwavelgehalte in vliegtuigbrandstof;
- Concurrentie met de Golf;
- General Aviation;
- Gebruiksprognose Schiphol;
- Geluidshinder Eijsden/Margraten;
- State Safety Programme luchtvaartveiligheid.

Vliegen over conflictgebieden

Bij brief van 30 januari jl. (Kamerstuk 33 997, nr. 29) heb ik uw Kamer bericht over de High Level Safety Conferentie (HLSC) van ICAO d.d. 2-5 februari 2015 en mijn inzet ten aanzien van het onderwerp vliegen over conflictgebieden. De uitkomsten van de HLSC zijn reeds aan de orde gekomen in het Algemeen Overleg MH17 van 5 februari 2015. Een van de belangrijke uitkomsten van de HLSC was de brede steun voor een internationaal informatiesysteem waarin relevante informatie met betrekking tot conflictgebieden kan worden gedeeld. Met de invoering van dit systeem wordt beoogd om de informatiepositie van luchtvaartmaatschappijen te vergroten. Deze website is in het bijzonder belangrijk voor (kleine) luchtvaartmaatschappijen met beperkte inlichtingencapaciteit. Omdat de website alleen informatie bevat over de uitkomsten van risicoanalyses (bijvoorbeeld adviezen van de Amerikaanse, Britse en Franse overheid) en niet de onderliggende bronnen, blijft de vertrouwelijkheid van die bronnen intact. De verantwoordelijkheid voor de juistheid van de informatie ligt bij de lidstaat of organisatie die de informatie op de

website heeft geplaatst. De uitkomsten van de HLSC en de website zijn besproken tijdens de laatste vergadering van de ICAO Council (23 februari–13 maart) waarbij de verwachting is uitgesproken dat de website nog voor de zomer op proefbasis operationeel wordt.

De ICAO lidstaten worden via een zogenaamde State letter nader geïnformeerd over de invoering van de website en het gebruik ervan.

In het AO MH17 (Kamerstuk 33 997, nr. 36) heb ik toegezegd na te gaan welke mogelijkheden bestaan om het Verdrag van Chicago aan te passen. Hiertoe is gesproken met het secretariaat van ICAO dat heeft aangegeven dat de evaluatie van het verdrag van Chicago, waaronder artikel 9 (dat toeziet op de soevereiniteit van een lidstaat voor het luchtruim), onderdeel uitmaakt van het werkprogramma dat door de ICAO Task Force Risico Conflict Zones is opgesteld. ICAO is voornemens hiervoor een werkgroep op te richten die in de eerste helft van 2015 van start gaat en deze evaluatie zal uitvoeren en aanbevelingen zal doen. Ik heb reeds aan ICAO kenbaar gemaakt dat Nederland deel wenst te nemen aan deze werkgroep.

Verder heeft de International Air Transport Association (IATA) aangegeven te zijn gestart met het inventariseren van «best practices» om passagiers te informeren over het vliegen boven conflictgebieden. IATA heeft aangegeven dat op basis van deze «best practices» richtlijnen zullen worden opgesteld voor luchtvaartmaatschappijen.

Tot slot meld ik u dat ik naar aanleiding van de motie Sjoerdsma (Kamerstuk 33 997, nr. 32) bij de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers (VNV) heb geïnventariseerd op welke wijze invulling kan worden gegeven aan het overleg over een betere informatievergaring en risicoanalyse. Op basis van deze inventarisatie is besloten dat onder gezamenlijk voorzitterschap van IenM en VenJ een overleg wordt gestart. In dit overleg zal worden gesproken over de internationale ontwikkelingen en het Nederlandse systeem van informatie-uitwisseling en risicoanalyses.

Zwavelgehalte in vliegtuigbrandstof

Op initiatief van mijn ministerie is in het milieuc comité van de European Civil Aviation Conference (ECAC) met lidstaten en industrie over het zwavelgehalte in vliegtuigbrandstof gesproken (zie ook motie Van Tongeren Kamerstuk 31 936, nr. 240). Onderkend wordt dat er een relatie is tussen een verlaagd gehalte aan zwavel in brandstof en een lagere concentratie van fijn stof in de omgeving. In het Europese milieuc comité is er weinig draagvlak voor inzet op het reduceren van zwavel in luchtvaartbrandstof omdat de verwachting is dat internationaal succes van een dergelijke maatregel weinig kansrijk is. Thans wordt er derhalve ingezet op meer kansrijk geachte sporen zoals de reductie van brandstofgebruik en de reductie van (fijn) stofemissie door technologische maatregelen aan de bron (vliegtuigmotor) en op de toepassing van biobrandstoffen met een lager zwavelgehalte. Een mondiale werkgroep binnen de burgerluchtvaartorganisatie ICAO werkt aan een standaard voor de uitstoot van (ultra) fijn stof door vliegtuigen.

Concurrentie met de Golf

Het versterken van de Europese concurrentiekracht ten opzichte van de Golfstaten is aan de orde gekomen tijdens de Transportraad van 13 maart 2015. Dit naar aanleiding van een voorstel van Frankrijk en Duitsland om de Europese Commissie een onderhandelingsmandaat te geven voor een luchtvaartakkoord met de Golfstaten over beperkte markttoegang in ruil voor heldere voorwaarden voor eerlijke concurrentie én met effectieve

instrumenten voor de Europese Unie om op te treden wanneer de Golfstaten niet aan deze voorwaarden voldoen. Zoals ik in mijn brief van 5 maart jl. (Kamerstuk 21 501-33, nr. 533) heb aangegeven is het aanpakken van oneerlijke concurrentie in de luchtvaart belangrijk en steunt Nederland dit voorstel omdat dit probleem alleen in Europees verband kan worden aangepakt. Dit is lijn met de motie Bashir/Elias (Kamerstuk 31 936, nr. 254) die verzoekt om te onderzoeken om in Europees verband in beeld te brengen waardoor oneerlijke concurrentie ontstaat en welke mogelijkheden er vanuit Europa zijn om te komen tot een gelijk speelveld.

Recent hebben drie Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen een rapport opgesteld waarin zij stellen dat de drie grote golfmaatschappijen over de afgelopen tien jaar ongeveer € 40 miljard ongeoorloofde staatssteun van hun overheden hebben ontvangen. Zij geven aan dat het vanwege de cultuur van verwevenheid en het gebrek aan transparantie daarbij onmogelijk is om volledig inzicht te krijgen in de precieze omvang. Dit rapport is inmiddels openbaar beschikbaar gesteld op internet en tevens met de betrokken Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen op mijn departement besproken.¹ Nederland is van mening dat er een gezamenlijk Europees standpunt op dit rapport moet komen. Aangezien in de Transportraad aan de Europese Commissie is gevraagd om een onderhandelingsmandaat uit te werken, heb ik de Commissie gevraagd om in dit kader ook het rapport te bestuderen en tot een gezamenlijke Europese aanpak te komen. Voorts wordt meegedacht over de herziening van verordening nummer 868/2004. Deze verordening ziet toe op bescherming tegen oneerlijke praktijken van luchtvaartmaatschappijen uit derde landen. De insteek vanuit Nederland is om de reikwijdte van de verordening te verbreden, de bewijsdrempel te verlagen en effectieve sancties op te nemen.

General Aviation

In mijn brief van 18 november 2014 (Kamerstuk 31 936, nr. 232) heb ik u geïnformeerd over de stand van zaken van het traject om te zoeken naar toekomstbestendige mogelijkheden voor GA-activiteiten binnen de kaders van de Luchtruimvisie (het zogenoemde traject Toekomstvaste General Aviation locaties; TGAL). Opdrachtgevers van het onderzoek zijn de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL) en de Nederlandse Vereniging van Luchthavens (NVL). De verwachting was dat in het voorjaar van 2015 een gedragen advies van de onafhankelijke procescoördinator aan mij zou worden aangeboden. Om tot een goede afronding van het traject te komen is het noodzakelijk dat een zorgvuldig proces wordt gevolgd waarbij sectorpartijen hun wensen hebben geïnventariseerd (vertaald in functionele specificaties voor specifieke locaties), waarbij luchtverkeersdienstverleners vanuit luchtzijdig perspectief een toetsing doen op de (on)mogelijkheden van specifieke locaties en waarbij provincies aangeven welke (on)mogelijkheden er vanuit landzijdig perspectief zijn. Om dit goed te doen en tot een gezamenlijk beeld van (on)mogelijkheden te komen is meer tijd nodig dan verwacht. Ik hecht eraan dat het proces zorgvuldig wordt gedaan, zodat een goed beeld ontstaat voor alle betrokken partijen waar mogelijkheden liggen voor toekomstvaste GA-locaties en ook waar die niet liggen. Naar verwachting zullen de noodzakelijke analyses om tot een gedragen advies te komen in de zomer van 2015 zijn afgerond, waarna het advies in de tweede helft van 2015 aan mij zal worden aangeboden. Spoedig hierna zal ik uw Kamer nader informeren.

¹ <http://openairskies.wpengine.com/wp-content/themes/custom/media/White.Paper.pdf>.

Gebruiksprognose Schiphol

De Schiphol Group stelt jaarlijks een gebruiksprognose op voor het nieuwe gebruiksjaar van de luchthaven Schiphol. In een gebruiksprognose (loopt van 1 november in enige jaar tot 31 oktober daarop volgend jaar) wordt voor het nieuwe gebruiksjaar aangegeven wat het verwachte gebruik van het baan- en routestelsel van Schiphol is en tot welke geluidbelasting van de omgeving dat leidt. Na afloop van een gebruiksjaar wordt de gebruiksprognose van dat jaar geëvalueerd. Bij deze brief is de evaluatie van Schiphol gebruiksprognose 2014 als bijlage gevoegd². De gebruiksprognose 2014, waarop deze evaluatie betrekking heeft, is per brief van 25 oktober 2013 (Kamerstuk 29 665, nr. 191) aan u aangeboden.

In gebruiksjaar 2014 is gevlogen volgens de regels van het nieuwe normen- en handhavingstelsel (NNHS) Schiphol. Uit de evaluatie blijkt onder meer dat het werkelijk aantal vliegtuigbewegingen in het gebruiksjaar nagenoeg gelijk was aan het aantal waarmee in de gebruiksprognose is gerekend en dat de samenstelling van de vloot die van Schiphol gebruik heeft gemaakt, goeddeels overeenkomt met de vliegtuigtypen die zijn opgenomen in de verkeersprognose.

De aantallen geluidbelaste woningen, ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden in gebruiksjaar 2014 liggen onder de van toepassing zijnde wettelijke normen (de zogeheten gelijkwaardigheidscriteria voor geluid).

Het werkelijk baangebruik wijkt voor enkele banen af van de prognose en ligt soms zelfs buiten de bandbreedte die in de prognose is gepresenteerd. Dit komt ondermeer doordat in gebruiksjaar 2014 bijzondere omstandigheden als de Nuclear Security Summit en groot baanonderhoud zijn opgetreden.

Voor de gebruiksprognose 2015 is gebruik gemaakt van een nieuw, verbeterd prognosemodel, zoals ik u in mijn brief van 28 oktober 2014 (Kamerstuk 29 665, nr. 208) heb gemeld. De verwachting is dat met het nieuwe model de prognose van het baangebruik verder verbetert ten opzichte van voorgaande gebruiksprognoses. Hierover wordt u in het eerste kwartaal van 2016 geïnformeerd via de evaluatie Schiphol gebruiksprognose 2015.

Geluidshinder Eijsden Margraten

In mijn brieven aan uw kamer van 13 januari 2014 en 4 februari 2014 (Kamerstuk 31 936, nr. 169), betreffende de geluidshinder in Zuid-Limburg ten gevolge van Belgisch luchtverkeer, is aangegeven dat de Belgische luchtverkeersleiding (Belgocontrol) in overleg met Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) verbetermaatregelen (waaronder duidelijk op het radarscherm aangeven van de gehinderde zone) heeft aangekondigd en geïmplementeerd om de geluidshinder te verminderen.

Sinds begin 2014 wordt gemonitord of deze verbetermaatregelen voldoende effect hebben. Op basis van monitoring door lenM hebben partijen geconstateerd dat enige verbetering is opgetreden, maar dat deze nog niet voldoende is.

In februari jl. is op initiatief van mijn ministerie overleg gevoerd met de Belgische autoriteiten en Belgocontrol over de resultaten tot op heden. Belgocontrol heeft aangegeven de problematiek te herkennen en recent aanvullende maatregelen te hebben genomen om de geluidshinder te verminderen. Belgocontrol heeft aangegeven zo min mogelijk landend verkeer voor de luchthaven nabij Luik over de regio Eijsden-Margraten te leiden. Verder past Belgocontrol voor de nieuwe maatregelen voor de verkeersleiders een cyclische «awareness campagne» toe, zodat ze er

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

periodiek aan herinnerd worden. Ook bij de training wordt er nu extra aandacht aan besteed. De nieuwe werkwijze is in het handboek voor de Belgische luchtverkeersleiders verwerkt.

Mijn ministerie zal de situatie actief monitoren samen met de Belgische autoriteiten en Belgocontrol, met als gezamenlijk doel te komen tot een situatie waarin het luchtverkeer veilig wordt afgehandeld met zo min mogelijk hinder voor de regio. De regio is recent vanuit mijn ministerie over bovenstaande geïnformeerd en zal op de hoogte worden gehouden over de resultaten van de aanvullende maatregelen.

State Safety Programme luchtvaartveiligheid

De huidige Beleidsagenda Luchtvaartveiligheid 2011–2015 (Kamerstuk 24 804, nr. 80) zal worden opgevolgd door het State Safety Programme (SSP) 2015–2019 en het daarbij horende SSP Actieplan 2015. Het SSP beschrijft de manier waarop veiligheidsmanagement voor de overheid op het gebied van luchtvaart vorm gegeven wordt. Deze nieuwe aanpak sluit aan bij invoering van veiligheidsmanagement zoals dat op 14 november 2013 door ICAO is vastgelegd. Nederland heeft daarop een SSP implementatieteam opgericht dat in overleg met de luchtvaartsector en andere overheden het concept State Safety Programme heeft opgesteld. Op 8 oktober 2014 is een brede consultatie gehouden met de luchtvaartsector over het concept State Safety Programme tijdens het jaarlijkse Veiligheidsnetwerk Luchtvaart. Op dit moment wordt de laatste hand gelegd aan zowel het State Safety Programme als het SSP Actieplan 2015. Dit voorjaar zal ik deze stukken ter informatie aan uw Kamer doen toekomen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld