

Vergaderjaar 2016–2017

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 388

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 april 2017

In deze brief informeer ik uw Kamer over de stand van zaken van enkele luchtvaartonderwerpen:

- Gateway review Lelystad Airport;
- Vliegen over conflictgebieden;
- Compilatie resoluties ICAO algemene ledenvergadering september 2016;
- Vogelaanvaringen;
- Vermindering geluidshinder Eijsden;
- Cabelucht.

Gateway Review Lelystad Airport

In de Kamerbrief van 29 november 2016¹ over de planning voor Lelystad Airport, heb ik aangekondigd dat een externe partij nader zal kijken naar de redenen van de vertraging, om van daaruit vooruit te kijken en zo veel mogelijk te borgen dat een nieuwe planning haalbaar en realistisch is. Dit heeft er toe geleid dat, naast de opdracht aan het Britse bureau Helios, door lenM en LVNL opdracht is verstrekt aan Bureau Gateway om een review te doen op de realisatie van Lelystad Airport. Aan Gateway is gevraagd een oordeel te geven over de haalbaarheid en de robuustheid van de nieuwe planning van LVNL voor de openstelling van Lelystad Airport. De scope is daarbij gericht op de positie en rol van LVNL zelf, aangevuld met de relaties tussen LVNL en haar voor Lelystad belangrijkste counterparts. Bijgaand doe ik u het Gateway Review rapport toekomen², zoals dat eind maart 2017 aan lenM en LVNL is aangeboden.

Het reviewteam oordeelt dat het vrij waarschijnlijk is dat partijen erin zullen slagen om succesvol datgene te doen wat nodig is om de beoogde openstelling van Lelystad Airport per 1 april 2019 mogelijk te maken. De

¹ Kamerstuk 31 936, nr. 367

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

review geeft aan dat een geslaagde implementatie waarschijnlijk lijkt, mits er scherp gestuurd wordt op beheersing van de risico's. Gateway sluit hiermee aan op het eerdere oordeel van Helios, dat op 17 februari jl. aan de Kamer is gestuurd³. Gateway oordeelt positief over de stappen die de afgelopen drie maanden zijn gezet binnen en tussen LVNL, lenM en de andere betrokken organisaties op het gebied van versterking project- en programmamanagement en governance. Tegelijkertijd geeft Gateway aan dat alle betrokken partijen nog «heel stevig aan de bak zullen moeten» en dat de komende periode nog keuzes gemaakt worden die ergens pijn gaan doen. Met andere woorden: we zijn op de goede weg, maar er moet nog wel een flinke slag gemaakt worden. Het rapport doet hierover een achttal aanbevelingen. Ik deel de bevindingen van de Gateway Review en zal hieraan samen met LVNL en de overige projectpartners verder invulling geven.

Bijzondere aandacht vraagt de review voor de doorgroei van Lelystad Airport naar uiteindelijk 45.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Hiervoor is een aanpassing van de luchtruimstructuur ter uitwerking van de Luchtruimvisie nodig. Gateway beveelt aan de komende maanden het hiervoor benodigde programmaplan uit te werken en ter review aan haar voor te leggen. De noodzaak van aanpassing van de luchtruimstructuur en een vergroting van de capaciteit in het Nederlandse luchtruim voor de doorgroei van Lelystad Airport (en ook voor een eventuele verdere groei van Schiphol) is een bekend gegeven. Ik heb dit de Kamer aangegeven in de toelichting op het Luchthavenbesluit Lelystad 2015 en tevens benoemd in de Kamerbrief van 17 februari jl. Ik herken dan ook de oproep van de Gateway Review en hier wordt reeds met prioriteit door betrokken partijen invulling aan geven.

In de brief van 17 februari jl. heb ik aangegeven dat op dit moment de verkeersleidingorganisaties, samen met mijn ministerie, werken aan concrete oplossingsrichtingen voor het vergroten van de luchtruimcapaciteit. Begin 2018 worden concrete projecten gestart, teneinde tijdig een verdere doorgroei van Lelystad Airport te verzekeren. Daartoe zal ik in de verdere uitwerking van het project Lelystad Airport een tweesporen-aanpak volgen. In het eerste spoor wordt programmatisch gewerkt aan de openstelling van de luchthaven per 1 april 2019. In het tweede spoor wordt gewerkt aan de uitwerking van de Luchtruimvisie. De uitwerking betreft een gezamenlijk civiel-militair programma. Beide sporen worden uiteraard in samenhang met elkaar uitgewerkt. Over de voortgang van beide sporen zal ik u berichten in de aan uw Kamer toegezegde halfjaar-rapportages over Lelystad Airport.

Vliegen over conflictgebieden

Convenant

Het Convenant over de deling van dreigingsinformatie voor de burgerluchtvaart is op 30 juni 2016 getekend door de bewindspersonen van lenM, BZ, VenJ, Defensie en BZK, en door de KLM-groep, Corendon, TUifly en de Vereniging van Nederlandse Vliegers (VNV). Het doel van dit convenant is het nationaal borgen van het delen van dreigingsinformatie tussen de overheid en de luchtvaartmaatschappijen zodat de luchtvaartmaatschappijen, mede gebaseerd op deze informatie, een goede risicoanalyse kunnen maken voor een veilige vluchtuitvoering buiten het Nederlandse luchtruim. De leden van de expertgroep van betrokken partijen die door dit convenant is ingesteld, hebben aan de stuurgroep gemeld dat de besprekingen in de expertgroep goed zijn verlopen, en dat

³ Kamerstuk 31 936, nr. 382

de informatie-uitwisseling voor de luchtvaartmaatschappijen een meerwaarde heeft bij het doen van risicoanalyses ten behoeve van een veilige vluchttuitvoering. Een formele evaluatie van de werking van het convenant vindt thans plaats, en ik zal u hierover berichten voor het zomerreces.

ICAO Conflict Zone Information Repository

ICAO heeft in 2015 op proef een *Conflict Zone Information Repository* (CZIR) opgezet (de ICAO «website»). Het dagelijks bestuur, de ICAO Raad, heeft de website na 1 jaar in juli 2016 geëvalueerd. Raadsleden uit diverse landen waren kritisch over de informatie op de website waar het gaat over het luchtruim van derde landen (informatie die voornamelijk afkomstig is van de VS en Europese landen), de scope van informatie (in hun ogen ten onrechte veel breder dan alleen over conflictgebieden), het gebrek aan verificatie door betrokken landen en de verantwoordelijkheid van ICAO voor de inhoud. De Raad heeft gevraagd om alternatieven uit te werken om vervolgens te besluiten wat te doen met de website. Ik heb uw Kamer in november 2016 toegezegd u hierover te informeren, zodra ICAO daarover een uitspraak zou hebben gedaan in 2017.

De ICAO Raad heeft begin maart 2017 een nieuwe versie van de website, die verwijst naar de in de wereld beschikbare informatie over conflictgebieden, gemaakt die fungeert als een soort library. De ICAO-lidstaten verstrekken links met informatie die in deze library worden opgenomen. Het systeem wordt nu verder uitgewerkt. Nederland heeft zich ingezet voor goede informatiedeling op wereldniveau en monitort en wendt invloed aan om de library goed te laten vullen. Ook heeft Nederland zich ervoor ingezet dat ICAO formuleert aan welke eisen informatie moet voldoen, dat landen en luchtvaartmaatschappijen deze beschikbaar stellen en dat deze toegankelijk is voor de luchtruimgebruikers.

Op Europees niveau is van meet af aan gewerkt om ook eigen informatiekanalen op te zetten. Het Europese *High Level Task Force report on Conflict Zones* bepleitte een Europese uitwisseling van informatie over conflictgebieden. EASA, het EU Agentschap voor luchtvaartveiligheid, heeft inmiddels een prominente rol in het verspreiden van informatie. De Europese Commissie wisselt met de lidstaten informatie uit over risico's van het vliegen over bepaalde gebieden. De informatie wordt door EASA gebruikt voor *Conflict Zones Information Bulletins* (CZIB). Deze hebben de status van advies. Tevens is tijdens het Nederlands Voorzitterschap van de EU in de eerste helft van 2016 een grote stap gezet in de herziening van de EASA basisverordening. In deze basisverordening is de informatieverstrekking door EASA, zoals de CZIB nu opgenomen. De Raad en het parlement onderhandelen op dit moment om tot een gemeenschappelijk standpunt te komen. Naar verwachting zal hierover in 2017 besloten worden.

Uitvoering motie Elias (Kamerstuk 31 936, nr. 341)

De motie verzoekt «de regering in overleg te treden met ICAO om processen te ontwikkelen die ertoe leiden dat binnen een jaar uitvoering wordt gegeven aan aanbevelingen uit een ongevalsonderzoek». Internationaal kost het tijd om voorstellen te ontwikkelen en af te ronden, veelal langer dan één jaar. In het VAO van 1 juni 2016 heb ik hier begrip voor gevraagd. Tevens heb ik gezegd dat ik er in het komende jaar alles aan zal doen om datgene voor elkaar te krijgen wat kan. Tijdens de driejaarlijkse algemene ledenvergadering van ICAO van september/oktober 2016, evenals in bilaterale gesprekken met het ICAO management, heb ik op spoed aangedrongen. Ook vormde dit onderdeel van de voorstellen in het door Nederland geïnitieerde working paper dat aanvaard is en waarover ik

u reeds per brief geïnformeerd heb op 6 oktober 2016⁴. Dankzij de bereidheid van Nederland extra personele capaciteit ter beschikking te stellen voor de uitvoering van het vernieuwde werkprogramma inzake conflictgebieden, is daar door de algemene ledenvergadering prioriteit aan gegeven. Nederland heeft per 1 januari 2017 voor twee jaar een expert gedetacheerd bij ICAO. Het traject afronden binnen een jaar is geen reële optie, maar door de maximale inzet van Nederland, wordt een versnelling bereikt.

Uitvoering motie Ten Broeke c.s. (Kamerstuk 33 997, nr. 75)

De motie verzoekt «de regering, zich ervoor in te spannen dat alle luchtvaartmaatschappijen een gecertificeerd veiligheidsmanagementsysteem hebben, waarin duidelijk is vastgelegd welke keuzes een luchtvaartmaatschappij maakt wat betreft de vliegroutes over gevaarlijke gebieden, bijvoorbeeld door dit vast te leggen in annex 19 bij het Verdrag van Chicago; verzoekt de regering voorts, te onderzoeken in hoeverre het mogelijk is luchtvaartmaatschappijen die niet een bovengenoemd gecertificeerd veiligheidsmanagementsysteem hebben, bepaalde sancties op te leggen».

Door Nederland zijn voorstellen gelanceerd in de ICAO werkgroep die zich bezig houdt met de aanvulling van desbetreffende annex van het ICAO verdrag. Aan het opnemen van de eis voor expliciete aandacht voor conflictgebieden in een veiligheidsmanagementsysteem wordt thans gewerkt. De meerderheid van landen en ICAO zelf vond, vanwege te veel bureaucratie, certificering hiervan echter een stap te ver gaan. Als echter de eis in de regels is opgenomen, kan van daaruit later de certificering opnieuw aan de orde worden gesteld. Zodra ICAO de regels heeft aangevuld, ligt het in de verwachting dat deze doorvertaald worden in EU-regelgeving. Dit biedt de kans om luchtvaartmaatschappijen te toetsen op een adequate implementatie van deze regels, met aandacht voor conflictgebieden. Bij in gebreke blijven kunnen, indien nodig, luchtvaartmaatschappijen op de Europese veiligheidslijst geplaatst worden waardoor de toegang tot het Europese luchtruim ontzegd wordt. Dit is ook verder aangegeven in de brief aan de Tweede Kamer van 26 mei 2016 (Kamerstuk 24 804, nr. 89).

Compilatie resoluties ICAO algemene ledenvergadering september 2016

Per brief van 6 oktober 2016⁵ heb ik u geïnformeerd over de uitkomsten van de algemene ledenvergadering van ICAO over de belangrijkste onderwerpen: duurzaamheid en vliegen over conflictgebieden. In deze brief heb ik u aangegeven u nader te informeren over de overige onderwerpen. Aangezien deze talrijk zijn, beperk ik me tot de vaststelling van het ICAO Globale Luchtvaart Veiligheidsplan en het Globale Luchtvaart Navigatie Plan. Dit zijn de beleidskaders die elke drie jaar worden hernieuwd door de Assembly. Een dergelijk plan zal ook voor luchtvaart Security worden gemaakt. Voorts is de voortgang van «aircraft tracking» besproken, naar aanleiding van het verdwijnen van vlucht MH370 in 2014. Ook worden regels opgesteld voor *Remotely piloted aircraft system* (RPAS).

Er is geen integraal verslag van de ICAO assembly, maar wel een overzicht met alle resoluties, die bij deze brief is gevoegd⁶. Dit geeft een goed beeld van alle besproken onderwerpen.

⁴ Kamerstuk 24 804, nr. 92.

⁵ Kamerstuk 24 804, nr. 92

⁶ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Vogelaanvaringen

In het VAO Luchtvaart van 7 juli 2016 (Handelingen II 2016/17, nr. 57, item 12) heb ik uw Kamer gemeld dat in 2016 gekeken wordt naar het stellen van voorwaarden bij de grondverpachting om een overstap van eiwitrijke gewassen naar diervriendelijke en klimaatvriendelijke alternatieven te stimuleren.

Uit een onderzoek naar alternatieven blijkt dat er op dit moment geen direct te implementeren alternatief is dat het graan volledig vervangt of de ganzen verjaagt, bijvoorbeeld door het ontbreken van een afzetmarkt in de omgeving. Vanuit het oogpunt van het op termijn terugbrengen van het aandeel graan bieden enkele alternatieven perspectief. De Nederlandse Regiegroep Vogelaanvaringen (NRV) vindt het van belang dat de komende jaren wordt toegewerkt naar een situatie waarin minder voedsel voor de ganzen is. Het stellen van eisen ten aanzien van de teelt via pachtcontracten kan juridisch gezien echter niet zonder meer worden doorgevoerd. Met de eigenaren van de gronden wordt besproken hoe op alternatieven kan worden gestuurd en of de eigendomspositie daarvoor kan worden ingezet.

Als onderdeel van het convenant *Reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol 2016–2018* is afgelopen jaar tijdens het oogstseizoen een proef gedaan met een laser om ganzen te verjagen van een graanperceel (een perceel waar de oogstresten niet worden ondergewerkt). In het VAO Luchtvaart van 7 juli 2016 heb ik aangegeven u na de proef te informeren. Vanwege operationele problemen heeft de proef uiteindelijk plaatsgevonden op een beperkte oppervlakte. Om de effectiviteit van de laser goed te kunnen bepalen, wil ik het experiment in 2017 herhalen op meerdere percelen. Het Faunafonds voert een langduriger proef uit op verschillende gronden.

Vermindering geluidshinder Eijsden

In de verzamelbrief luchtvaart van 17 november 2016⁷ heb ik uw Kamer geïnformeerd over de geluidshinder in Zuid-Limburg bij Eijsden ten gevolge van luchtverkeer richting Luik-Bierset. Daarbij heb ik u ook geïnformeerd over de door mijn ministerie en de Belgische luchtverkeersleiding genomen maatregelen om de geluidshinder terug te dringen. Nederland en België hebben afgesproken om begin 2017 een evaluatie uit te voeren waarin wordt bekeken of met deze maatregelen de geluidshinder is teruggedrongen tot het niveau van voor de luchtruimwijziging. In het AO Luchtvaart van 30 november 2016 heb ik toegezegd u een reactie op deze evaluatie te doen toekomen met indien nodig een voorstel voor verdergaande maatregelen.

De evaluatie laat zien dat het aantal naderingen in de meeste periodes van het etmaal is teruggebracht naar het beoogde niveau van voor de luchtruimwijziging, maar dat in de vroege nacht onvoldoende resultaat is bereikt. Kort na de luchtruimwijziging steeg het aantal naderingen over Eijsden in deze periode scherp. Sindsdien is dit aantal weliswaar significant en structureel teruggebracht, maar het beoogde niveau van voor de luchtruimwijziging is in 2016 niet bereikt. In de meeste vroege nachten vinden 0 tot maximaal 5 naderingen boven Eijsden plaats. In circa 3 vroege nachten per maand vinden echter 11 of meer naderingen boven Eijsden plaats.

⁷ Kamerstuk 31 936, nr. 362

Het resultaat over 2016 is naar mijn mening nog onvoldoende en de aanpak moet daarom flink worden verstevigd. Er zijn afspraken gemaakt met de Belgische luchtverkeersleiding en de Belgische Federale Overdienst voor Mobiliteit om de operationele aanpak onverkort voort te zetten met het oog op de veilige afhandeling van het luchtverkeer met zo min mogelijk hinder voor Eijsden. Mijn ministerie heeft verder het initiatief genomen om op korte termijn een Memorandum of Cooperation met de Belgische Federale Overheid af te sluiten om de afspraken te borgen. Voor de permanente borging zetten wij in op een Verdrag, hetgeen meer tijd kost. Ik heb het gemeentebestuur reeds betrokken bij de evaluatie en ik zal hen nauw blijven betrekken bij de verdere stappen.

Cabinelucht

Op 17 november 2016 heb ik u in mijn verzamelbrief luchtvaart (Kamerstuk 31 936, nr. 362) geïnformeerd over de uitkomsten van twee in 2015–2016 door European Safety Agency (EASA) uitgevoerde studies. Deze onderzoeken hadden betrekking op de chemische samenstelling van de cabinelucht en de in vliegtuigen gebruikte motoroliën, en op de toxische eigenschappen van de oliedampen. De voorbereidende onderzoeken zijn inmiddels gepubliceerd op de EASA website: <https://www.easa.europa.eu/document-library/research-projects> en <https://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/news/easa-publishes-two-studies-cabin-air-quality>

De uitkomsten van de voorbereidende onderzoeken zijn op mijn verzoek inmiddels ter informatie voorgelegd aan de Nationale Adviesgroep Cabinelucht (NAC). De NAC heeft de resultaten positief ontvangen en ik zal derhalve de NAC verzoeken de uitkomsten van deze onderzoeken verder te betrekken in haar overwegingen en adviezen aan mij. De resultaten van deze twee voorbereidende EASA studies geven echter geen eindconclusies over een mogelijk gezondheidsrisico voor de mens. Om de nog ontbrekende kennis hierover verder op te bouwen en een medische risico-inventarisatie te kunnen maken is EASA in samenwerking met het Europese Directoraat Generaal MOVE begin dit jaar een driejarige vervolgstudie gestart. Een consortium van verschillende Europese onderzoeksinstituten zal het vervolgonderzoek van EASA uitvoeren. Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) en de Nederlandse Organisatie voor toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek (TNO) maken ook onderdeel uit van dit consortium. Wanneer de uitkomsten hiervan bekend zijn, zal ik uw kamer hierover berichten.

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