

31936 Luchtvaartbeleid

Nr. 1168 Brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 juni 2024

Met deze verzamelbrief Luchtvaart wordt u geïnformeerd over de voortgang van verschillende onderwerpen met betrekking tot luchtvaart. Daarbij wordt ook ingegaan op de wijze waarop uitvoering is gegeven aan een aantal toezeggingen en moties aan de Tweede Kamer.

De volgende onderwerpen komen in deze brief aan de orde:

1. Veiligheid

- Motorstoring Boeing 747-412BCF tijdens initiële klimfase boven Meerssen
- Aanbieding evaluatie reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol
- Ordeverstoring passagiers

2. Luchtruim en Regionale luchthavens

- Obstakelbeleid Luchtvaart
- Single European Sky (SES2+ regelgeving)
- Stand van zaken luchthavenbesluiten regionale luchthavens
- Zakenvluchten naar Regionale luchthavens

3. Drones

- Veiligheidsonderzoek drones in gecontroleerd luchtruim
- Onderzoek kennisdeling in de dronesector

4. Duurzaamheid

- Onderzoek Verduurzaming General Aviation en Business Aviation
- Onderzoek Verdeelsleutel CO₂-plafond
- Voorstel van eerste elektrische lijndienst 'Moonshot missie'.

5. Overige ontwikkelingen en onderzoeken

- Ontwikkelingen versterken Luchtvaartautoriteit
- Monitor netwerkqualiteit en de Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen 2023

□ Jaarrapportage Nationale Adviesgroep Cabinelucht

1. Veiligheid

Motorstoring tijdens initiële klimfase, Boeing 747-412BCF, Meerssen

De Kamer is op 19 juni 2023 geïnformeerd over de stand van zaken van de opvolging van de aanbeveling van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) naar aanleiding van het OVV-rapport 'Motorstoring tijdens initiële klimfase, Boeing 747-412BCF, Meerssen'¹². In de betreffende kamerbrief is de Kamer toegezegd om de OVV en de Kamer nader te informeren nadat overleg met EASA heeft plaatsgevonden. Met onderstaande informatie over de opvolging van de aanbeveling wordt voldaan aan de toezegging om de Kamer te informeren.

De OVV beveelt in het rapport aan om voor woongebieden rondom Maastricht Aachen Airport (MAA) een beoordeling uit te voeren van de risico's verbonden aan vallende vliegtuigonderdelen, zoals motorbrokstukken, en de resultaten hiervan te publiceren.

Het European Union Aviation Safety Agency (EASA) heeft in het verleden onderzoek gedaan naar het verlies van vliegtuigonderdelen. EASA heeft dit verwerkt in een certificatie memorandum³. EASA stelt in dit memorandum dat het externe risico met betrekking tot het verlies van onderdelen zodanig laag is dat hiervoor geen aanvullende normering hoeft te worden opgenomen. Volgens EASA ligt de verantwoordelijkheid voor maatregelen bij de ontwerper (fabrikant) van de motor en het vliegtuig. De fabrikant van de motoren, Pratt & Whitney, heeft om dit type voorval te voorkomen een zogenaamd Special Bulletin uitgevaardigd om aanpassingen aan de motor door te voeren. Het Special Bulletin is een advies, het is geen verplichting.

Inmiddels is voor onder meer de luchthaven Maastricht Aachen Airport (MAA) een luchthavenbesluit in voorbereiding. Onderdeel daarvan is een beoordeling van de externe veiligheidsaspecten, waaronder ook het verlies van vliegtuigonderdelen. Dit is een brede beoordeling, waarbij gelet wordt op het plaatsgebonden risico en groepsrisico van ongevallen met (onderdelen van) vliegtuigen. Uit

¹ OVV, April 2023. www.onderzoeksraad.nl

² Kamerstuk 31 936, nr. 1085

³ EASA Certification Memorandum, PARTS DETACHED FROM AEROPLANES, CM-21.A-A-001 Issue 01, November 2018.

deze beoordeling moet blijken welke risico's verwacht kunnen worden op basis van de geldende regelgeving en wat de risicocontouren zijn waarmee rekening moet worden gehouden.

Deze beoordeling omvat daarmee ook de analyse van de risico's zoals aangeduid door de OVV. Het ministerie van IenW is van mening dat, ondanks het feit dat EASA geen aanvullende maatregelen vraagt, het voor het draagvlak van belang is om deze risicobeoordeling van de externe veiligheidsaspecten uit te voeren. De uitkomsten worden meegewogen in de beoordeling van de aanvraag van het luchthavenbesluit. Het wettelijk kader voor externe veiligheid is hier referentie. De stand van zaken van het luchthavenbesluit MAA wordt verderop in deze brief geschetst.

Aanbieding evaluatie Reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol

Nederland is een aantrekkelijk land voor vogels. Dit levert met name in de regio rond Schiphol het risico van botsingen tussen vliegtuigen en vogels op. Om het risico op deze vogelaanvaringen zo klein mogelijk te maken, bestaat sinds 2012 het Convenant reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol. Dit convenant bevat afspraken met de meest betrokken partijen over beheersmaatregelen. De huidige afspraken lopen tot en met 31 december 2024. Recent zijn deze geëvalueerd. Het evaluatierapport treft u in de bijlage aan. De onderzoeker concludeert dat er bij de partijen de overtuiging is dat blijvende aandacht noodzakelijk is voor het vraagstuk van vogelaanvaringen in het gebied. Het aantal aanvaringen (met name met ganzen) fluctueert zonder duidelijke trend, ondanks een duidelijk toegenomen aantal ganzen in het gebied. Het onderzoeksbureau doet verschillende aanbevelingen, zowel inhoudelijk als organisatorisch, zoals het ontwikkelen van nieuwe initiatieven om het gebied met landschapsaanpassingen minder aantrekkelijk te maken voor ganzen of het nadrukkelijker inzetten op het fourageerspoor ('minder voedsel, minder ganzen'). De onderzoeker vraagt aandacht voor de governance en voor de uitvoering van maatregelen (van inspannings- naar resultaatverplichting).

Sovon vogelonderzoek Nederland heeft in opdracht van het ministerie van IenW ook een inventarisatie gedaan van mogelijke maatregelen die ingezet kunnen worden bij het beheersen van de ganzenpopulatie op en rond Schiphol. Daarbij zijn aandachtspunten

voor de implementatie van de maatregelen opgenomen. Dit rapport is bijgevoegd als bijlage bij deze brief.

Het ministerie van IenW wil de komende periode gebruiken om op basis van beide rapporten met de meest betrokken partijen vanaf 2025 tot nieuwe afspraken te komen omdat het risico op vogelaanvaringen onverminderd aanwezig is. Er wordt gesproken met een breed palet aan partijen, waaronder Schiphol, de provincies en gemeenten, maar ook met natuurbeschermingsorganisaties en de Faunabeheereenheid. Onderdeel van de gesprekken is ook hoe de regionale partijen meer het voortouw kunnen nemen bij maatregelen, zonder dat het ministerie van IenW de systeemverantwoordelijkheid loslaat. Het ganzenbeheerplan, dat wordt opgesteld door de betrokken Faunabeheereenheden, is een belangrijk element in de te maken afspraken. Via www.ganzenplan.nl kunnen belangstellenden meedenken op de voorgestelde aanpak, zoals die wordt beschreven in de conceptteksten, die open worden gesteld voor consultatie.

Dierenwelzijnsorganisaties kunnen uiteraard ook hun kennis en ervaring delen. Er zijn dierenwelzijnsorganisaties die hiervan gebruik maken. Naar verwachting zal het faunabeheerplan eind 2024 worden vastgesteld. Hiermee wordt tevens voldaan aan de toezegging aan het lid Kostić, gedaan tijdens het Commissiedebat Luchtvaart van 10 april jl.⁴.

Ordeverstoringe passagiers

Bij de Kamerbrief⁵ van 3 april 2023 is een stappenplan met de Tweede Kamer gedeeld. Dit stappenplan beschrijft wat er nodig is om gegevensuitwisseling omtrent ordeverstoringe passagiers tussen Nederlandse luchtvaartmaatschappijen van verschillende moederorganisaties mogelijk te maken. Eerder is toegezegd om in het tweede kwartaal van 2024 een voortgangsbrief te sturen waarin de uitkomsten van het stappenplan worden gedeeld, alsmede enkele toezeggingen van het mondelinge vragenuur van 13 februari 2024. Gedurende het proces is gebleken dat meer afstemming nodig is tussen de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen om een stappenplan voor gegevensuitwisseling tussen de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen te kunnen realiseren. Om deze reden

⁴ TZ202404-068

⁵ Kamerstuk 31 936, nr. 1054

wordt de Kamer uiterlijk in het vierde kwartaal van 2024 geïnformeerd.

2. Luchtruim en Regionale luchthavens

Obstakelbeleid Luchtvaart

De ministeries van Defensie en IenW hebben de Kamer eerder geïnformeerd over het voornemen om het obstakelbeleid luchtvaart te herzien⁶. Met deze herziening worden de regels voor bouwhoogtebeperkingen rondom luchthavens vanwege luchtvaartveiligheid doelmatiger en transparanter gemaakt. In de zomer van 2024 worden conceptregels opgesteld hoe de beperkingengebieden er in de toekomst uit kunnen zien. Daarmee wordt per luchthaven ook duidelijk of, en hoe, deze beperkingengebieden aangepast kunnen worden om beter maatwerk te bieden. De afgelopen periode zijn hiervoor meerdere klankbordgroepen georganiseerd om samen met belanghebbenden te werken aan het nieuwe beleid (zoals provincies, gemeenten, Nationaal Programma Regionale Energie Strategie, luchthavens en luchtverkeersleidingorganisaties).

In de volgende fase worden de nieuwe regels per luchthaven uitgewerkt. Ook wordt onderzocht hoe de implementatie er uit komt te zien. Het gaat dan bijvoorbeeld om het aanpassen van wet- en regelgeving. Er wordt ook onderzocht of de nieuwe regels eerder dan 2028 (zoals nu voorzien) toegepast kunnen worden binnen de bestaande wet- en regelgeving. De Kamer wordt opnieuw geïnformeerd over de voortgang wanneer relevante stappen worden gezet.

Single European Sky (SES2+ regelgeving)

De motie van het lid Boutkan c.s.⁷ verzocht de regering om in het vervolg van de onderhandelingen in de Raad omtrent de Single European Sky regelgeving aan te dringen op het vinden van oplossingen voor de struikelblokken in de onderhandelingen, een actieve rol te spelen in het versnellen van de onderhandelingen, en de Kamer hierover te informeren. Het is dan ook goed nieuws dat de onderhandelingen over het regelgevingspakket SES2+ inmiddels zijn afgerond. Het onderhandelingsresultaat heeft de steun gekregen van de lidstaten van de Europese Unie en het Transportcomité van het Europees Parlement. De finale

⁶ Kamerstuk, 31 936, nr. 1078

⁷ Kamerstuk 31 936, nr. 1070

goedkeuring van de regelgeving door de Transportraad en het nieuwe Europese Parlement wordt voorzien na de zomer van 2024.

Nederland heeft samen met een groep lidstaten een actieve rol gespeeld in de afronding van de onderhandelingen en het bereiken van het akkoord. Nederland steunt de inhoud van het akkoord waarin een balans is gevonden tussen de verantwoordelijkheden en taken van de lidstaten, de Europese Commissie, het permanente adviesorgaan *Performance Review Board* en de *Network Manager* die wordt uitgevoerd door EUROCONTROL. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan de versterking van de concurrentiepositie van de Europese luchtvaart en de verduurzaming van het Europese luchtruim.

Stand van zaken luchthavenbesluiten regionale luchthavens

Met de brief van 18 december 2023⁸ is de Kamer geïnformeerd over de stand van zaken van de procedures voor de luchthavenbesluiten voor de regionale luchthavens Rotterdam The Hague Airport, Maastricht Aachen Airport en Groningen Airport Eelde. Ook is een update gegeven over de wijziging van het Luchthavenbesluit Eindhoven. Met deze brief wordt een actuele stand van zaken per luchthaven gegeven.

Groningen Airport Eelde (GAE)

Op 29 december 2023 heeft GAE een voorgenomen aanvraag voor een luchthavenbesluit bij het ministerie van IenW ingediend. De luchthaven wil dat de aan te vragen gebruiksruimte past binnen de gebruiksruimte van de huidige Omzettingsregeling. Daarbij is het de wens van om de openingstijden te verruimen naar 06.00 - 00.00 uur. Op dit moment is de luchthaven geopend van 06.30-23.00 uur doordeweeks en van 07.30-23.00 uur in het weekend.

Ter onderbouwing van de voorgenomen aanvraag heeft de luchthaven een milieueffectrapportage beoordelingsnotitie opgesteld. In de brief aan de Kamer van 14 mei 2024⁹ is aangegeven dat de luchthaven door het ministerie is verzocht om de mer-beoordelingsnotitie aan te vullen. Daarna zal door het ministerie worden besloten of er wel of niet een milieueffectrapport (mer) opgesteld moet worden.

⁸ Kamerstuk 31 936, nr. 1135

⁹ Kamerstuk 31 936, nr. 1154

GAE verwacht voor de zomer van 2024 de definitieve aanvraag voor een luchthavenbesluit in te dienen. Het ministerie beoordeelt de aanvraag en stelt op basis hiervan een ontwerp Luchthavenbesluit op. Dan zal ook worden besloten in hoeverre verruiming van de openingstijden mogelijk en haalbaar is. Het ontwerpbesluit wordt ter inzage gelegd. Het ontwerpbesluit wordt ook in voorhang aan de Eerste en Tweede Kamer aangeboden.

Rotterdam The Hague Airport (RTHA)

RTHA werkt op dit moment aan de afronding van het mer en andere onderbouwende documenten, zoals de economische onderbouwing. Op basis van deze documenten zal de luchthaven haar voorgenomen activiteit formuleren. Deze vormt vervolgens de basis voor de aanvraag van het luchthavenbesluit. Naar verwachting dient de luchthaven de aanvraag voor de zomer van 2024 bij het ministerie van IenW in. Het ministerie beoordeelt de aanvraag en stelt op basis hiervan een ontwerp Luchthavenbesluit op. Het ontwerpbesluit wordt ter inzage gelegd. Het ontwerpbesluit wordt ook in voorhang aan de Eerste en Tweede Kamer aangeboden.

Maastricht Aachen Airport (MAA)

MAA bereidt op basis van de door de provincie Limburg gestelde kaders een aanvraag voor een Luchthavenbesluit voor. Hiervoor wordt op dit moment in opdracht van MAA onder andere een m.e.r.-beoordelingsnotitie opgesteld. De luchthaven verwacht eind augustus 2024 een voorgenomen aanvraag met een mer-beoordelingsnotitie bij het ministerie van IenW in te dienen. Door het ministerie zal dan worden besloten of er wel of niet een mer opgesteld moet worden.

Eindhoven Airport (EA)

Voor de wijziging van het Luchthavenbesluit Eindhoven stelt het ministerie van Defensie, in overeenstemming met het ministerie van IenW, een mer op. Dit voorjaar is gebleken dat er extra stappen nodig zijn om het mer af te kunnen ronden. Dit houdt verband met uitkomsten van het natuuronderzoek voor het beoogde militaire gebruik op de vliegbasis Eindhoven. Hieruit blijkt een toename van stikstofdepositie op Natura 2000 gebieden bij het beoogde militaire gebruik ten opzicht van de referentiesituatie. De mogelijkheden van mitigatie of compensatie worden momenteel door het ministerie van Defensie onderzocht. Hoeveel extra tijd benodigd is voordat het mer kan worden afgerond is op dit moment nog niet duidelijk.

Net als in de afgelopen jaren zal ook voor 2025 door middel van de medegebruiksvergunning aan Eindhoven Airport gestuurd worden op de verdere afname van de civiele geluidbelasting. Het beleidsmatige doel, dat de civiele geluidbelasting van Eindhoven Airport in 2030 met 30% is afgenomen ten opzichte van 2019, is ongewijzigd.

Zakenvluchten naar regionale luchthavens

In de motie van het lid Koerhuis¹⁰ is de regering verzocht om de regie te pakken en de Kamer regelmatig te informeren over de zakenvluchten die regionale luchthavens van Schiphol hebben overgenomen. Het ministerie van IenW is al geruime tijd in gesprek met Schiphol over de plannen van de luchthaven, inclusief de plannen met betrekking tot zakelijk verkeer. De komende tijd zullen deze gesprekken plaats blijven vinden. Vooral nog heeft het ministerie van IenW geen signalen van Schiphol ontvangen dat zakelijk verkeer verplaatst is of verplaatst wordt naar andere luchthavens. Daarnaast vinden er gesprekken plaats met regionale luchthavens en de Nederlandse Vereniging van Luchthavens over het accommoderen van zakelijk vliegverkeer. Mochten er in de toekomst ontwikkelingen plaatsvinden met betrekking tot het verplaatsen van zakenvluchten dan zal de kamer daarover geïnformeerd worden. Hiermee is deze motie afgedaan.

3. Drones

Veiligheidsonderzoek drones in gecontroleerd luchtruim

Het ministerie van IenW onderzoekt de mogelijkheid om drones veilig toe te staan in het gecontroleerd luchtruim rondom de civiele luchthavens (Groningen Airport Eelde, Maastricht Aachen Airport, Schiphol, Rotterdam The Hague Airport en Lelystad Airport). Momenteel gelden hier nog verboden en strikte beperkingen voor droneoperaties. Hierover is de Kamer geïnformeerd in de Kamerbrief met beleidsreactie op Staat van de Luchtvaart 2023¹¹. Een veiligheidsstudie is uitgevoerd om te onderzoeken op welke manier drones veilig toegestaan kunnen worden. De studie concludeert dat het mogelijk is om zones aan te leggen waar drones veilig kunnen vliegen zonder het bestaande verkeer te hinderen of in gevaar te brengen. Het rapport vindt u bijgaand. Deze studie zal worden gebruikt om toekomstige zones rondom

¹⁰ Kamerstuk 31 936, nr. 1062

¹¹ Kamerstuk 31 936, nr. 1152

civiele luchthavens in te richten en de benodigde regelgeving aan te passen.

Onderzoek kennisdeling in de dronesector

Drones worden steeds meer geïntegreerd in een verscheidenheid aan toepassingen en (dagelijkse) activiteiten. Om deze ontwikkeling van nieuwe toepassingen en technologie verder te bevorderen, is onderzocht welke kennis hiervoor in de dronesector verder ontsloten moet worden en hoe dat het beste kan worden gedaan. Het rapport met de uitkomsten van dit onderzoek vindt u bijgaand. Dit rapport dient als input voor de verdere ontwikkeling van de actielijn Vernieuwen en Verruimen uit het actieplan Programma Onbemande Luchtvaart 2023-2025¹².

4. Duurzaamheid

Onderzoek verduurzaming General Aviation (GA) en Business Aviation (BA)

Voortkomend uit de motie van het lid Kröger¹³ over het reguleren van kleine passagiersvliegtuigen is de Tweede Kamer vorig jaar april geïnformeerd over de wenselijkheid en mogelijkheden om privéjets meer onderdeel te maken van het klimaatbeleid voor de luchtvaart.¹⁴ In die brief zijn twee toezeggingen aan de Kamer gedaan: de Kamer is toegezegd om onderzoek te doen naar het verduurzamingspad van GA en BA en naar hoe de doelen uit het (voormalige) Actieprogramma Hybride Elektrisch Vliegen (AHEV) kunnen worden behaald. Middels bijgevoegd onderzoek naar de verduurzaming van GA en BA, worden deze in de Kamerbrief gedane toezeggingen afgedaan.

In de Luchtvaartnota 2020-2050 zijn reductiedoelstellingen voor de luchtvaart gedefinieerd. GA en BA vormen maar een klein deel van de totale uitstoot van de Nederlandse luchtvaart. NLR schrijft in het onderzoek dat het segment GA verantwoordelijk is voor 1 tot 2% van de gehele uitstoot van de Nederlandse luchtvaart. BA (ook wel privéjets genoemd) stoot zo'n 80% van de CO₂ uit van de uitstoot van de GA.¹⁵ Het reductiedoel voor binnenlandse luchtvaart (waar

¹² [Actieplan Programma Onbemande Luchtvaart 2023-2025 | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

¹³ Kamerstuk 36 200 XII, nr. 65.

¹⁴ Kamerstuk 31 936, nr. 1053.

¹⁵ Verduurzaming General Aviation & Business Aviation, NLR, NACO, ECORYS. P. 81.

veel GA onder valt) is om in 2030 15% CO₂ te reduceren ten opzichte van 1990 en in 2050 100% (zero emissie).¹⁶

De onderzoekers hebben in het rapport met een business-as-usual-scenario gemodelleerd dat het 2030-doel goed haalbaar is op basis van het huidige beleid. Dit scenario leidt echter niet tot 100% CO₂-reductie in 2050 in alle segmenten van de GA-sector. Het doel voor 2050 wordt dus niet zomaar behaald. Daarvoor zijn aanvullende acties nodig. Om die reden zijn er in het onderzoek kansrijke beleidsopties geïdentificeerd voor (versnelde) verduurzaming van de GA-sector richting 2050.

De onderzochte beleidsopties zijn onderverdeeld in drie categorieën, namelijk duurzame stimulering, fossiele remming en regulering. In het rapport wordt aanbevolen om op de korte termijn te starten met onder andere het stimuleren van duurzame vul- en laadinfrastructuur op regionale vliegvelden, uitfasering van loodhoudende brandstoffen en het stimuleren van de ontwikkeling van emissiearme en emissievrije aandrijftechnologieën.

Op middellange termijn wordt aanbevolen om een passende economische stimuleringsstructuur op te stellen. In essentie moet namelijk de onrendabele top van duurzame(re) alternatieven worden verkleind. Voorbeelden van stimuleringsmaatregelen zijn heffingen op CO₂-uitstoot en aanpassing van start- en landingstarieven. Op de lange termijn kan, indien nodig, worden overgeschakeld op strengere vormen van regulering, zoals een verbod op (bepaalde) fossielafhankelijke vliegtuigen en vluchten.

Voor verdere selectie en uitwerking van de beleidsopties wordt door de onderzoekers aanbevolen om vervolgonderzoek te doen naar de doelmatigheid en doeltreffendheid van de opties, bijvoorbeeld via een kosten-batenanalyse. Keuzes hierin zijn aan een nieuw kabinet.

Onderzoek verdeelsleutel CO₂-plafond

Zoals aangekondigd in de Kamerbrief van 17 maart 2023¹⁷, heeft het ministerie van IenW onderzoek gedaan naar de verdeelsleutel voor het CO₂-plafond: de manieren waarop de nationale toegestane CO₂-uitstoot kan worden verdeeld over de luchthavens binnen de

¹⁶ [Verantwoord vliegen naar 2050 Luchtvaartnota 2020-2050 | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

¹⁷ Kamerstuk 31 936, nr. 1047

reikwijdte van het CO₂-plafond. Het onderzoeksrapport van TO70 is toegevoegd als bijlage bij deze Kamerbrief. Het volgende kabinet gaat over verdere stappen in de uitwerking van het CO₂-plafond.

De eerste elektrische lijndienst 'Moonshot missie'.

Naar aanleiding van vragen van de heer Bamenga (D66) over de 'Moonshot missie', ofwel de eerste elektrische lijndienst, heeft het ministerie van IenW toegezegd¹⁸ uiteen te zetten wat er nodig is om elektrisch vliegen¹⁹ mogelijk te maken.

Op basis van verschillende rapporten^{20,21,22,23}, ontstaat het beeld dat grofweg aan de volgende voorwaarden moet worden voldaan om elektrisch vliegen mogelijk te maken: 1) beschikbaarheid van technologie; 2) voldoende ruimte en mogelijkheden om te kunnen testen en experimenteren; 3) opschaling en samenwerking; 4) consistente en stimulerende wet- en regelgeving op (inter)nationaal niveau.

De beschikbaarheid van de technologie

Elektrische vliegtuigen moeten allereerst ontwikkeld worden. De huidige batterijen zijn relatief zwaar per hoeveelheid energie. Om elektrische vliegtuigen met een groter bereik en/of passagierscapaciteit mogelijk te maken, zijn baanbrekende ontwikkelingen in batterijtechnologie nodig.

Daarnaast vereist het op veel luchthavens verzwaring van de aansluitingen op het elektriciteitsnet vanwege bestaande netcongestie. Als deze stap niet (op tijd) wordt gedaan, kan dit de introductie van elektrisch vliegen in de weg staan.

Voldoende ruimte en mogelijkheden om te kunnen testen en experimenteren

Luchthavenoperaties kenmerken zich door een sterke focus op veiligheid en een grote mate van complexiteit en regulering. Dit maakt innovaties binnen de luchtvaart regelmatig lastig om te realiseren. Demonstraties en pilots komen dan vaak niet van de grond zonder overheidsinterventie. Om deze reden werkt het

¹⁸ TZ202404-071

¹⁹ Met 'elektrisch vliegen' wordt in de gehele tekst bedoeld: batterij-elektrisch vliegen.

²⁰ Kamerstuk 31 936, nr. 727

²¹ Kamerstuk 31 936, nr. 911

²² Kamerstuk 31 936, nr. 1001

²³ Kamerstuk 31 936, nr. 1150

ministerie van IenW aan een toevoeging op de Regeling nationale veiligheidsvoorschriften luchtvaartuigen, waarmee vooruitlopend op Europese certificatie getest en geëxperimenteerd kan gaan worden in Nederland. Het ondersteunen van dergelijke experimenten kan innovatie én opschaling versnellen door de hordes en risico's te verkleinen.

Opschaling en samenwerking

De opschaling van elektrisch vliegen vergt aanzienlijke investeringen, niet alleen in de vliegtuigen zelf, maar ook voor het opleiden van onder andere technici en piloten. Daarnaast moet geïnvesteerd worden in samenwerking binnen de gehele keten, om elektrische vliegtuigen operationeel te kunnen integreren op de luchthaven én in het luchtruim. Deze investeringen beperken zich niet tot Nederland; ze gaan over landsgrenzen heen, aangezien een elektrisch vliegtuig ook weer terug moet kunnen vliegen.

Consistente en stimulerende wet- en regelgeving

Het ontwikkelen van elektrisch vliegen vereist consistente en stimulerende wet- en regelgeving, zowel (inter)nationaal als op provinciaal en gemeentelijk niveau. Welke wet- en regelgeving precies van belang is, moet verder worden uitgezocht.

Tot slot

Er is een mix aan energiedragers nodig om de luchtvaart te verduurzamen en minder afhankelijk te worden van fossiele brandstof. Elektrisch vliegen is een potentieel belangrijk onderdeel van deze duurzame energiemix. Een eerste commerciële lijndienst in 2030 lijkt vooralsnog niet haalbaar, gelet op bovengenoemde (financiële, technologische, infrastructurele, logistieke) uitdagingen. Een eerste commerciële vlucht wordt wel realistisch geacht, mits de technologie zich voorspoedig blijft ontwikkelen.

5. Overige ontwikkelingen en onderzoeken

Ontwikkelingen versterken Luchtvaartautoriteit

Per brief van 16 oktober 2023 is de Tweede Kamer het onderzoeksrapport "De luchtvaart centraal" van het consortium van TwynstraGudde, To70 en AQE aangeboden en geïnformeerd over de stappen die het ministerie van IenW zet om de rol van de overheid in de luchtvaart te versterken.²⁴ Daarbij is toegezegd om de Kamer te informeren over nieuwe ontwikkelingen binnen de ILT

²⁴ Kamerstuk 24 804, nr. 198

ter versterking van haar rol als luchtvaartautoriteit. Hierbij informeer ik de Kamer over een aantal van die ontwikkelingen.

Er is een directeur Luchtvaartautoriteit benoemd. De directeur is verantwoordelijk voor de interne coördinatie en het bevorderen van samenwerking op het gebied van luchtvaart. De directeur Luchtvaartautoriteit is het gezicht naar buiten, het eerste aanspreekpunt voor de stakeholders en gesprekspartner op Europees niveau. De directeur Luchtvaartautoriteit bekleedt voor de ILT tevens de rol van Accountable Manager richting EASA en ICAO. Ook komt er bij de ILT een bureau Luchtvaartautoriteit ter ondersteuning van de directeur Luchtvaartautoriteit. Het bureau vervult een rol in de afstemming met de diverse afdelingen en teams van de ILT, waar aan de luchtvaarttaken wordt gewerkt. Er is verder gewerkt aan de inrichting van een kenniscentrum luchtvaart. Doel van dit kenniscentrum is om de informatie en kennispositie te versterken en bij te dragen aan het borgen van bestaande kennis en het inspelen op ontwikkelingen die zich in de luchtvaart voordoen.

Monitor netwerkkwaliteit en de Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen 2023

In opdracht van het ministerie van IenW zijn twee jaarlijkse onderzoeken opgeleverd door SEO Economisch Onderzoek. Dit betreft de Monitor netwerkkwaliteit en staatsgaranties 2023 en de Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen 2023. De onderzoeksrapporten zijn bijgevoegd.

De Monitor netwerkkwaliteit en staatsgaranties 2023 geeft een beeld van de ontwikkeling van de netwerkkwaliteit op Schiphol ten opzichte van de belangrijkste concurrerende luchthavens. Daarnaast wordt in de monitor het netwerk van KLM vanaf Schiphol vergeleken met dat van Air France vanaf Parijs Charles de Gaulle. Zo wordt de naleving van de staatsgaranties gevolgd die zijn afgesproken met Air France-KLM. Sinds 2022 laat de monitor ook de indicatoren van het Beleidskader Netwerkkwaliteit²⁵ zien.

Uit de monitor 2023 blijkt dat het aantal bestemmingen, de connectiviteit en de netwerkkwaliteitsscore op Schiphol in 2023 zijn gestegen. Op de concurrerende luchthavens is de stijging van deze indicatoren groter dan op Schiphol. Net zoals in voorgaande jaren is

²⁵ Kamerstuk 31 936, nr. 1021

er sprake van een evenwichtige ontwikkeling van KLM op Schiphol en Air France op Parijs Charles de Gaulle.

De benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen geeft een indicatie van het niveau van de kosten voor luchtvaartmaatschappijen op Schiphol en twaalf belangrijke concurrerende luchthavens. Deze kosten bestaan uit luchthavengelden, Air Traffic Control (ATC)-heffingen en overheidsheffingen. In deze benchmark wordt berekend wat op de verschillende luchthavens voor een identiek pakket vluchten, dat representatief is voor Schiphol, aan deze kosten betaald zou moeten worden.

Uit de benchmark 2023 blijkt dat drie luchthavens een hoger prijsniveau hebben dan Schiphol. In 2022 waren dit nog zeven luchthavens. De luchthavens met een hoger prijspeil zijn Londen Heathrow, Londen Gatwick en Frankfurt. Negen luchthavens hebben een lager prijspeil. Dit zijn München, Zürich, Düsseldorf, Parijs Charles de Gaulle, Brussel, Istanbul, Madrid, Dubai en Kopenhagen. Het nominale prijsniveau van Schiphol is in 2023 met bijna 40% gestegen ten opzichte van 2022. De verhoging van het Nederlandse vliegbelastingtarief is de belangrijkste oorzaak van deze stijging.

Jaarrapportage Nationale Adviesgroep Cabelucht

Naar aanleiding van de internationale discussie over mogelijke gezondheidsklachten bij vliegend personeel heeft het ministerie van IenW in 2015 de Nationale Adviesgroep Cabelucht opgericht. De NAC bestaat per instellingsbesluit uit vertegenwoordigers van werknemers, werkgeversorganisaties en onderzoeksinstituten.

De adviesgroep adviseert de minister van IenW over dit onderwerp en informeert alle betrokken partijen over internationale onderzoeken naar de kwaliteit van cabelucht in vliegtuigen. De NAC rapporteert elk jaar aan de Tweede Kamer over de voortgang en resultaten van bijeenkomsten en onderzoeken. Via deze verzamelbief biedt het ministerie de jaarrapportage 2023 van de Nationale Adviesgroep Cabelucht aan.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

