

Vergaderjaar 2015–2016

**31 936**

**Luchtvaartbeleid**

**Nr. 321**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 december 2015

Mede naar aanleiding van toezeggingen die zijn gedaan in het Algemeen Overleg Luchtvaart van 4 juni 2015 (Kamerstuk 31 936, nr. 292) en 11 november 2015, informeer ik u hierbij over de volgende onderwerpen:

- Actieagenda Schiphol 2016–2025;
- Convenant voedselveiligheid Lelystad airport;
- Evenwicht op de arbeidsmarkt van piloten;
- Vogelaanvaringen;
- Luchtvracht vanaf Schiphol.

### **Actieagenda Schiphol 2016 – 2025**

Tijdens het Algemeen Overleg Luchtvaart op 11 november 2015 heb ik toegezegd uw Kamer te informeren over de thema's die worden uitgewerkt in de Actieagenda Schiphol 2016 – 2025.

Het voornemen om te komen tot een actieagenda voor Schiphol is op 29 september 2015 aan uw Kamer gemeld (Kamerstuk 29 665, nr. 219). De aanleiding is dat de mainport Schiphol en de Nederlandse luchtvaartsector voor nieuwe uitdagingen staan door nieuwe markten en opkomende hubluchthavens elders in de wereld. De centrale vraag voor de actieagenda is hoe de hoge connectiviteit van Nederland met de rest van de wereld kan worden geborgd en uitgebouwd door inzet van de luchtvaartsector, de overheid en andere stakeholders.

In het licht daarvan worden ondermeer de volgende thema's uitgewerkt:

- Netwerkkwaliteit: hier gaat het om de vraag hoe het netwerk van verbindingen kan worden versterkt. Aan de orde komt ondermeer de rol van transferverkeer en herkomst/bestemmingsverkeer en de rol van het vrachtverkeer.
- Concurrerend kostenniveau en level playing field: in dit thema gaat het om de vraag welke maatregelen partijen nemen en kunnen nemen om de concurrentiepositie van Schiphol te versterken. Verder wordt

aandacht besteed aan onderwerpen als eerlijke concurrentie en wordt ingegaan op het onderwerp regeldruk (in lijn met de motie van de leden Visser en Hoogland, Kamerstuk 34 300 XII, nr. 56).

- Capaciteit Schiphol: het gaat hier om de capaciteitsontwikkeling van Schiphol en de luchthavens Lelystad en Eindhoven en de benutting van die capaciteit (selectiviteitsbeleid). Verder wordt aandacht besteed aan de luchtzijdige ontsluiting van Schiphol.
- Schiphol in de omgeving: hier gaat het enerzijds om de landzijdige bereikbaarheid van Schiphol per weg/spoor en anderzijds om het (middel)lange termijnvraagstuk wonen.
- Duurzaamheid en innovatie: in dit kader wordt gekeken naar initiatieven om de luchtvaart duurzamer en efficiënter te maken.

De planning is om de actieagenda in het voorjaar 2016 aan uw Kamer aan te bieden.

### **Convenant voedselveiligheid Lelystad Airport**

Op 31 maart 2015 is uitvoering gegeven aan één van de afspraken uit het Werkprogramma van de Alderstafel Lelystad. De agrariërs die zijn verenigd in de Stichting Club Direct Omwonenden (CDO), de provincie Flevoland, de luchthaven Lelystad N.V. en het Ministerie van IenM hebben in een convenant de afspraken vastgelegd over het monitoren van landbouwgewassen in de omgeving van de luchthaven Lelystad. Dit convenant bevat tevens afspraken over de doorwerking hiervan naar de toepassing van de nadeelcompensatieregeling voor de landbouwschade (Convenant voedselveiligheid en nadeelcompensatie in de omgeving van Lelystad Airport, Stcrt. 9636).

In lijn met deze afspraken zijn jaarrond veldmetingen uitgevoerd en heeft de adviescommissie, die de monitoring onder voorzitterschap van de provincie Flevoland begeleidt, mij op 25 november 2015 gemeld dat de resultaten van het onderzoek laten zien dat er geen relatie is tussen de luchthavenactiviteiten van het huidige vliegverkeer en van het in de toekomst te verwachten vliegverkeer en de voedselveiligheid in de omgeving van de luchthaven en geen (lineaire) ontwikkeling is van gehalten aan zware metalen en polycyclische koolwaterstoffen (PAK's) naarmate het aantal vliegtuigbewegingen toeneemt. Geadviseerd wordt het monitoringsprogramma in ongewijzigde vorm te continueren. De bevindingen van de begeleidingscommissie zal ik, zoals afgesproken in het convenant, op korte termijn openbaar maken in de Staatscourant.

### **Evenwicht op de arbeidsmarkt van piloten**

In het AO van 4 juni jl. is toegezegd dat uw Kamer geïnformeerd wordt over de actie die de Minister van SZW en ik ondernemen om het evenwicht op de arbeidsmarkt van piloten te bevorderen. Op basis van ondermeer gegevens van de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers (VNV) en UWV zien wij momenteel geen aanleiding tot aanvullende overheidsmaatregelen om de arbeidsmarkt voor piloten verder te reguleren.

Uit de VNV gegevens volgt dat circa 1.000 vliegers niet werkzaam zijn als piloot. De cijfers van het UWV van september 2015 geven aan dat 175 niet-werkende werkzoekende piloten zijn geregistreerd. Het gaat om 169 verkeersvliegers en 6 helikopterpiloten. Daarvan zijn er 78 werkloze vliegers met een WW-uitkering, waarvan 74 voor verkeersvliegers en 4 voor helikopterpiloten.

Momenteel loopt het aantal aspirant vliegers c.q. studenten aan de vliegopleidingen sterk terug. In 2012 haalden 478 piloten hun brevet. Uit gegevens van de VNV blijkt dat in 2014 er 45% minder piloten voor de commerciële luchtvaart zijn afgestudeerd dan in 2013. In 2014 haalden nog geen 200 piloten hun brevet en drie van de negen grote vliegscholen in Nederland zijn in datzelfde jaar failliet gegaan. In 2015 haalden slechts 80 studenten hun brevet. Er is dus duidelijk sprake van een neerwaartse trend.

Het aantal afgestudeerde piloten dat op de markt erbij komt is zeer gering. Er ontstaat daardoor een betere balans tussen vraag en aanbod op de arbeidsmarkt voor piloten. Dit komt voort uit intensieve voorlichting en berichtgeving over de relatief slechte arbeidsmarktperspectieven voor piloten en de verbeterde voorlichting die ABN AMRO thans geeft over de financiering van de vliegersopleidingen. Tenslotte verwijs ik u naar een eerdere brief aan de Kamer over dit onderwerp (Kamerstuk 31 936, nr. 137).

### **Vogelaanvaringen**

In december 2014 is de Tweede Kamer de evaluatie van het «Convenant reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol 2012–2015» aangeboden (Kamerstuk 28 286, nr. 778). De conclusie was dat de gezamenlijke aanpak van de vogelaanvaringsproblematiek werkt, maar dat voortzetting hiervan nodig is om structurele effecten te bereiken. Tevens is aangegeven dat in 2015 de partijen van de Nederlandse regiegroep Vogelaanvaringen (NRV) in gesprek gaan over mogelijke maatregelen voor de komende jaren. De maatregelen en afspraken hieromtrent zijn neergelegd in een nieuw «Convenant reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol».

In de brief van 25 september 2015 aan de Tweede Kamer (Kamerstuk 31 936, nr. 296) is aangegeven dat gepland was dat het nieuwe convenant medio oktober 2015 door de partijen zou worden ondertekend. Voor de afstemming met hun achterban hadden de NRV partijen echter langer nodig waardoor medio oktober niet is gehaald. De vaststelling van het nieuw convenant bevindt zich momenteel in een afrondend stadium. Gepland is om eind januari of begin februari 2016 het convenant met de NRV partijen gezamenlijk te ondertekenen.

### **Vrachtvervoer vanaf Schiphol**

In het AO van 4 juni jl. is toegezegd dat uw Kamer bericht wordt over het gesprek van mijn voorgangster met de EVO heeft gevoerd over de positie van Schiphol op vrachtgebied. Dat gesprek heeft plaatsgevonden op 18 juni jl. en daarnaast heeft het Ministerie van IenM hierover verschillende andere stakeholders in de luchtvrachtketen geconsulteerd. In samenspraak met EVO, Floraholland en de overige Nederlandse stakeholders worden momenteel eventuele knelpunten op bepaalde routes van geval tot geval verkend. Ik verwacht de uitkomsten daarvan in het eerste kwartaal 2016 te ontvangen en zal u daar dan over informeren.

Uit het onderzoek van Seabury, dat ik u eerder dit jaar heb aangeboden, blijkt dat Schiphol een sterke positie op het gebied van luchtvracht heeft met een hoge wereldwijde connectiviteit, die verzorgd wordt door (inmiddels meer dan) 25 luchtvrachtmaatschappijen die vanaf Schiphol opereren. Het aantal volledige vrachttoestellen neemt wereldwijd af ten koste van passagierstoestellen. Dit is een gevolg van de overcapaciteit in de luchtvrachtsector. De geplande uitfasering van volledige vrachttoestellen die Martinair (onderdeel van de Air France-KLM groep) in gang heeft gezet, past dus in die trend.

Verder leert het Seabury rapport dat volledige vrachttoestellen voor 5–10% van alle te vervoeren goederen nodig blijft. Air France-KLM heeft aangegeven haar resterende vrachtvloot gericht te willen inzetten op de routes waar dergelijke capaciteit gevraagd wordt. Dit zijn vooral de bloemenroutes van Zuid-Amerika en Afrika. Met name EVO en Flora-holland hebben aandacht gevraagd voor de mogelijke gevolgen voor goederen die alleen maar per volledig vrachttoestel vervoerd kunnen worden. De geplande uitfasering van volledige vrachttoestellen van Martinair kan de mate van connectiviteit van Schiphol op bepaalde routes beïnvloeden.

Daarnaast zal het specifieke belang van luchtvracht en logistiek voor de mainport Schiphol en de Nederlandse vrachtsector worden meegenomen in de actieagenda Schiphol 2016–2025 om de positie van de mainport op het gebied van luchtvracht ook voor de toekomst verder te kunnen versterken. In dit licht zal tevens worden bezien wanneer in 2016 een bijeenkomst met de vrachtsector («vrachttafel») wordt georganiseerd.

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