

Vergaderjaar 2014–2015

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 232

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 november 2014

Mede naar aanleiding van mijn toezeggingen in het Algemeen Overleg Luchtvaart van 26 juni 2014 (Kamerstuk 31 936, nr. 226), het VAO Luchtvaart van 3 juli jl. (Handelingen II 2013/14, nr. 102, item 30) en in de aanloop naar het op 26 november 2014 geplande Algemeen Overleg Luchtvaart informeer ik u hierbij over de volgende onderwerpen:

- Internationale ontwikkelingen inzake MH17
- Ontwikkelingen inzake het vrachtvervoer in de luchtvaart
- Ontheffingen inzake de verlenging van brevetten voor zweefvliegers en ballonvaarders in het buitenland.
- Traject toekomstvaste locaties General Aviation
- Bewijs van luchtwaardigheid
- Drones
- Nieuwe normen- en handhavingstelsel
- Overschrijding van de grenswaarde in één van de handhavingpunten rond Schiphol
- De luchthaven Twente
- Stand van zaken nieuwe beleid bekostiging luchtverkeersdienstverlening
- Stand van zaken TCP

Internationale ontwikkelingen naar aanleiding van MH17

In de brief aan de Kamer van 2 september jl. (Kamerstuk 33 997, nr. 15) is aangegeven dat de internationale burgerluchtvaart organisatie (International Civil Aviation Organisation-ICAO) met steun van de internationale vereniging van luchtvaartmaatschappijen (IATA), de internationale vereniging van luchthavens (Airport Council International-ACI) en de internationale organisatie voor civiele luchtverkeersleidingdiensten (Civil Air Navigation Services Organisation-CANSO) een «TaskForce on Risks to civil aviation arising from Conflict Zones (TF RCZ)» heeft ingesteld. Het werkprogramma dat door deze Task Force is vastgesteld is op 27 oktober jl. goedgekeurd door de ICAO council. Een kopie van dit programma is als

bijlage toegevoegd¹. Begin december zal er een nieuwe bijeenkomst plaatsvinden van de ICAO TF RCZ en zullen er verdere afspraken worden gemaakt over de concrete uitwerking van dit werkprogramma door de Lidstaten en de industrie. Nederland neemt deel aan deze Task Force meeting en zal bovendien ook actief en nauw betrokken zijn bij de acties uit het werkprogramma.

Over de voortgang wordt uw Kamer op geëigende momenten geïnformeerd.

Daarnaast kan ik u berichten dat door de ICAO council op 28 oktober jl. ook unaniem een resolutie is aangenomen in het kader van het ongeval met vlucht MH 17. De resolutie is in de bijlage opgenomen. Nederland is nauw betrokken geweest bij de totstandkoming van de resolutie. Deze resolutie benadrukt het belang dat alle lidstaten de internationale regelgeving naleven die daden van geweld verbiedt welke een dreiging vormen voor de veiligheid van de burgerluchtvaart. Ook roept de resolutie op tot de voorzetting en afronding van een volledig, grondig en onafhankelijk international onderzoek naar het ongeval met vlucht MH17. Tenslotte worden in de resolutie de actoren in de regio opgeroepen om steun te verlenen aan de onderzoekers door ongehinderde toegang tot de crashsite te verlenen. Deze resolutie heeft mede tot doel dat de voortgang van dit dossier onder de aandacht van ICAO blijft.

Ontwikkelingen inzake het vrachtvervoer in de luchtvaart

Tijdens het vorige Algemeen Overleg Luchtvaart is aangegeven dat het Ministerie van Infrastructuur en Milieu onderzoek laat uitvoeren naar kansrijke corridors en luchtvrachtstromen op Schiphol en dat de resultaten aan de Tweede Kamer zullen worden gestuurd.

In relatie tot dit onderwerp heeft de directie van Air France-KLM in september jl. aangekondigd om haar vrachtvloot op Schiphol per eind 2016 terug te brengen tot drie full-freighters. Hiertoe zullen de vijf MD-11»s in 2015 en 2016 versneld worden uitgefaseerd. Air France-KLM zal dan in totaal beschikken over een vloot van vijf full-freighters, waarvan er twee in Parijs en drie op Schiphol worden gestationeerd. Dit is volgens AF-KL noodzakelijk om de financiële positie van Air France-KLM als geheel te verbeteren.

In reactie op dit plan heeft de belangorganisatie voor verladers EVO per persbericht van 5 september jl. aangegeven dat de Nederlandse overheid en Schiphol er alles aan moeten doen om andere luchtvaartmaatschappijen de mogelijkheid te geven om vanaf Schiphol luchtvrachtdiensten aan te bieden. Hier zit achter dat vergunningen aan buitenlandse luchtvaartmaatschappijen via een stelsel van luchtvaartverdragen tussen Nederland en derde landen worden vergeven en dat Nederland hierbij afwegingen maakt die in het belang zijn van de Nederlandse economie en de netwerkqualiteit van Schiphol.

Volgens de EVO werkt dat systeem in de praktijk in sommige gevallen te beschermend voor Nederlandse luchtvaartmaatschappijen. EVO maakt zich zorgen over de vraag of er voldoende capaciteit overblijft om de luchtvracht van haar verladers via Nederland te blijven vervoeren.

In het onderzoek, uitgevoerd door Seabury, worden de mogelijke effecten van de plannen van Air France-KLM om hun full-freighter vloot uit te faseren op het netwerk van Schiphol meegenomen. De opzet van het onderzoek is besproken met de relevante stakeholders zoals EVO, ACN, Schiphol en KLM. De eerste versie van de onderzoekresultaten zijn door

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

onderzoeksbureau Seabury aan de vrachtsector gepresenteerd tijdens de vrachttafel van 28 oktober 2014. De verwachting is dat het onderzoek in december 2014 wordt afgerond en de resultaten dan aan de Tweede Kamer kunnen worden gestuurd.

Op basis van de uitkomsten van het onderzoek zal lenM in samenspraak met de voorgenoemde stakeholders verkennen hoe de connectiviteit van Schiphol op de belangrijkste internationale luchtvrachtcorridors van en naar Nederland nog meer geoptimaliseerd kan worden en op welke productsoorten de vrachtsector zich het beste zou kunnen richten om de positie van de mainport Schiphol te versterken.

Zweefvliegers en ballonvaarders

Tijdens het vorige AO Luchtvaart heeft uw Kamer vragen gesteld over brevettering in de recreatieve sector, tarieven en de maximum leeftijd voor het uitvoeren van commerciële ballonvaarten.

Brevetten

Als gevolg van de invoering van de Europese verordening 1178/2011 en 290/2012 komt het recreatief niet-gemotoriseerd vliegverkeer binnen de invloedssfeer van deze EU-regelgeving. Momenteel worden de recreatieve brevetten voor onder meer ballonnen en zweefvliegen uitgegeven door de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL). Recent is in het regelgevend comité van EASA door de lidstaten unaniem ingestemd met een voorstel van de Europese Commissie om de implementatie termijn van de Europese regels voor de brevettering voor het recreatief verkeer met drie jaar te verlengen tot 8 april 2018. In deze periode zal de Europese Commissie bezien welke aanpassingen mogelijk zijn om te voorkomen dat de sector met te zware eisen wordt geconfronteerd. In een aantal Europese landen zoals Engeland en Oostenrijk spelen de brancheorganisaties een belangrijk rol bij de afgifte van de brevetten voor recreatieve doeleinden.

De KNVvL heeft aangegeven, ook onder de nieuwe EU-Regelgeving, de verantwoordelijkheid te willen blijven dragen voor de uitgifte van brevetten in de recreatieve luchtvaart. Doordat de EU heeft aangegeven ook de Basisverordening te herzien kan ook aan de orde komen of de regels zodanig kunnen worden aangepast dat de KNVvL blijvend een rol kan vervullen in het kader van de brevettering. De inzet van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is in ieder geval om de komende drie jaar de bestaande situatie, waarbij de KNVvL de nationale brevetten voor ballonnen en zweefvliegen uitgeeft, te continueren.

In lijn met de EU-regels zal daarnaast de mogelijkheid bestaan om bij de Inspectie Leefomgeving en Transport conform de nieuwe regels brevetten en erkenning van een opleidingsinstantie aan te vragen. Als een vlieger of een opleidingsinstantie daarvoor kiest krijgt hij vanaf dat moment de bijbehorende rechten en zal ook aan de bijbehorende plichten moeten voldoen.

Tarieven

De tarieven voor de EU-brevetten voor recreatieve zweefvliegers en ballonvaarders zullen medio 2015 worden vastgesteld waarbij kostendekkendheid het uitgangspunt is.

Maximum leeftijd en reikwijdte brevet

Per 8 april 2015 wordt een aantal Europees rechtelijke verlichtingen ingevoerd. Zo wordt bijvoorbeeld de maximum leeftijd voor het uitvoeren

van commerciële ballonvaarten verhoogd van 65 naar 70 jaar en kunnen vliegers uit landen buiten de EU eenvoudiger in de EU vliegen met gebruik van hun eigen licentie.

Traject toekomstvaste locaties General Aviation (GA)

Tijdens het Algemeen Overleg Luchtvaart van 26 juni jl. is toegezegd de Kamer te informeren over de voortgang van het traject toekomstvaste GA-locaties. In de Luchtruimvisie is aangegeven dat er een separaat traject gestart zal worden om samen met de sectorpartijen invulling te geven aan het selectief en gericht accommoderen van GA in Nederland. Het doel hiervan is om te onderzoeken waar in Nederland toekomstbestendige mogelijkheden zijn voor GA-activiteiten binnen de kaders van de Luchtruimvisie en wat zowel luchtzijdig als landzijdig nodig is om die mogelijkheden te realiseren. Opdrachtgevers van het onderzoek zijn de KNVvL en de Nederlandse Vereniging van Luchthavens (NVL). Het proces richt zich op het accommoderen van alle gebruikersgroepen binnen GA en leidt tot een overzicht van toekomstbestendige GA-locaties buiten de Terminal Maneuvering Area (TMA) Schiphol. Onder leiding van een onafhankelijke procescoördinator werken de betrokken sectorpartijen (AOPA, KNVvL, NACA, NVL en vertegenwoordigers van MRO, BA en DARPAS)² hier nu aan.

De luchtverkeersdienstverlenende organisaties LVNL en CLSK, provincies en mijn ministerie zijn betrokken om de eerste uitkomsten te toetsen aan de Luchtruimvisie en overige ontwikkelingen alvorens een definitief advies wordt opgeleverd. De verwachting is dat partijen in het voorjaar van 2015 tot een gedragen advies komen.

Bewijs van Luchtwaardigheid

Een buitenlands geregistreerd luchtvaartuig voorzien van een «Speciaal Bewijs van Luchtwaardigheid» (S-BvL) of een «Permit to Fly» (PtF) kan slechts conform de Wet Luchtvaart in het Nederlandse luchtruim vliegen indien de Minister in een bijzondere omstandigheid een ontheffing heeft afgegeven.

Deze ontheffing wordt onder andere gebruikt voor oudere type luchtvaartuigen waarvan de voor het ontwerp verantwoordelijke fabrikant of staat zijn internationale verplichtingen niet meer nakomt, dan wel luchtvaartuigen met een van origine militair ontwerp voorzien van een civiele registratie.

Er blijkt in de praktijk vanuit de GA-sector nadrukkelijk behoefte aan de mogelijkheden om tijdelijk in Nederland te vliegen met buitenlandse geregistreerde vliegtuigen voorzien van een S-BVL of PtF.

De huidige wettelijke mogelijkheden voor het aanvragen van de ontheffing waarbij er sprake moet zijn van «bijzondere omstandigheden» sluit daar onvoldoende bij aan. Dat geldt ook voor de voorwaarden waaronder deze luchtvaartuigen in Nederland aan de externe veiligheids-eisen kunnen voldoen.

Na overleg met vertegenwoordigers van de sector en de Militaire Luchtvaart Autoriteit (MLA) ben ik voornemens te komen tot een aanpassing van de regels ten aanzien van het vliegen binnen het Nederlandse luchtruim met buitenlands geregistreerde luchtvaartuigen. Er is een wetswijziging in voorbereiding met een bepaling die het mogelijk maakt om bij ministeriele regeling nadere regels te stellen voor het

² Aircraft Owners & Pilots Association Netherlands (AOPA), Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL), Netherlands Association of Commercial Aviation (NACA), Nederlandse Vereniging van Luchthavens (NVL), Maintenance, Repair and Overhaul (MRO), Business Aviation (BA), Dutch Association for Remotely Piloted Aircraft Systems (DARPAS)

verlenen van een ontheffing voor een tijdelijk gebruik van het Nederlandse luchtruim door buitenlandse geregistreerde vliegtuigen.

Het aspect van «tijdelijkheid» waarbij het gaat om relaties met bijzondere evenementen of een over-vlucht zal in de regeling worden gecontinueerd. Deze regeling zal een helder kader geven wanneer en onder welke veiligheidsvoorwaarden deze luchtvaartuigen tijdelijk kunnen worden toegelaten. Hierbij zal voor luchtvaartuigen van civiele oorsprong voornamelijk gekeken worden hoe destijds de internationale veiligheidsverplichtingen waren ingevuld. Voor ex militaire luchtvaartuigen zal met name gekeken worden op basis van welk luchtwaardigheid niveau de andere autoriteiten deze luchtvaartuigen op hun register inschrijven en van een luchtwaardigheidsdocument voorzien. In samenwerking met de MLA zal worden beoordeeld of de luchtwaardigheid acceptabel is. Tevens zal worden gezien op welke wijze de beoordeling, die door de luchtvaartautoriteit van het land van registratie heeft plaatsgevonden, optimaal kan worden benut.

Over de uitwerking hiervan en de termijn waarop deze nieuwe regeling in werking treedt zal ik u nader informeren. Vooruitlopend op deze nieuwe regelgeving zal binnen de grenzen van de wet de ontheffingverlening en de handhaving waar mogelijk rekening houden met de voorgenomen aanpassing van de regelgeving.

Parallel aan dit nationale regelgevingstraject zal worden gezien hoe er binnen Europa stappen kunnen worden gezet die een wederzijdse erkenning van S-BVL-en en PtF's dichterbij kan brengen.

Drones/ remotely piloted aircraft systems (RPAS)

In de EU-Transportraad van oktober 2014 is een eerste discussie gevoerd over het invoeren van Europese regelgeving op het gebied van drones/remotely piloted aircraft systems (RPAS). De Europese Commissie benadrukte het belang van de ontwikkeling van deze industrie voor de Europese economie. Met de Commissie hebben de lidstaten het belang uitgesproken voor duidelijke regelgeving omtrent privacy, productnormen en veiligheidsvoorschriften. Nederland heeft ervoor gepleit om organisaties voor privacybescherming vroegtijdig bij het beleidsproces te betrekken.

Vooruitlopend op Europese regelgeving is op nationaal niveau gewerkt aan het invoeren van regelgeving voor het professioneel vliegen met drones/RPAS (remotely piloted aircraft systems). Op afstand bestuurd luchtvaartuigen opereren op dit moment op basis van een ontheffing. Dit is niet wenselijk gelet op de toename van het aantal operaties. Een ontheffing is alleen bedoeld voor uitzonderingssituaties. De nationale regelgeving is in lijn met de eisen van ICAO ontwikkeld. De eisen waar aan moet worden voldaan om genoemde bewijzen en certificaat te kunnen verkrijgen worden bij ministeriële regeling vastgesteld.

Het besluit en de regeling zullen een fasegewijze toelating voor het gebruik van RPAS mogelijk maken. In de eerste fase wordt geregeld dat er met een RPAS tijdens de daglichtperiode mag worden gevlogen in onbebouwd gebied en niet boven mensenmenigten. Er mag gevlogen worden tot een hoogte van 400 voet (= 120 m) en de RPA-piloot moet de RPA kunnen blijven zien (Visual Line of Sight). Derhalve mag de RPA niet verder dan 500 meter van de piloot af vliegen.

Zodra de veiligheid voldoende kan worden gerealiseerd, kunnen complexere operaties worden toegelaten. Daarnaast is het doel van de regelgeving om het opleidingstraject voor de piloten (inclusief het examen) en de keuring van de RPAS aan onafhankelijke marktpartijen over te laten. De overheid biedt hiermee ruimte aan opleidings- en

keuringsinstellingen om marktactiviteiten te ontwikkelen, terwijl de kwaliteit van de opleiding en de keuring wordt geborgd via de erkenning van deze instellingen.

De AMvB zal op korte termijn aan uw Tweede Kamer worden gezonden. Naar verwachting zal de nationale regelgeving dan per 1 juli 2015 van kracht kunnen zijn. Naar aanleiding van de motie Schouw/Segers (Kamerstuk 33 750, nr. 67) in 2013 is onder auspiciën van de Minister van Veiligheid en Justitie gestart met een onderzoek naar het gebruik van RPAS. Het onderzoek wordt uitgevoerd door het Wetenschappelijk Onderzoeks- en Documentatiecentrum van het Ministerie van Veiligheid en Justitie. Mijn ministerie is aangehaakt bij dit onderzoek dat inventariseert wat de gebruikstoepassingen zijn van RPAS en welke regelgeving er is. Privacyaspecten van de RPAS spelen hierin een belangrijke rol. Ook wordt de in ontwikkeling zijnde nationale regelgeving op het gebied van luchtvaartveiligheid inzake de RPAS in de inventarisatie opgenomen. Volgens de huidige inzichten wordt het onderzoek nog dit jaar afgerond.

Nieuwe normen- en handhavingstelsel Schiphol (NNHS)

Op 8 oktober 2013 heeft de Alderstafel Schiphol haar eindadvies over het nieuw normen- en handhavingstelsel Schiphol (NNHS) aan mij aangeboden. In de kabinetsreactie van 8 oktober 2013 op dat advies (Kamerstuk 29 665, nr. 190) is aangegeven dat de conclusies van de Alderstafel over het stelsel worden gedeeld. Tevens is in de kabinetsreactie aangegeven dat het nieuwe stelsel in wet- en regelgeving zal worden verankerd en dat daarvoor de benodigde trajecten zullen worden opgestart.

In de eerste helft van 2014 is aan de hand van het Aldersadvies d.d. 8 oktober 2013 het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet Luchtvaart opgesteld. Met dit wetsvoorstel wordt de basis van het nieuw normen- en handhavingstelsel Schiphol in de Wet luchtvaart vastgelegd. Op 6 augustus jl. heeft de Raad van State geadviseerd over het voorstel. Het wetsvoorstel en het advies van de Raad van State doe ik u separaat volgens de daarvoor gebruikelijke weg, toekomen.

Ook de uitwerking van de onder de wet Luchtvaart hangende AMvB's (het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) en Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) vindt plaats aan de hand van het Aldersadvies d.d. 8 oktober 2013. Bij die uitwerking gaat het onder meer om het daadwerkelijk vastleggen van de waarden van de criteria voor gelijkwaardige bescherming, het maximum van 510.000 vliegtuigbewegingen in 2020, de regels en normen voor preferent baangebruik en de ruimtelijke beperkingen rond de luchthaven Schiphol.

In het Aldersadvies d.d. 8 oktober 2013 dat aan uw Kamer is gezonden en de kabinetsreactie daarop (Kamerstuk 29 665, nr. 190) is aangegeven dat de regels en normen die in het advies worden voorgesteld zijn getoetst door externe inhoudelijke deskundigen op hun robuustheid bij een ontwikkeling naar 510.000 vliegtuigbewegingen.

Tevens is er in het eindadvies van de heer Alders melding van gemaakt dat uit deze studie is gebleken dat er vanaf een volume van 470.000 bewegingen een serieus knelpunt kan ontstaan met regel 4 die handelt over het maximaal gebruik van de vierde baan. Voorts is op basis van toen (oktober 2013) ter beschikking staande informatie over het vliegverkeer, de mogelijkheden in het luchtruim, alsmede de vooruitzichten van verbeteringen in de operatie op Schiphol is aangegeven dat niet kon uitgesloten dat ofwel de regel zou worden overtreden dan wel dat de vereiste punctualiteit niet kon worden gehaald.

De signalering van dit knelpunt rond de 4e regel heeft in het advies van oktober 2013 over de invulling van het nieuwe stelsel geleid tot twee bepalingen die opgenomen zijn in het advies:

- Enerzijds heeft de luchtvaartsector aangegeven mogelijkheden te zien voor een oplossing van (een deel van) de gesignaleerde knelpunten in combinatie met de tijdspanne waarin de verwachte groei zich zou voordoen.
- Anderzijds is in het advies aangegeven dat het denkbaar is «dat het onverkort vasthouden aan de normen, bij een toename van het aantal vliegbewegingen, kan leiden tot ongewenste en onacceptabele effecten op de kwaliteit van de netwerkoperatie op de luchthaven». Afgesproken is dat in dergelijke gevallen partijen zich gezamenlijk zullen beraden, en «mocht dit leiden tot een gedeeld inzicht en een eenstemmig besluit over een noodzakelijke aanpassing van een of meer normen, het bevoegd gezag daarvoor een voorstel doen toekomen».

Op 22 oktober jl. heeft een overleg tussen de delegatieleiders van de partijen aan de Alderstafel plaatsgevonden. De vertegenwoordigers van de luchtvaartsector hebben daarin gemeld dat zij er op dit moment in ontoereikende mate in slagen om een substantiële bijdrage te kunnen leveren aan het oplossen van het hiervoor beschreven knelpunt met de regel voor de inzet van de vierde baan (zie brief Alders d.d. 13 november 2014 in de bijlage³).

De partijen hebben in het genoemde overleg van 22 oktober jl. kennis genomen van de mededeling en aangegeven er naar te streven binnen twee maanden overeen te komen hoe, gegeven het gesignaleerde knelpunt, uitwerking kan worden gegeven aan de voorliggende wet- en regelgeving inzake het nieuwe normen- en handhavingstelsel en de in dat kader vereiste milieueffectrapportage (MER) ten behoeve van het luchthavenverkeerbesluit.

De uitkomst van de gesprekken tussen partijen kan gevolgen hebben voor de precieze invulling van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB). Als aan de Alderstafel overeenstemming is bereikt over een oplossing van het gesignaleerde knelpunt, kunnen de m.e.r.-procedure en het traject tot wijziging van het LVB en LIB worden ingezet.

Overigens is bij het eerder genoemde wetsvoorstel tot wijziging van de Wet luchtvaart reeds een concept van een gewijzigd LVB gevoegd, dat aan uw Kamer inzicht geeft op welke wijze de bepalingen van de gewijzigde wet worden uitgewerkt in de onderliggende regelgeving. Dit concept-LVB is gebaseerd op de uitgangspunten en afspraken uit het NNHS-advies van de Alderstafel van 8 oktober 2013 en houdt dus nog geen rekening met het hiervoor genoemde knelpunt dat nu aan de Alderstafel besproken wordt.

Overschrijding van de grenswaarde in één van de handhavingspunten rond Schiphol

Na afloop van gebruiksjaar 2014 (1 november 2013 tot en met 31 oktober 2014) heeft Schiphol aangegeven dat de geluidbelasting in een van de handhavingspunten (33) rond Schiphol hoger is dan de voor dat punt geldende grenswaarde. De handhavingspunten zijn onderdeel van het geldende wettelijke kader voor Schiphol en vormen daardoor het handhavingskader voor de ILT.

³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Handhavingspunt 33 ligt onder de uitvliegroute voor starts vanaf de preferente Kaagbaan. Door middel van stuurmaatregelen had de luchtvaartsector een overschrijding kunnen voorkomen.

Naar aanleiding van het experiment is echter afgesproken dat de sector in aanloop naar de formele wijziging van wet- en regelgeving geen stuurmaatregelen inzet bij een dreigende overschrijding. Dergelijke maatregelen staan immers haaks op de regels van het NNHS die gericht zijn op de maximale inzet van de meest geluidspreferente Polderbaan en Kaagbaan. Hiermee beoogt de sector zoveel mogelijk tegemoet te komen aan de regels voor het NNHS en geluidsoverlast in bijvoorbeeld de regio Aalsmeer zoveel mogelijk te voorkomen.

De ILT zal begin 2015 de handhavingsrapportage Schiphol gebruiksjaar 2014 uitbrengen, daarin aangeven of er daadwerkelijk sprake is van een overschrijding van de betreffende grenswaarde en, als er inderdaad een overschrijding is, aangeven wat daarvan de oorzaak is.

De handhavingsrapportage Schiphol zal als deze gereed is aan de Kamer worden aangeboden en indien er sprake is van een overschrijding zal worden aangegeven op welke wijze hierop door de ILT zal worden gereageerd.

Luchthaven Twente

Op 17 juli 2014 is de Kamer per brief geïnformeerd over het staken van de inspanningen van de gemeente Enschede en de provincie Overijssel om te komen tot een commerciële burgerluchthaven (Aanhangsel Handelingen II 2013/14, nr. 2578). In die brief is ook aangegeven dat provinciale staten van Overijssel hebben besloten een Commissie van Wijzen in te stellen, die nader onderzoek gaat doen naar de invulling van het gebied waar de luchthaven was voorzien.

Op 30 oktober 2014 heeft de Commissie onder leiding van de heer Wientjes advies uitgebracht en aangegeven: «*Maak van de luchthaven Twente een iconische internationale ontwikkel-, demonstratie- en productiezone voor «Advanced Materials and Manufacturing»: Technology Base Twente*». Binnen dit concept zou volgens de Commissie ruimte moet zijn voor luchtvaartgerelateerde bedrijvigheid en General en Business Aviation.

Ik heb inmiddels een eerste gesprek met de regio gehad over het voorziene vervolg van de gebiedsontwikkeling. De regio heeft daarin gevraagd welke rol het Rijk daarin vervult, gegeven de afspraken uit de Bestuursovereenkomst Gebiedsontwikkeling Vliegveld Twente uit 2009. De komende periode zal mijn ministerie met andere betrokken ministeries bezien of en zo ja welke rol het Rijk heeft bij de verdere uitwerking van de plannen van de regio. Op verzoek van de initiatiefnemer ADT is de lopende procedure voor vaststelling van het luchthavenbesluit, dat zich richt op groot commercieel verkeer, op 13 november jl. stop gezet. De indieners van zienswijzen worden daarvan op de hoogte gebracht.

Stand van zaken nieuwe beleid bekostiging luchtverkeersdienstverlening

In juli 2013 is de Tweede Kamer geïnformeerd over het nieuwe beleid voor de bekostiging van de plaatselijke luchtverkeersdienstverlening op de door LVNL gecontroleerde civiele luchthavens (Kamerstuk 31 936, nr. 158). De heer Paul Rüpp, oud- gedeputeerde van de provincie Noord-Brabant, is aangesteld als onafhankelijke voorzitter voor het proces om te komen tot een nieuw beleid. In maart 2014 heeft een eerste bijeenkomst met alle belanghebbenden plaatsgevonden.

Vervolgens heeft de heer Rüpp in de afgelopen periode bilaterale gesprekken met alle betrokken partijen gevoerd en heeft er een tweede bijeenkomst met alle partijen plaatsgevonden. Het advies van de heer Rüpp wordt voor het eind van dit jaar verwacht. De Kamer zal daarna over het advies worden geïnformeerd.

Stand van zaken TCP

In juni 2013 heb ik EASA gevraagd om het dossier luchtkwaliteit in vliegtuigen te monitoren. In de nabije toekomst wordt door EASA een grootschalig project voorzien dat betrekking heeft op de luchtkwaliteit aan boord van grote commerciële luchtvaarttuigen. Vooruitlopend op dit grootschalig project, is door EASA besloten om een voorbereidend meetonderzoek in de cabine/cockpit te starten. Hiervoor heeft EASA recent een tender uitgeschreven. Dit voorbereidend onderzoek is bedoeld om een beter beeld te krijgen welke apparatuur noodzakelijk is om correcte (luchtkwaliteit) metingen te kunnen uitvoeren aan boord van een vliegtuig.

Daarnaast zal dit voorbereidende onderzoek een eerste algemene indruk kunnen geven over de kwaliteit van de lucht aan boord van vliegtuigen en welke contaminanten die kwaliteit nadelig kunnen beïnvloeden. TCP is een van de genoemde contaminanten. De uitkomsten en conclusies uit het voorbereidend onderzoek kunnen vervolgens weer gebruikt worden in het grootschalige project. Ik zal u informeren over de relevante uitkomsten van dit onderzoek.

Daarnaast heeft het RIVM mij laten weten dat er mogelijk meer isomeren van TCP dan alleen de ortho-isomeer (ToCP) een effect op het zenuwstelsel kunnen hebben. Deze verdenking is echter nog te weinig substantieel en ik heb daarom Institute for Risk Assessment Sciences-IRAS (onderdeel van de Universiteit Utrecht) verzocht deze isomeren van TCP in hun laboratorium te onderzoeken op hun neurotoxisch effect. Als deze isomeren in deze verkennende labstudie inderdaad een effect laten zien kan in het kader van het REACH traject aan de fabrikant onderbouwd worden welk vervolgonderzoek wordt gevraagd.

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