

Vergaderjaar 2016–2017

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 396

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 september 2017

In deze brief informeer ik uw Kamer over de stand van zaken rondom enkele luchtvaartonderwerpen in aanloop van het Algemeen Overleg Luchtvaart op 20 september a.s.:

- Regionale luchthavens;
- Implementatie Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel voor Schiphol;
- Informatievoorziening omwonenden Schiphol;
- Luchtruimgebruik en CEF call;
- Programma «Voldoende verkeersleiders»;
- Laserproef;
- Pilotenopleidingen;
- InselAir.

U ontvangt separaat een brief waarin ik uw Kamer op de hoogte breng van de laatste stand van zaken over Lelystad Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 394).

Regionale luchthavens

Twente

Op 27 mei 2015 is uw Kamer geïnformeerd over de verdere betrokkenheid van het Rijk bij de luchthaven Twente na het staken van de inspanningen van de gemeente Enschede en de provincie Overijssel om te komen tot een commerciële burgerluchthaven Twente¹. Aangegeven is dat het Ministerie van Infrastructuur en Milieu op een later moment een definitief besluit neemt over het al dan niet beschikbaar stellen van (een deel van) de bijdrage van € 1,8 miljoen, opgenomen in de Bestuursovereenkomst Gebiedsontwikkeling Vliegveld Twente² en die initieel bedoeld was voor de ontwikkeling van commerciële burgerluchthaven. Voor een besluit is

¹ Kamerstuk 31 936, nr. 267

² Bijlage bij Kamerstuk 31 936, nr. 17

onder meer duidelijkheid nodig over de concrete invulling van de ontwikkeling van de luchthaven. De regio heeft sindsdien een nieuw plan ontwikkeld voor de herontwikkeling van luchthaven Twente/Technology Base. Onderdeel van dat plan is om een vliegfunctie op de luchthaven Twente mogelijk te maken voor general aviation, business aviation en activiteiten op het gebied van maintenance, repair and overhaul (MRO). Daarnaast wordt ingezet op verdere realisatie van drone-testactiviteiten. Om deze activiteiten mogelijk te maken, heeft de provincie Overijssel inmiddels een Luchthavenbesluit vastgesteld en is door de Inspectie Leefomgeving en Transport een veiligheidscertificaat afgegeven. De luchthaven is vervolgens 30 maart 2017 officieel geopend.

Vanwege de eerdere (actieve) betrokkenheid van het Rijk bij luchthaven Twente en het gezamenlijk commitment in de Bestuursovereenkomst, de unieke situatie dat luchthaven Twente omgebouwd moet worden van militaire luchthaven naar burgerluchthaven en Twente een goede locatie is om allerlei vormen van innovatie in de luchtvaart te testen (zoals drones en remote tower luchtverkeersleiding), heb ik besloten om een bedrag van € 900.000 beschikbaar te stellen aan de luchthaven Twente. Van dit bedrag is € 150.000 beschikbaar voor een onderzoek naar de mogelijkheden van remote tower luchtverkeersleiding op (kleinere) regionale luchthavens. Remote tower op deze kleinere luchthavens kan een bijdrage leveren aan gunstigere financiering van torenluchtverkeers-dienstverlening en daarmee mogelijk de positie van general aviation in Nederland. Daarnaast is een bedrag van € 750.000 beschikbaar voor het doen van luchtzijdige investeringen op de luchthaven (bijvoorbeeld voor de aanleg van hekken en de verbreding van taxibanen), onder voorwaarde dat deze in lijn zijn met de regels voor staatssteun. Het ministerie treedt op korte termijn met de regio in overleg over de concrete invulling daarvan.

Eindhoven

De huidige vergunning civiel medegebruik voor de luchthaven Eindhoven Airport loopt eind 2019 af. Dit betekent dat per 1 januari 2020 in ieder geval een nieuwe gebruiksvergunning voor de luchthaven moet worden afgegeven, ongeacht keuzes over een eventuele groei in het aantal vliegtuigbewegingen. Indien door een nieuw kabinet gekozen wordt voor een verdere groei van de luchthaven, is ook een wijziging van het vigerende Luchthavenbesluit Eindhoven nodig, waarvoor naar verwachting ook een Milieueffectrapport moet worden opgesteld. Gelet op de doorlooptijden van de nodige procedures hiervoor is het van belang op tijd een traject in gang te zetten, op basis waarvan een besluit genomen kan worden voor eventuele verdere groei van de luchthaven. Ook de regio heeft mij dat gevraagd. Na overleg met de regio en de luchthaven heb ik daarom besloten om een zorgvuldig en transparant proces te starten.

Onder regie van mijn ministerie wordt thans een gedegen en objectieve analyse van alle relevante aspecten die de luchthavenontwikkeling van luchthaven Eindhoven betreffen opgesteld (gereed begin 2018). Daarna volgt het proces van bestuurlijke weging, standpuntbepaling en uiteindelijke besluitvorming (gepland eind 2018). Ik zal uw Kamer informeren over relevante stappen in dit proces.

Maastricht

Op 2 december 2016 heb ik uw Kamer een ontwerp van het Luchthavenbesluit voor de luchthaven Maastricht Aachen Airport in voorhang

aangeboden³. Parallel is het ontwerp ook ter inzage gelegd en aan de Eerste Kamer in voorhang aangeboden. Vanuit Eerste en Tweede Kamer is geen reactie gegeven op het ontwerpbesluit. Vanuit de omgeving zijn 564 zienswijzen ingediend. In juli 2017 is het ontwerpbesluit voor advies voorgelegd aan de Raad van State. Het advies van de Raad van State is eind augustus 2017 door mijn ministerie ontvangen. Op basis van de ingediende zienswijzen en het advies van de Raad van State zal definitieve vaststelling van het luchthavenbesluit zo spoedig mogelijk plaatsvinden.

Eelde

Met de inwerkingtreding van de wet Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens⁴ op 1 november 2009 is een nieuw stelsel van bepalingen voor luchthavens, met uitzondering van Schiphol, in werking getreden. Op grond van deze wet dient de huidige gebruiksvergunning voor de luchthaven Groningen Airport Eelde (de omzettingsregeling Eelde) vervangen te worden door een Luchthavenbesluit. De luchthaven heeft 21 juni 2017 kenbaar gemaakt dat ze voornemens is een Luchthavenbesluit aan te vragen bij mijn ministerie. Dit besluit zou volgens de luchthaven ruimte moeten bieden voor de verdere economische ontwikkeling van de luchthaven, in lijn met de keuze van de aandeelhouders (provincies Groningen en Drenthe en gemeenten Groningen, Assen en Tynaarlo) om te investeren in groei. Ook het gebruik als gevolg van de verplaatsing van de traumahelikopter van het UMCG naar de luchthaven wordt meegenomen. Ter onderbouwing van de aanvraag voor het Luchthavenbesluit wordt onder meer een milieueffectrapport (MER) opgesteld door de luchthaven. Mijn ministerie zal de noodzakelijke procedurele stappen zetten ten behoeve van de start van de MER-procedure. Na oplevering van het MER en andere onderbouwende studies verwacht het ministerie de aanvraag voor het Luchthavenbesluit. Op basis van de aanvraag en alle onderbouwende informatie zal het ministerie een ontwerp luchthavenbesluit opstellen, dat onder meer in voorhang aan uw Kamer wordt aangeboden.

Implementatie Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel voor Schiphol (NNHS)

Onderstaand ga ik in op de planning van de beoogde wijziging van het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol (LVB) en het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) met betrekking tot de ligging van de beperkingengebieden. Al eerder heb ik u bericht dat ik inzicht wil krijgen in de geluidseffecten voor het Milieueffectrapport (MER) Schiphol indien deze berekend worden conform de nieuwste inzichten (met Doc29)⁵. Om die reden wordt het MER op dit moment aangevuld met de resultaten van de nieuwe geluidberekeningen die deze zomer zijn gemaakt. Het MER zal ik uw Kamer samen met het ontwerpbesluit tot wijziging van het LVB, ter implementatie van het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel voor Schiphol (NNHS), toesturen.

In reactie op de aanbevelingen van OVV heb ik aangegeven een integrale veiligheidsanalyse uit te voeren ten behoeve van de voorziene besluitvorming over de verdere groei van Schiphol boven de 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar⁶. Ik heb inmiddels aan het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) opdracht gegeven voor een veiligheidsanalyse van de effecten van een beperkte groei in het aantal vliegbewegingen na

³ Kamerstuk 31 936, nr. 368

⁴ RBML, Stb. 2009, nr. 561

⁵ Kamerstuk 29 665, nr. 236

⁶ Kamerstuk 29 665, nr. 236

2020. Deze analyse is voor het ontwerpbesluit tot wijziging van het LVB van belang. De veiligheidsanalyse verwacht ik in het najaar te ontvangen. Verder zal ik, zoals eerder aangegeven, naar aanleiding van de aanbeveling van de OVV, voorafgaand aan de wijziging van het LVB, de effectiviteit van de normstelling voor externe veiligheid analyseren. Veiligheid is door mij in de adviesaanvraag aan de Omgevingsraad Schiphol (ORS) over de middellange termijnontwikkeling van Schiphol als het belangrijkste kader meegegeven⁷. Nadat de integrale veiligheidsanalyse is afgerond, zal de ORS mij spoedig adviseren over deze adviesaanvraag. Daarnaast zal de ORS mij nog adviseren over het vraagstuk wonen-vliegen. Zo spoedig mogelijk na ontvangst van de advisering door de ORS zal een ontwerpbesluit tot wijziging van het LVB en het LIB met betrekking tot de ligging van de beperkingengebieden aan uw Kamer worden aangeboden.

Informatievoorziening aan omwonenden Schiphol

Een taskforce van de Omgevingsraad Schiphol (ORS) werkt aan het optimaliseren van de digitale informatievoorziening aan omwonenden van Schiphol. Hiermee wordt invulling gegeven aan de motie van het lid Belhaj⁸, waarin de regering wordt verzocht een moderne strategie voor sociale media te ontwikkelen zodat omwonenden van Schiphol real time onder andere informatie over vliegbewegingen kunnen raadplegen, waarschuwingen voor afwijkingen kunnen ontvangen en eventueel klachten kunnen indienen. In reactie op Kamervragen van het lid Belhaj⁹ heb ik toegezegd uw Kamer te informeren over de voortgang.

De werkzaamheden hebben zich gericht op de totstandkoming van een applicatie waarmee informatie beter toegankelijk wordt, actueel (zo veel mogelijk *real time*) en gebundeld op één plek. Er is inmiddels een eerste demoversie van de basisapplicatie beschikbaar. Deze wordt momenteel bekeken door de verschillende partijen die onderdeel uitmaken van de ORS taskforce. Daarna zal de demoversie door een gespecialiseerd bureau worden voorgelegd aan een representatieve groep van potentiële gebruikers woonachtig in de omgeving van Schiphol. De applicatie integreert informatie over het banenstelsel en baangebruik, het actuele vliegverkeer en vliegtuigbewegingen op specifieke locaties of adressen. Een nieuw element is de toelichting op de actuele inzet van de banen op Schiphol, bijvoorbeeld als gevolg van weersomstandigheden.

De applicatie is zo vormgegeven dat hieraan later meer elementen kunnen worden toegevoegd. Hierbij kunt u bijvoorbeeld denken aan gemeten geluidgegevens. Een ander voorbeeld van een functionaliteit die op termijn kan worden toegevoegd is een «geluidweerbericht». Het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) werkt hier momenteel aan binnen het Knowledge Development Center waarvan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, net als KLM, LVNL en Schiphol één van de opdrachtgevers is. De toepassing bevindt zich momenteel in de ontwikkel- en testfase. Er moeten nog belangrijke stappen worden gezet om tot een zorgvuldige afronding te komen van de applicatie. Ik verwacht dat hier dit najaar sprake van zal zijn.

Luchtruimgebruik en CEF call

De Europese Commissie heeft een studie laten uitvoeren naar de effectiviteit van de functionele luchtruimblokken (FAB-studie) waarover ik

⁷ Kamerstuk 29 665, nr. 224

⁸ Kamerstuk 34 098, nr. 10

⁹ Aanhangsel Handelingen II 2016/17, nr. 1271

u zoals toegezegd informeer¹⁰. De onderzoekers concluderen in de FAB-studie dat bij de implementatie van FABs de lidstaten veel aandacht hebben besteed aan het voldoen aan de eisen in de regelgeving. De FABs hebben niet geheel voldaan aan de beleidsverwachtingen. De luchtvaartmaatschappijen zijn het meest kritisch over de resultaten van de FABs. De onderzoekers bevelen aan dat FABs nadrukkelijker gezien moeten worden als middel in plaats van doel in zichzelf en aanvullend moeten zijn op andere instrumenten als het prestatieschema en SESAR. FABs zouden zich vooral moeten richten op (grensoverschrijdende) luchtruimverbeteringen die kunnen bijdragen aan een betere luchtverkeers-dienstverlening.

Het functionele luchtruimblok FABEC waarvan Nederland deel uitmaakt heeft veel directe routes geïmplementeerd en zet in op SESAR. Er wordt aanbevolen om (nog) meer samen te werken met aangrenzende FABs en duidelijker te rapporteren over de resultaten. De Europese Commissie heeft nog geen positie ingenomen over de studie naar FABs en zal deze betrekken bij haar beoordeling van de infracties die ze heeft ingesteld tegen de lidstaten uit een aantal FABs, waaronder FABEC. Zoals aan uw Kamer gemeld op 25 september 2015¹¹ deelt Nederland niet de argumenten van de Europese Commissie om een infractieprocedure te starten tegen FABEC. Volgens de nu bekende planning wil de Europese Commissie aan het einde van dit jaar een besluit nemen over de infracties, waarover ik u te zijner tijd zal informeren.

In lijn met de FAB-studie en de motie van de leden Belhaj en Van Helvert¹² werkt Nederland naast FABEC ook op andere wijzen in Europa samen aan Single European Sky. Luchtverkeersleiding Nederland ontwikkelt met buitenlandse partners het nieuwe technische systeem (iCAS), dat in de toekomst door LVNL en CLSK gezamenlijk wordt gebruikt en de basis vormt voor implementatie van SESAR. LVNL heeft in de «Connecting Europe Facility» call 2016 20,7 miljoen euro subsidie voor iCAS toegezegd gekregen binnen de 34,3 miljoen euro aan cofinanciering die de Nederlandse luchtvaart in totaal heeft binnengehaald. Het free route airspace zoals dit door het Maastricht Upper Area Control Centre boven de Benelux en noordwest-Duitsland wordt geïmplementeerd wordt verbonden met het Verenigd Koninkrijk en Scandinavië. Op Europees niveau hebben de landen gezamenlijk een Networkmanagerfunctie ingericht die wordt uitgevoerd door Eurocontrol. De Networkmanager beheert de verkeersstromen voor heel Europa en ondersteunt velerlei (luchtruim)projecten. Ik ben van plan ook de komende jaren verder te werken aan bilaterale en multilaterale samenwerking met gelijkgezinde partners in andere landen, zowel binnen FABEC als ook daarbuiten, om de doelen van Single European Sky te verwezenlijken.

Programma «Voldoende luchtverkeersleiders»

Ik heb u in mijn brief van 26 september 2016¹³ onder andere geïnformeerd over maatregelen die Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) neemt om structureel voldoende inzetbare capaciteit van de luchtverkeersleiders te realiseren, naar aanleiding van de eerder ontstane tekorten. LVNL is daartoe in 2016 het programma «Voldoende Verkeersleiders» gestart.

De beschikbaarheid van voldoende verkeersleiders vraagt continue aandacht om veilige groei in de luchtvaart te faciliteren en de ambities in de luchtvaart te realiseren. Continuïteit van de dienstverlening en een

¹⁰ Kamerstuk 21 501-33, nr. 618

¹¹ Kamerstuk 21 501-33, nr. 556

¹² Kamerstuk 31 936, nr. 375

¹³ Kamerstuk 31 936, nr. 390

veilige afhandeling van vliegverkeer hebben daarbij altijd de hoogste prioriteit. Op dit moment zijn er voldoende verkeersleiders om de dagelijkse operatie veilig uit te voeren. In 2017 zijn via de CAO-afspraken met verkeersleiders extra inzetbare dagen beschikbaar gekomen om de groei van Schiphol te faciliteren. Naast de dagelijkse operatie wordt de operationele expertise van verkeersleiders ingezet voor grote projecten, training en opleiding, met prioriteit bij de realisatie van luchthaven Lelystad en civiel-militaire collocatie. Het blijft echter onverminderd een markt met krapte. Ik ondersteun dan ook de meerspore aanpak die LVNL hanteert om nu en in de toekomst structureel voldoende verkeersleiders beschikbaar te hebben:

1. Rendement opleiding verhogen

LVNL heeft maatregelen genomen die het rendement van de opleiding moeten verhogen door gerichtere werving, betere selectie en meer maatwerk in de opleiding. Hoewel het volledige effect daarvan pas zichtbaar wordt na een periode van vier jaar wanneer alle nieuwe studenten het hele traject hebben doorlopen, zijn er al eerste resultaten. Op dit moment zijn meer studenten in opleiding dan in de afgelopen acht jaar het geval was. Dit schept positieve verwachtingen over de doorstroom vanuit de opleiding naar de praktijk. Zo slaagden in 2016 negen kandidaten en is de verwachting dat er dit jaar tien nieuwe verkeersleiders bijkomen, drie meer dan geprognostiseerd.

Mede dankzij extra wervingsinspanning is er veel animo voor de opleiding tot luchtverkeersleider. Sinds 1 juli 2017 worden nieuwe selectiemethoden ingezet die er voor zorgen dat de kans groter is dat LVNL met de juiste mensen het opleidingstraject kan starten en uitval kan worden beperkt. De opleiding wordt nu opnieuw ingericht met daarbij meer aandacht voor de specifieke kwaliteiten van een student en daarbij meest passende functie binnen de taakvelden van luchtverkeersleiding. LVNL ziet ook voor 2017 een stijgende lijn en blijft hierop inzetten door verdere verbetering van het opleidingsproces. Met alle acties die LVNL hierop heeft gezet wordt daarmee mijns inziens invulling gegeven aan de motie Monasch¹⁴.

2. Meer operationele diensten

Op 8 mei 2017 is een nieuw arbeidsvoorwaardenakkoord voor operationeel personeel ondertekend. Dit geeft ruimte aan verkeersleiders om langer door te werken. Inmiddels zijn met twee luchtverkeersleiders afspraken gemaakt en lopen met anderen gesprekken om langer door te werken. Op deze manier is er direct meer capaciteit beschikbaar voor operationele diensten. Daarnaast wordt nog onderzocht of de roosters beter kunnen worden ingedeeld.

3. Prioriteiten niet-operationele inzet

Er zijn verschillende activiteiten binnen LVNL waar inzet van luchtverkeersleiders voor nodig is. Naast het primaire proces van het leveren van luchtverkeersdienstverlening zijn dit onder andere de opleiding van nieuwe luchtverkeersleiders en veranderprojecten waarin luchtverkeersleiderexpertise nodig is, zoals de realisatie van luchthaven Lelystad. Door scherpere prioritering binnen de projectenportfolio van LVNL wordt nu gericht gebruik gemaakt van de schaarse verkeersleiderexpertise. Gelet op de krapte behoeft ook dit continue aandacht om ambities en prioriteiten scherp te houden.

¹⁴ Kamerstuk 31 936, nr. 349

LVNL informeert het ministerie tijdens diverse overleggen en via het jaarverslag, dat de Kamer ook jaarlijks ontvangt, over de voortgang op deze aanpak.

Laserproef

In april 2017 heb ik de Tweede Kamer geïnformeerd over de proef in 2016 met een laser voor het verjagen van foeragerende ganzen van graanpercelen rond Schiphol¹⁵. Vanwege operationele problemen werd de proef uiteindelijk op een beperkte oppervlakte uitgevoerd. Ik heb destijds gemeld tijdens het oogstseizoen 2017 een nieuwe proef op een groter oppervlakte te willen uitvoeren. Het gebruik van laser van een bepaalde sterkte kent risico's en vergt afgeschermd gebruik, daarom is de leverancier gevraagd een minder sterke laser in te zetten. De leverancier produceert de minder sterke laser inmiddels niet meer en geeft aan dat deze laser niet krachtig genoeg is om vogels te verjagen. Op basis hiervan heb ik besloten op dit moment geen verdere proeven te doen met lasers. Na de resultaten van de proef van het Faunafonds met de laser en eventuele nieuwe ontwikkelingen zal ik in de Nederlandse Regiegroep Vogelaanvaringen bespreken wat de koers ten aanzien van het gebruik van een laser wordt.

Pilotenopleidingen

In het Algemeen Overleg Luchtvaart van 1 juni 2016 heb ik de Kamer geïnformeerd over een werkgroep met onder meer de Hogeschool van Amsterdam en de Hanzehogeschool Groningen. Deze werkgroep had tot doel om te verkennen of de huidige bacheloropleiding luchtvaart aan een van de hogescholen kan worden uitgebreid met een opleiding tot piloot bij een erkende vliegschool. Het Ministerie van OCW heeft het advies van deze werkgroep overgenomen om voor een dergelijke combinatieopleiding een «status aparte» mogelijk te maken. Hierdoor maakt het Ministerie van OCW de opleiding mogelijk.

Een ander onderwerp is de financiering van de pilotenopleidingen na het eerdere besluit van de ABN-AMRO om hiermee te stoppen. Een werkgroep verkent op dit moment mogelijkheden om belanghebbende organisaties budget bij elkaar te brengen, waaruit leerlingpiloten gefinancierd kunnen worden. Hierbij is het idee dat na voltooiing van de opleiding en een aanstelling de piloten de financiering terug betalen. Tevens is een garantiefonds voorzien voor die gevallen waarin de opleiding niet succesvol kan worden voltooid of er geen passende baan wordt gevonden. Zowel lenM als OCW stellen zich op het standpunt dat het primair aan de Nederlandse luchtvaartsector is om zo'n financieringsbudget te vullen.

InselAir

Op 3 februari 2017 hebben de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) en ik uw Kamer geïnformeerd over de veiligheidssituatie van de luchtvaartmaatschappij Insel Air en ons besluit om uit voorzorg rijksambtenaren niet meer met Insel Air International BV te laten vliegen. In de brief van 21 februari heb ik u op de hoogte gebracht van diverse acties. Tijdens het Algemeen Overleg met uw Kamer op 23 februari jl. over luchtvaart heb ik u geïnformeerd over de veiligheid van InselAir¹⁶. Ik heb u in dit debat toegezegd als er meer nieuws is u te informeren.

¹⁵ Kamerstuk 31 936, nr. 388

¹⁶ Kamerstuk 31 936, nr. 387

De Curaçaose luchtvaartautoriteit en de ILT hebben twee overeenkomsten gesloten voor samenwerking en technische bijstand. Deze hulp is enerzijds gericht op de ondersteuning door de ILT bij het toezicht op InselAir en anderzijds nodig om het door de Nederlandse regering ingestelde vliegverbod voor Nederlandse ambtenaren met InselAir te kunnen opheffen.

Daarnaast is 31 augustus jl. besloten de surseance van betaling door InselAir Curaçao met een jaar te verlengen. InselAir krijgt zo ruimte om op orde te komen. Dit geeft reden tot voorzichtig optimisme, in die zin dat InselAir op dit moment geen extra financiële verliezen meer heeft. In september zal de organisatie verder worden afgeslankt. InselAir verzorgt de verbinding nu met twee Fokker 50's tussen Curaçao en Bonaire.

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