

Vergaderjaar 2022–2023

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 1085

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 juni 2023

Met deze brief wordt u geïnformeerd over de voortgang op 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 Kamer.

Het betreft de volgende onderwerpen:

- Regionale Luchthavens;
- Motorstoring tijdens initiële klimfase, Boeing 747–412BCF, Meerssen;
- Onbemande luchtvaartuigen in civiel gecontroleerd luchtruim & beleidsevaluatie examinering en opleidingen;
- Evaluatie van de tijdelijke subsidieregeling Stichting Knowledge and Development Centre Mainport Schiphol (KDC);
- Integratie militaire en civiele luchtverkeersdienstverlening (1ATM);
- OVV rapporten over reactivatie vliegtuigen na coronaperiode.

Regionale luchthavens

Op 23 december 2022 is de Kamer per brief geïnformeerd over de beleidsinzet en ontwikkelingen rond de regionale luchthavens Rotterdam The Hague Airport (RTHA), Eindhoven Airport (EA), Maastricht Aachen Airport (MAA) en Groningen Airport Eelde (GAE).¹ Ook is de Kamer tijdens recente debatten op de hoogte gesteld over actualiteiten. Met deze brief wordt u geïnformeerd over de laatste stand van zaken per luchthaven.

¹ Kamerstuk 31 936, nr. 1025

Luchthavenbesluit

Eind 2022 heeft de provincie Limburg, eigenaar van Maastricht Aachen Airport (MAA), op basis van een regionale verkenning een besluit genomen over de gewenste ontwikkelrichting van MAA. MAA bereidt nu, op basis van de door de provincie gestelde kaders, een aanvraag van een luchthavenbesluit voor. Voor de aanvraag wordt op dit moment in opdracht van MAA onder andere een m.e.r.(milieueffectrapportage)-beoordelingsnotitie opgesteld. Deze m.e.r.-beoordelingsnotitie zal een analyse bevatten van de milieueffecten van de voorgenomen aanvraag. Hierbij wordt gekeken welke effecten optreden als gevolg van de voorgenomen aanvraag op het gebied van geluid, externe veiligheid, luchtkwaliteit, stikstofdepositie, en andere milieuonderwerpen. De notitie moet uitwijzen of de aanvraag die MAA wil doen voor het luchthavenbesluit niet zal leiden tot aanzienlijke milieugevolgen.

Het Ministerie van IenW zal uiteindelijk een m.e.r.-beoordelingsbeslissing nemen over de vraag of er aanzienlijke milieugevolgen zijn en er alsnog een volledige milieueffectrapportage gestart moet worden. Ter ondersteuning van dit besluit zal de Commissie voor de m.e.r. om advies worden gevraagd over de m.e.r.-beoordelingsnotitie. MAA verwacht de aanvraag en m.e.r.-beoordelingsnotitie in het najaar van 2023 in te dienen.

Na beoordeling en advies van de Commissie m.e.r. volgt een formele reactie met eventuele aandachtspunten op weg naar een definitieve aanvraag. Op 25 mei 2023 heeft het Ministerie van IenW een informatie-markt georganiseerd om omwonenden en andere belanghebbenden te informeren over de procedure van het luchthavenbesluit voor MAA.

Omgevingsfonds

De provincie Limburg heeft op 16 december 2022 besloten tot de instelling van een omgevingsfonds ten behoeve van de verbetering van de omgevingskwaliteit en de leefbaarheid in de omgeving van MAA. Ter ondersteuning van dit omgevingsfonds is tijdens de begrotingsbehandeling van december 2022 een motie van de Kamerleden Koerhuis en Van der Molen² aangenomen (Handelingen II 2022/23, nr. 31, item 13). Met deze motie is gevraagd om een investering van € 150.000,- in dit fonds in 2023, gefinancierd vanuit artikel 17 Luchtvaart van de rijksbegroting. Daarnaast is gevraagd om voor de jaren 2024, 2025 en 2026 te onderzoeken of eenzelfde bedrag jaarlijks gereserveerd kan worden. Met de kamerbrief van 23 december 2023 is uw Kamer geïnformeerd dat € 150.000,- voor 2023 beschikbaar wordt gesteld. Inmiddels is eenzelfde jaarlijkse bijdrage voor de jaren 2024 – 2026 gereserveerd op de begroting. De totale bijdrage over de vier jaren is incidenteel en is bedoeld voor leefbaarheidsprojecten. Over de verstrekking van deze rijksbijdrage is overleg gaande met de provincie. Genoemde motie is hiermee afgedaan.

Samenwerking MAA en Royal Schiphol Group

In de afgelopen periode hebben intensieve gesprekken plaatsgevonden tussen de provincie Limburg, MAA en de Royal Schiphol Group (RSG) over een versterkte samenwerking en deelname van RSG in MAA. Deze gesprekken hebben ertoe geleid dat de partijen op 21 oktober 2022 een principeakkoord hebben gesloten, waarbij Schiphol een 40% belang in de

² Kamerstuk 36 200 XII, nr. 100

luchthaven MAA verwerft. Op 8 juni 2023 hebben de provincie Limburg, MAA en de RSG de betrokkenheid van Schiphol bij MAA definitief bekrachtigd. MAA maakt vanaf nu deel uit van de RSG. Schiphol en MAA hebben aangegeven hun krachten te bundelen om MAA te verduurzamen, met innovatie en elektrisch vliegen als speerpunten. De samenwerking richt zich ook op de afhandeling van vracht en de innovaties op dat gebied.

Groningen Airport Eelde (GAE)

Eind 2022 heeft Groningen Airport Eelde (GAE) het Ministerie van IenW geïnformeerd over haar aanpak voor het luchthavenbesluit. Deze aanpak bood naar oordeel van het ministerie voldoende basis om het traject voor het luchthavenbesluit op te starten. Inmiddels is GAE van start gegaan met het milieueffectenonderzoek voor de m.e.r.-beoordelingsnotitie. Deze notitie moet uitwijzen of de aanvraag die GAE wil doen voor het luchthavenbesluit wel of niet zal leiden tot aanzienlijke milieugevolgen.

Het Ministerie van IenW zal uiteindelijk een m.e.r.-beoordelingsbeslissing nemen over de vraag of er aanzienlijke milieugevolgen zijn en er een milieueffectrapportage gestart moet worden voor GAE. Ter ondersteuning van dit besluit zal de Commissie voor de m.e.r. om advies worden gevraagd. GAE verwacht haar voorgenomen aanvraag inclusief m.e.r.-beoordelingsnotitie komende zomer (2023) in te dienen bij het ministerie. Na beoordeling en advies van de Commissie m.e.r. volgt een formele reactie met eventuele aandachtspunten op weg naar een definitieve aanvraag.

Het traject voor het luchthavenbesluit hangt nauw samen met de besluitvorming over de toekomstige ontwikkeling van GAE. Op 20 april 2023 heeft GAE haar strategie voor de periode 2024–2033 gepresenteerd aan haar aandeelhouders. Als onderdeel van de strategie wordt een bijdrage gevraagd vanuit de publieke aandeelhouders van GAE (waaronder de provincies Groningen en Drenthe) van gemiddeld € 4,5 miljoen per jaar voor de kosten voor niet-economische diensten van algemeen belang (NEDAB), zoals brandweer en security. Een besluit van de aandeelhouders over het al dan niet verstrekken van de gevraagde bijdrage is ook van belang voor de economische onderbouwing van het luchthavenbesluit.

Onderdeel van de strategie van GAE is ook gericht op samenwerking met Schiphol Group. Schiphol Group heeft aangegeven geen positie te willen innemen in het gesprek tussen GAE en haar aandeelhouders over de toekomst van de luchthaven. Wel heeft Schiphol Group aangegeven de samenwerking (en eventuele deelname in GAE) verder te willen verkennen. Randvoorwaarde hiervoor is een positieve businesscase. Ook benadrukt Schiphol Group dat het noodzakelijk is dat de publieke aandeelhouders in de toekomst in voldoende mate blijven bijdragen aan de NEDAB-kosten van GAE. Hiermee is de toezegging uit de eerdergenoemde brief van 23 december 2022 om u te informeren over een volgende stap in de samenwerking tussen GAE en Schiphol Group ingevuld.

Eindhoven Airport (EA)

Het Ministerie van Defensie en het Ministerie van IenW werken samen aan de wijziging van het Luchthavenbesluit Eindhoven Airport in verband met de implementatie van het sturingsmodel voor civiel geluid. Hiermee gaat gestuurd worden op de vermindering van de civiele geluidbelasting. De reactienota over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor het op

te stellen Milieueffectrapport (MER) is in februari 2023 gepubliceerd. Momenteel worden de benodigde onderzoeken voor het MER uitgevoerd. Op basis van de uitkomsten van de onderzoeken zal een ontwerp-wijzigingsbesluit voor het Luchthavenbesluit worden opgesteld en door het Ministerie van Defensie (als bevoegd gezag) in procedure worden gebracht. De ontwikkeling rondom de MER-onderzoeken en het ontwerp-wijzigingsbesluit worden elk kwartaal met het Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO) besproken. Hiermee is de toezegging uit de eerdergenoemde brief van 23 december 2022 om de Kamer te informeren over vervolgstappen in de procedure ingevuld. Over verdere stappen wordt de Kamer nader geïnformeerd.

Eindhoven Airport is de civiele medegebruiker van de militaire luchthaven Eindhoven. De huidige vergunning die benodigd is voor het burgermedegebruik door Eindhoven Airport verloopt op 31 december 2023. De voorbereidingen voor de vergunning voor 2024 zijn inmiddels begonnen in samenwerking met de Militaire Luchtvaart Autoriteit. Op basis van de gemiddeld te verwachten vlootvernieuwing voor 2024 zal de vergunde civiele geluidruimte wederom stapsgewijs afnemen. De Kamer wordt over ontwikkelingen betreffende de afgifte van deze medegebruikvergunning geïnformeerd.

Rotterdam The Hague Airport (RTHA)

Luchthavenbesluit

Voor informatie over het proces van vaststelling van het Luchthavenbesluit voor RTHA wordt verwezen naar de brief van 24 april 2023, waarmee het advies van de Commissie voor de m.e.r. over de Notitie reikwijdte en detailniveau is aangeboden.³

Geluidberekeningen stillere (trauma)helikopter

RTHA heeft het Ministerie van IenW in oktober 2022 kenbaar gemaakt dat er sprake is van een onverwachte en onaangekondigde groei van de inzet van de traumahelikopter op RTHA. Deze toename leidt tot een dreigende overschrijding van de geluidzone. Dit knelt volgens de luchthaven, omdat in de geluidberekeningen voor de handhaving gerekend moet worden met een meer luidruchtige variant van de traumahelikopter, terwijl in de praktijk op de luchthaven een stillere variant vliegt. Daarom heeft de luchthaven verzocht het mogelijk te maken om in geluidberekeningen voor handhaving gebruik te mogen maken van actuele geluid- en prestatiegegevens voor de (trauma)helikopter. Het Ministerie van IenW wil dit verzoek honoreren, omdat het Rijk – in lijn met de motie van de leden Van der Molen en Boucke⁴ – geen beperkingen wil stellen aan de ruimte voor het spoedeisende verkeer op RTHA, gelet op het maatschappelijk belang van dit verkeer. Daar hoort echter bij dat gebruikruimte die mogelijk ontstaat als gevolg van het rekenen met de stillere traumahelikopter onder geen beding beschikbaar mag komen voor de inzet van slotgecoördineerd verkeer. Dit ter bescherming van de omwonenden van de luchthaven tegen mogelijk additionele geluidsoverlast. RTHA heeft met deze voorwaarde ingestemd en daarom is de bestuurlijke afspraak met RTHA gemaakt dat de luchthaven tot inwerkingtreding van het nieuwe Luchthavenbesluit (voorzien voor eind 2024) periodiek rapporteert dat geen sprake is van een toename van het slot-gecoördineerde verkeer. Op dit moment werkt het ministerie aan een aanpassing van de Regeling

³ Kamerstuk 31 936, nr. 1057

⁴ Kamerstuk 31 936, nr. 1017

burgerluchthavens om rekenen met de stillere helikopter nog in het huidige gebruiksjaar mogelijk te maken.

Benoeming interim voorzitter Commissie regionaal overleg Rotterdam

In januari 2023 heeft de voorzitter van de Commissie regionaal overleg (CRO) Rotterdam, de heer Weber, aan het ministerie laten weten dat hij zijn functie niet langer kon combineren met zijn functie als burgemeester van gemeente Zuidplas en verzocht om hem ontslag te verlenen. Met dit verzoek is ingestemd en het ontslag is verleend aan de heer Weber. Het ministerie is de heer Weber erkentelijk voor zijn inzet voor de CRO de afgelopen periode. Omdat continuïteit van de CRO van belang is en de CRO ook de ruimte moet krijgen een nieuwe voorzitter te zoeken is voor de periode van 7 februari 2023 tot en met 31 december 2023 de heer Van Heijningen benoemd als interim- voorzitter. Tijdens deze interim-periode zal de CRO met een voordracht voor een nieuw te benoemen voorzitter komen richting het ministerie. Zodra dit aan de orde is, wordt de Kamer over de benoeming van een nieuwe voorzitter nader geïnformeerd.

Stichting Advisering Bewonersvertegenwoordigers Regionale Luchthavens (ABReL)

De bewonersvertegenwoordigers die deelnemen in de Commissies Regionaal Overleg (CRO) van de regionale luchthavens van nationale betekenis en het Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO) worden, waar gewenst, ondersteund in hun werkzaamheden door de Stichting Advisering Bewonersvertegenwoordigers Regionale Luchthavens (ABReL). ABReL biedt deze ondersteuning onder andere door het geven van technische kennis die kan bijdragen aan oordeelsvorming over voorgenomen luchtvaartbeleid, de doorwerking daarvan bij hun specifieke luchthaven en de mate waarin eventuele voorstellen rondom de operatie op de betreffende luchthaven daarin passen. De afgelopen jaren heeft het Ministerie van IenW subsidie verleend aan ABReL voor deze taken. Het ministerie heeft besloten om ook voor de jaren 2023 – 2026 een jaarlijkse subsidie van maximaal € 50.000 per jaar beschikbaar te stellen. Deze subsidie moet bewonersvertegenwoordigers ondersteunen in het volwaardig mee kunnen praten in de verschillende overlegsgremia die rond de regionale luchthavens zijn georganiseerd.

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

Op 19 april 2023 is de Kamer geïnformeerd over het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) en de aanbeveling van de OVV aan het Ministerie van IenW⁵. Naar aanleiding van deze aanbeveling gaat het ministerie in overleg met de European Union Aviation Safety Agency (EASA) die reeds een certificatiememorandum heeft uitgegeven over onderdelen die door vliegtuigen worden verloren. Dit om na te gaan in hoeverre dit memorandum reeds invulling geeft aan hetgeen aanbevolen is door de OVV. Op basis van de uitkomsten van dit overleg wordt bezien of aanvullende vervolgstappen nodig zijn.

Het tijdspad dat hiervoor nodig is, hangt af van de noodzaak tot vervolgstappen waarmee nadere invulling wordt gegeven aan de in het rapport genoemde specifieke vliegtuigonderdelen. Ook deze zullen immers vanuit EASA moeten worden ingevuld. De OVV en de Kamer worden nader geïnformeerd nadat dit overleg en de daartoe benodigde afstemming met de OVV heeft plaatsgevonden.

⁵ Kamerstuk 24 804, nr. 196

Onbemande luchtvaartuigen in civiel gecontroleerd luchtruim & beleidsevaluatie examinering en opleidingen

De mogelijkheden en toepassingen van onbemande luchtvaartuigen worden steeds beter benut. Het Ministerie van IenW stimuleert en faciliteert deze innovatieve ontwikkeling. In de Staat van Schiphol wordt de toename van Luchtvaartschendingen in de Controlled Traffic Region (CTR) Schiphol door onbemande luchtvaartuigen genoemd als veiligheidsrisico. Op grond van de huidige nationale en Europese regelgeving is het vliegen met drones rondom gecontroleerde civiele luchthavens zeer beperkt mogelijk. De CTR begrenst een luchtkolom met een straal van ongeveer 15 kilometer rondom de start- en landingsbaan vanaf de grond tot 1 kilometer hoogte. Het ministerie is voornemens om nationale regelgeving voor civiele luchthavens te ontwikkelen zodat veilige vluchtafhandeling en inzetbaarheid van onbemande luchtvaartuigen wordt vergroot.

Ook het kennisniveau van de droneoperator speelt een vitale rol in de naleving van de regels. Droneoperators leggen een examen af over bijvoorbeeld luchtvaartregels, veiligheid en privacy. Het ministerie heeft het huidige beleid rondom examinering en opleiding geëvalueerd. De resultaten zijn verwerkt in een adviesrapport, dat via deze brief aan de Kamer wordt aangeboden (zie bijlage).

Evaluatie van de tijdelijke subsidieregeling Stichting Knowledge and Development Centre Mainport Schiphol

De tijdelijke subsidieregeling stichting Knowledge and Development Centre Mainport Schiphol (KDC) voor het beheer en administratieve ondersteuning van activiteiten van het KDC is per 1 januari 2023 verlopen. Op grond van artikel 4:24 Awb dient de subsidieregeling te worden geëvalueerd op doeltreffendheid en de effecten van de subsidie in de praktijk. De uitgevoerde evaluatie wordt u bij deze brief aangeboden (zie bijlage).

Achtergrond

In de stichting KDC werken Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM) en Schiphol samen met universiteiten en kennisinstellingen om de Mainport-Schiphol operatie te innoveren. LVNL, KLM en Schiphol vormen samen de funderende partners. De samenwerking wordt door het Ministerie van IenW en KDC als zeer waardevol gezien, onder andere om benodigde innovaties in het kader van de Luchtruimherziening verder te brengen. Door KDC uitgevoerd onderzoek wordt breed gedeeld met universiteiten, technologische instituten en overige betrokken partijen. Dit maakt KDC tot een gerespecteerd centraal punt van waaruit innovatie op de luchthaven plaatsvindt en kennis gedeeld wordt.

De uitgevoerde activiteiten worden gefinancierd door het Ministerie van IenW en de funderende partners. Het ministerie financiert in de vorm van een subsidie (onderwerp van deze subsidie-evaluatie) en middels aparte (project)opdrachten binnen een raamovereenkomst. De kosten voor begeleiding van de opdrachten worden gedragen door de funderende partners. De vergoedingen voor opdrachten die het ministerie op grond van de raamovereenkomst voor onderzoeksactiviteiten betaalt, vallen buiten de scope van deze evaluatie.

Conclusies en aanbevelingen

De KDC-subsidieregeling is doeltreffend. Over de doelmatigheid wordt geen uitspraak gedaan: de bestede middelen aan de controle van de jaarrekening en de projectverantwoording zijn waardevol, maar hadden ook voor andere activiteiten kunnen worden ingezet. Het bedrag dat vanuit de tijdelijke subsidieregeling ter beschikking is gesteld, kan niet eenduidig worden vergeleken met de activiteiten die hiervoor zijn verricht. Dat komt deels door het type activiteiten (beheer en administratieve ondersteuning).

De volgende adviezen worden gegeven om de doelmatigheid en de doeltreffendheid van middelen, in samenloop met de (project-)opdrachten, te verhogen:

- Het door het Ministerie van IenW uitwerken van een strategisch integraal programma, waarin de te financieren activiteiten van KDC (alsook de wijze waarop) eenduidig worden vastgelegd.
- Het opstellen van meer gedetailleerde subsidiedoelstellingen, waarbij activiteiten en doelstellingen eenduidiger (SMART) zijn geformuleerd en begroot, aansluitend op de behoefte van het Ministerie van IenW. Een helder inhoudelijk plan met bijbehorende begroting vormt een belangrijk kader voor periodieke monitoring en sturing en draagt bij aan een doeltreffende en doelmatige besteding.
- Het eenduidig vastleggen van subsidiabele kosten en daar waar mogelijk het beperken van administratieve lasten en externe kosten, opdat de (beperkt) beschikbare middelen zo doeltreffend en doelmatig kunnen worden ingezet.

Beleidsreactie

Het Ministerie van IenW zet de succesvolle samenwerking met KDC voort en zal in overleg met KDC de aanbevelingen ter hand nemen in de voortzetting van de samenwerking. Bijvoorbeeld door de te financieren activiteiten van het KDC directer te koppelen aan de Innovatiestrategie Luchtvaart en de uitwerking hiervan. De Innovatiestrategie wordt afzonderlijk met de Kamer gedeeld. Voor de invulling van het beheer en de administratieve ondersteuning wordt een verlenging van de subsidieregeling overwogen, maar wordt nadrukkelijk ook gekeken naar andere vormen van invulling, bijvoorbeeld via een SMART-opdracht.

Integratie militaire en civiele luchtverkeersdienstverlening (1ATM)

Het vliegverkeer tot een hoogte van 7.500 meter wordt in Nederland begeleid door een civiele en een militaire luchtverkeersdienstverlening. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Staatssecretaris van Defensie besloten de nationale taak voor luchtverkeersdienstverlening te integreren. Het doel is de publieke belangen in het luchtruim efficiënter en effectiever te kunnen invullen. De militaire taak die nu belegt is bij het Commando Luchtmacht (CLSK) wordt geïntegreerd in het huidige zelfstandig bestuursorgaan (zbo) Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), waarmee zij een nationaal geïntegreerde civiel-militaire luchtverkeersdienstverlener wordt.

De complexiteit van de inrichting van deze civiel-militaire samenwerking vraagt om zorgvuldigheid in het integratieproces. De oorspronkelijke planningsdatum voor de integratie was medio 2023. Vanwege de vereiste zorgvuldigheid in dit complexe proces blijkt dat meer tijd nodig is om tot een afronding te komen. Beide ministeries willen borgen dat de continuïteit van de luchtverkeersdienstverlening verzekerd is, de gestructu-

reerde overdracht van personeel dat in deze nieuwe structuur gaat werken correct plaatsvindt en de benodigde Europese goedkeuringstrajecten worden doorlopen. Defensie en LVNL onderzoeken op dit moment op welke wijze voldoende garanties kunnen worden gegeven voor het continueren van de luchtverkeersleiding bij conflict- en oorlogssituaties. Daarnaast moet de integratie aangepast worden in wet- en regelgeving; zo moet de militaire taak bijvoorbeeld worden opgenomen in de Wet Luchtvaart en de Regeling Luchtverkeersdienstverlening. Beide ministeries spreken het vertrouwen uit de integratie succesvol af te ronden in januari 2024.

OVV rapporten over reactivatie vliegtuigen na coronaperiode

In juni 2021 is de Kamer geïnformeerd over de tussentijdse waarschuwing die de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) heeft gegeven over het reactiveren van vliegtuigen die tijdens de coronatijd uit dienst waren genomen⁶. De OVV deed dit op basis van twee destijds lopende onderzoeken.

In de genoemde brief is toegezegd de Kamer te informeren wanneer de OVV rapporten gereed zijn. Op 23 maart jl. heeft de OVV de laatste van de deze twee verkorte onderzoeken gepubliceerd in haar kwartaalrapportage over Q4 2022⁷. Al eerder publiceerde zij het andere rapport⁸.

De OVV heeft geen veiligheidsaanbevelingen gedaan. Dit vanwege de door de luchtvaartmaatschappij genomen corrigerende maatregelen, de eerder door haar gedane waarschuwingen aan luchtvaartmaatschappijen en onderhoudsorganisaties, en de afnemende risico's die samenhangen met de COVID-19-pandemie.

Er is veel aandacht geweest voor risico's bij het reactiveren van vliegtuigen na corona. De ILT had de risico's die deze situatie met zich meebrengt erkend en heeft hier ook nadrukkelijk aandacht voor gevraagd in haar toezicht op de onderhoudsbedrijven en luchtvaartmaatschappijen.

De ILT heeft de maatschappijen daarbij gewezen op de richtlijnen die in EASA-verband tot stand zijn gekomen. Inmiddels is het vliegverkeer weer genormaliseerd, waardoor de risico's ten aanzien van de reactivatie zijn afgenomen.

Hiermee acht ik de genoemde toezegging afgedaan.

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

⁶ Kamerstuk 31 936, nr. 854

⁷ https://www.onderzoeksraad.nl/nl/media/inline/2023/3/23/kwartaalrapportage_luchtvaart_q4_2022.pdf

⁸ https://www.onderzoeksraad.nl/nl/media/inline/2021/12/21/kwartaalrapportage_luchtvaart_3e_kwartaal_2021.pdf