

Vergaderjaar 2015–2016

**31 936**

**Luchtvaartbeleid**

**Nr. 338**

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 mei 2016

Naar aanleiding van mijn eerdere toezeggingen bied ik u vier documenten ter informatie aan. Dit betreft het «Convenant reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol 2016–2018» en het eerste advies van de Nationale Adviesgroep Cabelucht<sup>1</sup>. Ook zend ik u het jaarverslag van de Omgevingsraad Schiphol en het jaarverslag van de Alderstafel Lelystad toe<sup>2</sup>.

### **Convenant vogelaanvaringen**

Het «Convenant reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol 2016–2018» is ondertekend door de partijen uit de Nederlandse Regiegroep Vogelaanvaringen. De ondertekenaars zijn Schiphol, de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers, Land- en Tuinbouworganisatie Nederland, de gemeente Haarlemmermeer, de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht, de Vereniging Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Landschap Noord-Holland en de Staat. Doel van het convenant is het continu reduceren van het risico van botsingen tussen vliegtuigen en vogels op en rond de nationale luchthaven Schiphol door het treffen van maatregelen.

Gegeven de uitkomsten van de evaluatie van het vorige convenant, waarover de Tweede Kamer op 18 december 2014<sup>3</sup> is geïnformeerd, hebben de betrokken partijen vertrouwen uitgesproken in de voortzetting van de aanpak langs vier sporen: de inzet van technische middelen om vogels te detecteren en te verjagen; het voorkomen dan wel mitigeren van (nieuwe) vogelaantrekkende bestemmingen en activiteiten; het beperken van foerageermogelijkheden; en het populatiebeheer. Binnen deze vier sporen zijn in het convenant aanvullende maatregelen geïntroduceerd,

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

<sup>2</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

<sup>3</sup> Kamerstuk 28 286, nr. 778 van 18 december 2014.

bijvoorbeeld een proef van een jaar waarin een onafhankelijke commissie bestaande uit experts op het gebied van ruimtelijke ordening, luchtvaart en ornithologie, advies uitbrengt over de vogelaantrekkende werking van nieuwe bestemmingen of nieuwe vormen van grondgebruik.

Tevens wil ik uw Kamer informeren dat recent door de rechtbank Noord-Holland de uitspraak is gedaan dat het vangen en doden van ganzen met CO<sub>2</sub> met gebruikmaking van middelen om ganzen bijeen te drijven niet is toegestaan. Daarmee is een ontheffing die de provincie Noord-Holland in 2015 in het kader van het voorkomen van gewasschade had afgegeven vernietigd. Het is primair aan de provincie om te bepalen hoe hiermee verder te gaan. Met de partijen in de Nederlandse Regiegroep Vogelaanvaringen wil ik zo snel mogelijk duidelijk krijgen wat dit betekent voor de ontheffingen in 2016 voor het beheren van de ganzenpopulatie in het kader van de luchtvaartveiligheid.

### **Cabinelucht**

De afgelopen anderhalf jaar is er meerdere keren met uw Kamer van gedachten gewisseld over de luchtkwaliteit in vliegtuigcabines en de mogelijke rol die tricresylfosfaat (TCP) in cabinelucht kan hebben op de gezondheid van cabine- en cockpitpersoneel.

De Tweede Kamer is per brief van 2 juni 2015<sup>4</sup> geïnformeerd over de stand van zaken van de vier lopende Europese initiatieven waarin deze problematiek vanuit verschillende invalshoeken wordt onderzocht. Tevens is in deze brief aangegeven dat een onafhankelijke Nationale Adviesgroep Cabinelucht (NAC) zal worden ingesteld. Deze adviesgroep wordt onder andere belast met het adviseren over:

- ontwikkelingen die relevant zijn voor de gekozen Europese benadering om deze problematiek nader te onderzoeken;
- de wenselijkheid van additioneel (internationaal) onderzoek;
- de Nederlandse inbreng in de Europese trajecten.

Toegezegd is de Tweede Kamer ten minste jaarlijks en zoveel vaker als nodig, te informeren over het werk van de NAC. De NAC is inmiddels ingesteld en bestaat uit vertegenwoordigers van werkgevers (KLM/Corendon), werknemers (VNV/VCP/NVLT) en onderzoeksinstituten (RIVM/TNO/NLR). De NAC heeft haar eerste advies afgerond en dat heb ik recent ontvangen. Een afschrift van het advies treft u hierbij aan.

De NAC heeft zich in haar advies gebaseerd op de hieronder genoemde lopende Europese trajecten. De NAC ondersteunt de gekozen Europese aanpak en benoemt bij de verschillende trajecten aspecten die naar haar oordeel meer aandacht verdienen.

### *REACH*

De NAC vraagt in het traject dat leidt tot registratie, evaluatie en toelating van chemische stoffen in het kader van de Europese richtlijn (REACH) aandacht voor:  
de verschillende verschijningsvormen van TCP; de mogelijke verschillen in gevoeligheid van mensen voor deze stof; het rekening houden met blootstelling zoals die specifiek in een vliegtuig aan de orde kan zijn en het verhogen van het tempo en het bevorderen van de transparantie.

---

<sup>4</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 270 van 2 juni 2015.

## *EASA*

Met betrekking tot het onderzoek door het Europese Agentschap voor de luchtvaartveiligheid (EASA) naar de kwaliteit van cabinelucht wordt aandacht gevraagd voor zorgvuldigheid in de analyse, alleen alternatieven te verplichten als het probleem is aangetoond en het zorg dragen voor kennisopbouw bij de verschillende onderzoeken.

## *CEN*

De Commissie voor Europese Normstelling (CEN) zal bij het vaststellen van normen voor cabinelucht naar de mening van de NAC voldoende aandacht moeten besteden aan evenwicht tussen een wetenschappelijke basis voor normen enerzijds en een handhaafbare norm anderzijds.

## *Future Sky Safety*

In het Europese onderzoekstraject dat zich richt op het bevorderen van innovatie in de luchtvaart (Future Sky Safety) zou naar de mening van de NAC specifiek aandacht aan het luchtbehandelingsstelsel moeten worden besteed.

Ik onderschrijf deze adviezen. De Nederlandse vertegenwoordigers die betrokken zijn bij de verschillende trajecten zullen deze aandachtsgedebieden in brengen.

Tevens vraagt de NAC aandacht voor de verschillen die bestaan in de aanpak en organisatie van de bovengenoemde trajecten. De NAC adviseert te zoeken naar een combinatie van sterke punten:

- de betrokkenheid en verantwoordelijkheid van de industrie van REACH;
- de participatie en de snelheid van CEN;
- de focus op oplossingen van Future Sky Safety;
- de doorzettingskracht van EASA.

Ik onderschrijf dit procesadvies van de NAC als de gewenste ontwikkelingsrichting. Waar mogelijk zal Nederland bijdragen om de sterke punten van de verschillende programma's te versterken en de zwakke punten aan te pakken.

Zoals de NAC adviseert, zal Nederland bevorderen dat de positionering van EASA als regisseur ten opzichte van andere EU-agentschappen, zoals REACH, en EU-onderzoeksprogramma's wordt versterkt. De herziening van de regels voor EASA die nu in Europa voorligt, biedt daarvoor een uitgelezen kans.

Ik neem het advies over van de NAC om bij EASA aan te dringen op een leidende rol van EASA. Het gaat daarbij om het in kaart brengen van ontwikkelingen op het gebied van realiseerbare innovatie binnen de bestaande vloot en het benutten van de mogelijkheden van de Europese meldingsverordening om zo meer zicht te krijgen op de verschillende oorzaken en effecten van fume events.

Samenvattend constateer ik dat de keuze van om zoveel mogelijk aan te sluiten bij de lopende Europese onderzoeken door de partijen in de NAC wordt onderschreven. De aandachtspunten van de NAC geven aan hoe die aanpak kan worden versterkt. Zoals hiervoor aangegeven zal Nederland zich inzetten om deze te betrekken in de vier lopende Europese trajecten.

## **Jaarverslag 2015 Omgevingsraad Schiphol en Jaarverslag Alderstafel Lelystad**

De Omgevingsraad Schiphol en de Alderstafel Lelystad stellen beiden een jaarverslag op ter verantwoording van haar werkzaamheden. Hierbij stuur ik u het Jaarverslag 2015 van de Omgevingsraad Schiphol en het Jaarverslag 2015 van de Alderstafel Lelystad toe.

Het afgelopen jaar is de Omgevingsraad Schiphol door een gezamenlijke inspanning van de deelnemende partijen voortvarend van start gegaan en zijn er diverse adviezen uitgebracht aan het Rijk. Daarnaast is nadrukkelijk ingezet op de overdracht aan kennis tussen de deelnemende partijen en communicatie richting de omgeving over de diverse onderwerpen die in de ORS het afgelopen jaar aan de orde zijn geweest. Voor een nadere toelichting op de diverse werkzaamheden van de Omgevingsraad Schiphol verwijs ik u naar het uitgebreide Jaarverslag 2015.

Het Jaarverslag van de Alderstafel Lelystad is het eerste jaarverslag over het Werkprogramma 2015–2018. Dit Werkprogramma, afgestemd op een ingebruikname van de luchthaven door groot handelsverkeer per 1 april 2018, heb ik u 30 juni 2015<sup>5</sup> ter kennisneming toegestuurd. De aandacht van de Alderstafels ligt in deze periode op het monitoren van de realisatie van de uitbreiding van de luchthaven en van de door de betrokken partijen hierover gemaakte afspraken. Daarnaast voorziet het Werkprogramma in een advies over de evaluatie bij realisatie van de eerste tranche van 25.000 vliegbewegingen groot handelsverkeer. In het Jaarverslag wordt per thema de voortgang van het Werkprogramma toegelicht.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
S.A.M. Dijksma

---

<sup>5</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 286 van 30 juni 2015.