



Commissie I&M

Aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu

Plaats en datum: Den Haag, 19 januari 2012
Betreft: Vragen over EU Luchthavenpakket
Ons kenmerk: 2012Z00726/2012D01830

Geachte heer Atsma,

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 21 december 2011 besloten een subsidiariteitstoets uit te voeren op de verordening betreffende regels en procedures voor geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op EU-luchthavens, onderdeel van het door de Europese Commissie op 1 december j.l. gepresenteerde Luchthavenpakket.

Ten behoeve van haar oordeelsvorming over de subsidiariteit van de EU voorstellen, wil de commissie u de onderstaande vragen voorleggen. Gezien de deadline voor het aanleveren van een subsidiariteitsoordeel bij de Europese Commissie van 8 februari 2012, verzoek ik u om deze vragen zo spoedig mogelijk doch uiterlijk dinsdag 24 januari te 17.00 aan de Kamer te doen toekomen.

De commissie wil u graag de volgende vragen stellen:

Over de verordening betreffende regels en procedures voor geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op EU-luchthavens:

1. De Europese Commissie is in de concept verordening bevoegd om een onderzoek te starten naar aanleiding van het voornemen van een lidstaat om exploitatiebeperkende maatregelen door te voeren (art. 10). Wat zijn de kaders voor het instellen van een dergelijk Europees onderzoek? En wat zijn de kaders voor het eventueel opleggen van maatregelen op basis van dit onderzoek? Zijn deze alleen procedureel of ook inhoudelijk van aard?
2. Kan de Europese Commissie op grond van het voorgestelde artikel 10 van de verordening aan lidstaten opleggen meer of minder vliegbewegingen op een bepaalde luchthaven mogelijk te maken?
3. Kan het zijn dat de verordening gevolgen heeft voor de besluitvorming aan de Alderstafels? Zo ja, op welke wijze?
4. Kunnen reeds afgesproken geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op Schiphol die na lang overleg zijn overeengekomen, door de Europese Commissie op grond van de verordening (bijvoorbeeld het genoemde onderzoek op grond van artikel 10) worden doorbroken?

Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

T. 070-3182211
E. cie.im@tweedekamer.nl

5. Kunnen de gelijkwaardigheidscriteria die gelden rond Schiphol door de Europese Commissie op grond van de verordening (bijvoorbeeld het genoemde onderzoek op grond van artikel 10) worden doorbroken?
6. Wat betekent de verordening voor het voor Schiphol gewenste selectiviteitsbeleid?
7. Verwacht u dat de verordening en de verwachte gevolgen voor het Europese level playing field positief zullen uitpakken voor Nederland? Zo ja, op welke wijze?
8. Hoe vaak komt een geluidsgelateerde exploitatiebeperking in de praktijk voor? Hoe vaak komt het tegenovergestelde voor, namelijk dat besloten wordt om de exploitatiemogelijkheden uit te breiden? Waarom zou de Europese Commissie een exploitatiebeperking moeten kunnen afremmen?
9. Wordt exploitatiebeperking in andere landen ingezet vanuit protectionistische motieven? Zijn er voordelen te verwachten voor de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen?
10. Op welke manier zouden de meest lawaaiige vliegtuigen uitgefaseerd kunnen worden? Zijn deze vliegtuigen op Schiphol niet allang uitgefaseerd?
11. Wordt met de voorgestelde verordening vanuit het perspectief van continue verbetering van de bescherming tegen geluidsoverlast door de luchtvaart nu een stap vooruit of een stap achteruit gezet? Kan het zijn dat door de verordening de geluidsoverlast rond Schiphol en/of andere luchthavens toeneemt ten opzichte van de situatie zonder de verordening?
12. Wat wordt bedoeld met de bepaling dat exploitatiebeperkingen slechts een laatste optie zijn? Betekent dit dat op grond van de voorgestelde verordening exploitatiebeperkingen pas zijn toegestaan als andere opties niet of onvoldoende hebben gewerkt? Waarom mogen lidstaten hier geen eigen afweging in maken op grond van de politieke wenselijkheid van de verschillende mogelijke maatregelen?
13. Blijft het met de voorgestelde verordening mogelijk om exploitatiebeperkingen te nemen ook als deze nog niet kosteneffectief zijn, maar wel om andere redenen wenselijk?
14. In hoeverre bieden geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen voldoende extra capaciteit om het overbezettingprobleem op te lossen? Is de verordening op dit punt cijfermatig onderbouwd?
15. Hoe verhoudt de verordening zich met de wijze van slottoedeling waarin historische rechten ook in het nieuwe voorstel nog steeds een grote rol spelen? Betekent dit dat alle slots moeten worden toegewezen/gebruikt in situaties dat exploitatiebeperkingen nog niet kosteneffectief zijn en pas als het echt niet anders kan vanwege de geluidsoverlast exploitatiebeperkingen zijn toegestaan en dat hierdoor de mogelijkheden voor selectiviteit worden verkleind omdat dan door de historische rechten minder handelingsvrijheid is voor selectiviteit?

Over de andere verordeningen uit het EU Luchthavenpakket:

1. Wat is uw standpunt ten aanzien van de verhandelbaarheid van slots? Wat betekent dit in de praktijk voor de mate van sturing door luchthavens op de samenstelling van het verbindingennetwerk? Hoe verhoudt dit zich tot het selectiviteitvoornemens van de regering ten aanzien van Schiphol? Kent u het standpunt van Schiphol ten aanzien van de verhandelbaarheid van slots?
2. Waarom is de mogelijkheid van het voorzien in delen van de vervoersvraag via de HSL-verbinding in het luchthavenpakket nauwelijks uitgewerkt terwijl hiermee potentieel veel slots kunnen worden vrijgespeeld? Bent u bereid te eisen dat dit wordt versterkt?

Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

T. 070-3182211
E. cie.im@tweedekamer.nl

3. Bent u bereid om u in te zetten voor een gelijk speelveld binnen de EU voor belastingen op brandstof, energiegebruik en tickets voor de verschillende modaliteiten (luchtvaart en spoor)? Zo nee, waarom niet?
4. Bent u bereid om bij de Europese Commissie aan te dringen op versterking van het luchthavenbeleid door maatregelen die de transitie naar hogesnelheidstreinen aanzienlijk versnellen, vergemakkelijken en vergroten en aan te dringen op aanpassing van de verordening toewijzing slots hierop?
5. Wat is het standpunt van de regering ten aanzien van het invoeren van volledige concurrentie (marktwerking) op het gebied van de grondafhandeling? Hoe gaat dat de situatie op Schiphol, en andere luchthavens, veranderen? Schiphol heeft de bagage-afhandeling in eigen beheer, zou dat nu niet meer kunnen? Kent u het standpunt van Schiphol over dit voorstel?

Hoogachtend,

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,

I.B. Sneep

Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

T. 070-3182211
E. cie.im@tweedekamer.nl