

Vergaderjaar 2017–2018

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 488

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 juni 2018

In aanloop naar het Algemeen Overleg Luchtvaart op 26 juni 2018, informeer ik u in deze brief alvast over:

- Regionale luchthavens;
- Onderwerpen rondom Lelystad Airport;
- (Rollenscheiding) MER;
- Aangepaste versies SEO rapporten «Capacity demand at Schiphol Airport in 2023» en «Capacity demand at Schiphol Airport in 2030».
- Meten van vliegtuiggeluid;
- Verkeersverdelingsregel;
- Emirates Airline;
- Uitfasering vervuilende vliegtuigen;
- Rapportage CO₂-emmissies luchtvaart;

Regionale luchthavens

Voor de verschillende (regionale) burgerluchthavens van nationale betekenis lopen trajecten om te komen tot (wijziging van de) luchthavenbesluiten. Voor Lelystad Airport en Maastricht Aachen Airport is wijziging aan de orde vanwege het herstel van de fouten in de invoergegevens voor de uitgevoerde geluidberekeningen. Ik verwacht de wijzigingsbesluiten na de zomer in procedure te brengen en dan ook aan uw Kamer in voorhang aan te bieden. Voor Groningen-Eelde en Rotterdam The Hague Airport ben ik in afwachting van de aanvraag voor een Luchthaven-besluit. Pas daarna kan ik het traject om te komen tot vaststelling van de luchthavenbesluiten voor deze luchthavens starten. Ik verwacht dat de start niet eerder dan eind 2018 of begin 2019 aan de orde is. Vooruitlopend daarop laat ik al wel de invoergegevens voor de uit te voeren geluidberekeningen voor Groningen-Eelde en Rotterdam The Hague controleren en valideren, in lijn met de aanpak die voor Lelystad en Maastricht is gevolgd.

Eindhoven Airport

In het Algemeen Overleg Luchtvaart van 25 januari 2018 zijn vragen gesteld over de stand van zaken naar het onderzoek flankerende maatregelen hinderbeperking Eindhoven Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 459). Ik heb toegezegd daarover informatie te vragen bij de Uitvoeringstafel Eindhoven Airport (UEA). In bijgevoegde antwoordbrief treft u die informatie aan (zie bijlage 1)¹. Op dit moment zijn de volgende ideeën in beeld voor een verkenning of een pilot:

- Olifantsgras voor het dempen of absorberen van grondgeluid;
- Een ribbellandschap voor het verstrooien van grondgeluid;
- Onderzoek naar de effecten van twee methoden voor het opstijgen (NADP1 en NADP2) qua geluidsbelasting voor omwonenden en de regio;
- Bij (vervangings)investeringen op Eindhoven Airport ligt de focus op duurzame alternatieven. Een voorbeeld daarvan is de vervanging van apparatuur voor het afhandelen van vliegtuigen door elektrische/ duurzame apparatuur.

De regiegroep van de UEA beziet welke ideeën op welk moment een verdere uitwerking krijgen. Naast de initiatieven van de UEA lopen er bij de gemeenten rondom de luchthaven projecten en plannen voor het verbeteren van de leefomgeving. Deze kunnen ook een bijdrage leveren aan het in beeld brengen van de ervaren overlast en het beperken van de hinder. Een voorbeeld hiervan is het programma Gezonde Stad van de gemeente Eindhoven waarbinnen onderzocht wordt of er een project kan worden opgezet voor het meten van luchtkwaliteit en of er met (een aanvulling op) dit systeem ook geluid kan worden gemeten.

Rotterdam The Hague Airport

Ik heb op 10 april 2018 een gesprek gehad met de voorzitter van de Bestuurlijke regiegroep Rotterdam (bestaande uit vertegenwoordigers van de provincie Zuid-Holland en de gemeenten Rotterdam, Schiedam en Lansingerland) over haar advies over draagvlak voor de ontwikkeling van Rotterdam The Hague Airport. Strekking van het advies is dat er geen draagvlak voor groei is, maar dat ruimte voor groei van het commercieel verkeer gezocht kan worden binnen de bestaande gebruiksruimte (bijvoorbeeld door uitplaatsing van de trauma- en politiehelikopter). In het gesprek hebben we het volgende afgesproken: *De Minister koppelt de besluitvorming over de lange termijn ontwikkeling van RTHA aan de Luchtvaartnota 2020–2040 (gereed 2019) en aan de herziening van het Nederlands luchtruim (niet eerder dan 2023 gereed). Tot die tijd is de Minister slechts bereid te bezien of een marginale toename van de geluidsruimte kan worden vergund indien er regionaal draagvlak is. De Minister is daarbij voorstander van één geluidsruimte voor al het vliegverkeer – commercieel en maatschappelijk. Ook zullen dan eerst afspraken moeten worden gemaakt over de randvoorwaarden waarna bijstellingen van de geluidsruimte eventueel zouden kunnen worden verwezenlijkt. Zorgvuldigheid en betrokkenheid van de omgeving blijven daarbij van belang.*

Dit is ook gedeeld met de directie van de luchthaven. Vanuit deze afspraak zal ik met de regio en de luchthaven bezien wat dit betekent voor het vast te stellen luchthavenbesluit.

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

Op grond van de wet Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (RBML) zijn de afgelopen jaren Commissies Regionaal Overleg (CRO's) rond de luchthavens van nationale betekenis ingesteld. Wettelijke taak van de CRO's is om door overleg van diverse betrokkenen een gebruik van de luchthaven te bevorderen dat zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van die betrokkenen. De CRO's fungeren als zodanig als structureel platform voor overleg tussen de exploitant van de luchthaven, de luchtvaartsector en de omgeving. Daarbij kan een breed scala aan onderwerpen aan de orde komen.

In de Rijksbegroting 2017 is opgenomen dat de CRO's worden geëvalueerd. Bij dezen doe ik u de evaluatie toekomen (zie bijlage 2)². Belangrijke bevindingen zijn:

- De CRO's voldoen in de regel aan de in wet- en regelgeving genoemde bepalingen inzake onder andere de samenstelling, de organisatie en verslaggeving;
- De meeste leden en oud-leden van CRO's die aan dit onderzoek hebben deelgenomen beoordelen het algemeen functioneren ervan als neutraal tot goed (ruim 80 procent);
- Zonder CRO's zou de communicatie tussen partijen waarschijnlijk formeler zijn, trager verlopen en ook sneller kunnen verharderen;
- Over de rol van de voorzitter zijn respondenten positief, en zijn er nauwelijks tot geen verschillen tussen de afzonderlijke CRO's.

Tegelijkertijd wordt in de evaluatie in overweging gegeven om te bezien of de huidige wettelijke taak gehandhaafd moet blijven of mogelijk verruimd kan worden. Dit punt zal ik bezien in het kader van de bredere aanpak van het omgevingsmanagement en neem ik mee in de Luchtvaartnota.

Onderwerpen rondom Lelystad Airport

Definitieve uitkomsten real-time simulaties aansluitroute

In mijn brief van 21 februari jl. heb ik uw Kamer geïnformeerd³ over mijn voorgenomen besluit over de tijdelijke aansluitroutes van Lelystad Airport tot 10.000 vliegtuigbewegingen groot commercieel verkeer. Daarbij heb ik u ook aangegeven⁴ dat, als gevolg van de validatie van de aansluitroutes, en omwille van de vliegveiligheid en operationele uitvoerbaarheid wijzigingen konden optreden in het ontwerp van de aansluitroutes. Op 13 juni jl. heeft LVNL mij, mede namens CLSK, geïnformeerd over de definitieve resultaten van de real-time simulaties, die als bijlage zijn opgenomen⁵. Hieruit zijn enkele aandachtspunten naar voren gekomen die hebben geleid tot aanpassing van het routeontwerp. Hieronder licht ik de belangrijkste aanpassingen kort toe:

- Naar aanleiding van verzoeken uit de internetconsultatie en het bewonersadvies is de haalbaarheid van het samenvoegen van routes boven Noord-Holland en Friesland getoetst. LVNL en CLSK hebben hierover positief geconcludeerd. Ik heb uw Kamer op 25 april jl. geïnformeerd dat één van de routes is vervallen⁶.
- Uit de simulatie bleek dat de voorgestelde route naar Lelystad boven een gedeelte van Noord-Brabant te veel potentiële conflicten opleverde. In dit gebied komen verkeerstromen vanuit o.a. Schiphol,

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

³ Kamerstuk 31 936, nr. 462.

⁴ Kamerstuk 31 936, nr. 462, Bijlage 2 – Planning.

⁵ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

⁶ Kamerstuk 31 936, nr. 479.

Rotterdam en Eindhoven bij elkaar. Om die reden is een wijziging – op grote hoogte – nodig aan de inkomende Lelystad route vanuit sector 3. De aangepaste route zal deels gebruik maken van een bestaande route naar Eindhoven Airport. LVNL geeft aan dat inkomend verkeer hier vliegt op een hoogte tussen de 11.000 voet (ca 3.3 km) en 18.000 voet (ca 5.4 km). Bestaand verkeer van en naar andere luchthavens vliegt ook in deze hoogteband. Vliegen op deze grote hoogte heeft geen effect op (wettelijke) milieunormen. Ondanks de grote hoogte zijn, in het kader van zorgvuldigheid de provincie Noord-Brabant en betreffende gemeenten recent hierover geïnformeerd.

- Om technisch-operationele redenen is het noodzakelijk een klein verbindingsstuk te ontwerpen tussen de inkomende route uit sector 3 en het wachtgebied in de omgeving van Lochem. Dit verbindingsstuk is nodig zodat, in het uitzonderlijke geval van een storing van communicatiesystemen, vliegtuigen het wachtgebied kunnen bereiken en verlaten.

Met de afronding van de real-time simulaties is een belangrijke stap voorwaarts gezet naar een vastgesteld routeontwerp voor Lelystad Airport. De komende periode zullen LVNL en CLSK de benodigde vervolgstappen zetten ter afronding van het ontwerp. Zo zullen de routes worden gevalideerd in een vliegsimulator en zullen de routes als onderdeel van het validatieproces worden afgevlogen. Vervolgens zal de definitieve veiligheidsanalyse ter toetsing worden voorgelegd aan ILT en MLA.

Onderzoek naar de risico's op vogelaanvaringen

Op 18 april 2018 heb ik toegezegd u te informeren over de resultaten van het onderzoek naar de risico's op aanvaringen dat uitgevoerd wordt in het kader van het monitoringsprogramma vogelstanden en -bewegingen in de omgeving van de luchthaven Lelystad⁷. In dit onderzoek is aandacht besteed aan aanvaringsrisico's tijdens de specifieke start- en naderingsprocedures van en naar Lelystad Airport (op vlieghoogtes tussen 600 en 1.800 meter). Dit is gedaan omdat deze afwijken van de voor de overige luchthavens gebruikelijke starts en naderingen. Het onderzoek is uitgevoerd op vergelijkbare wijze als het onderzoek in het kader van de actualisatie van het MER Lelystad Airport. In dat onderzoek is het aanvaringsrisico met trekvogels onderzocht op de tijdelijke aansluitroutes (op vlieghoogtes tussen 1.800 en 3.200 meter). De resultaten van beide onderzoeken zijn samengevoegd. Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat geen extra aandacht noodzakelijk is voor de vliegbewegingen van trekkende vogels in de luchtlagen boven 600 meter.

Het monitoringsprogramma wordt ongewijzigd voortgezet. Hiervoor wordt momenteel een nulmeting uitgevoerd tot circa 6 kilometer buiten de luchthaven van de vogelstanden en van de dagelijkse vogelbewegingen. Op basis van deze nulmeting wordt bepaald hoe vaak vogeltellingen nodig zijn en welke maatregelen mogelijk opgenomen worden in de faunabeheerplannen. Het rapport «Vormen vliegbewegingen van lokale vogels en trekkende vogels een risico voor het luchtverkeer van en naar Lelystad Airport?» vindt u als bijlage bij deze brief⁸.

Belevingsvlucht

Ik heb u in december jl. laten weten bereid te zijn om op verzoek van verschillende gemeenten en bewoners een belevingsvlucht op de

⁷ Kamerstuk 31 936, nr. 477.

⁸ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

aansluitroutes voor Lelystad Airport te organiseren. Op woensdag 30 mei jl. heeft deze plaatsgevonden. Mede op het verzoek van het lid Kröger (GroenLinks) informeer ik u daarover. Doel van de belevingsvlucht was mensen in staat te stellen de effecten van een vliegtuig over de Lelystad-routes in de praktijk te laten ervaren. Het vliegtuig, type Boeing 737-800 van Transavia, waarmee gevlogen is, is representatief voor de toestellen die gaan vliegen vanaf Lelystad Airport.

Om er zeker van te zijn dat de vlucht naar tevredenheid van verzoekers zou worden uitgevoerd, heb ik een Regiegroep samengesteld onder voorzitterschap van onafhankelijk voorzitter Hans van der Vlist. Zij hebben de organisatie van de belevingsvlucht ter hand genomen en ambtenaren van mijn ministerie hebben daarbij gefaciliteerd. Het ging daarbij om de wijze van vliegen, meten en beleven. Via de website van de belevingsvlucht konden geïnteresseerden meer informatie krijgen over deze aspecten; daar hebben 135.000 bezoekers op de dag van de vlucht gebruik van gemaakt. In regionale media is de vlucht aangekondigd via advertenties en ik heb alle gemeenten onder de route verzocht de vlucht bekend te maken bij haar inwoners. Hier is goed gehoor aan gegeven. Op diverse plaatsen waren bijeenkomsten om gezamenlijk de vlucht te ervaren. Ook in de (social) media is er veel aandacht voor geweest.

In opdracht van het ministerie zijn op elf locaties onder de route metingen verricht om het piekgeluid te meten. De meetresultaten waren tijdens de vlucht af te lezen op een daartoe ingerichte website en zijn ook snel na de vlucht gepubliceerd. Ongeveer 15.000 mensen hebben tijdens de vlucht live naar de metingen gekeken.

Doel van het belevingsonderzoek is mensen de gelegenheid te geven hun mening te geven over de belevingsvlucht. Het doel was niet om een representatief oordeel van de Nederlandse bevolking over Lelystad Airport te geven. In het kader van de transparantie zijn de eerste resultaten snel openbaar gemaakt. Het onderzoeksbureau is op dit moment nog bezig met het verwerken van de resultaten. Deze zullen nog enkele weken op zich laten wachten. Ongeveer zesduizend mensen hebben de enquête ingevuld. Ik heb de indruk dat met de uitvoering van de belevingsvlucht invulling is gegeven aan de behoefte van veel bewoners om het geluid van een vliegtuig op de toekomstige aanvliegroutes te kunnen ervaren. Wat mij betreft is daarmee het doel gediend.

Aanbevelingen Commissie voor de m.e.r.

Op 18 april jl. heb ik uw Kamer reeds aangegeven hoe ik met de aanbevelingen van de Commissie voor de m.e.r. omga⁹. Bij de evaluatie bij 7.000 bewegingen wordt getoetst of de onderliggende aannames en daarmee de beschreven milieueffecten uit de MER-actualisatie (nog steeds) gelden. Bekeken wordt hoe de praktijk van vliegen zich ontwikkelt. De evaluatie bij 25.000 bewegingen wordt uitgevoerd, zoals eerder hierover met uw Kamer gecommuniceerd is. Daarbij wordt ook gekeken naar alle onderzochte milieueffecten en de effectiviteit van mitigerende maatregelen. Ook wordt gekeken naar de uitvoering van de businesscase en de werkgelegenheidseffecten.

Kort na 18 april jl. heeft het lid Kröger (GroenLinks) nog een aanvullende vraag gesteld over hoe wordt omgegaan met het advies van de Commissie voor de m.e.r. op Lelystad Airport wanneer de situatie ontstaat dat het MER de uiteindelijke milieueffecten niet meer beschrijft. Daarop heb ik aangegeven dat als er nieuwe inzichten naar voren komen,

⁹ Kamerstuk 31 936, nr. 477.

bijvoorbeeld als gevolg van de herindeling van het luchtruim, dat dan zal worden beoordeeld of het MER nog steeds de verwachte milieueffecten beschrijft. De consequenties van die herindeling voor de (aansluit-)routes, waaronder de wettelijke geluidscontouren, zullen hiervoor moeten worden gezien. Eerst dan zal duidelijk worden of en, zo ja, welke effecten opnieuw in beeld moeten worden gebracht. Het eerste op voorhand aangewezen moment is bij de evaluatie bij 7.000 vliegtuigbewegingen.

Tot slot

Over mijn toezegging om te bezien of en zo ja op welke wijze het maximum van 10.000 vliegbewegingen voor vakantieverkeer kan worden vastgelegd, informeer ik uw Kamer deze zomer.

(Rollenscheiding) MER

Ten aanzien van de actualisatie van het MER voor het Luchthavenbesluit Lelystad is binnen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een ambtelijke functiescheiding aangebracht tussen de rol van initiatiefnemer en bevoegd gezag, omdat beide rollen door het ministerie zijn vervuld. Voor het MER Schiphol ten behoeve van de wijziging van het Luchthavenbesluit Schiphol voor het nieuwe normen- en handhavingstelsel (LVB NNHS) wordt binnen het ministerie een functiescheiding aangebracht in de adviserende rol richting de opsteller van (of initiatiefnemer voor) het MER en de rol van bevoegd gezag. In het overleg met de Commissie m.e.r. is gebleken dat de Commissie zich hierin kan vinden.

Op dit moment wordt er door Schiphol gewerkt aan de totstandkoming van het MER om te komen tot implementatie van het nieuwe normen- en handhavingstelsel (NNHS). Al eerder is uw Kamer geïnformeerd dat de geluidseffecten voor het MER opnieuw worden berekend conform de nieuwste inzichten met het Europese voorschrift Doc29¹⁰. Na het opstellen van het rekenmodel met Doc29 zijn de MER-berekeningen met Doc29 gestart. De MER zelf is daardoor later dan voorzien gestart en bevindt zich daardoor op dit moment in de afrondende fase. Gezien de complexiteit van de berekeningen is er meer tijd nodig voor het zorgvuldig afronden van analyses. Zodra de berekeningen en de bijhorende checks en balances inclusief de peer review door een Britse deskundige van de CAA zijn afgerond zult uw Kamer het MER toegestuurd krijgen. Ik ga in overleg met Schiphol om te bezien hoe er technische inspraak op het MER georganiseerd kan worden.

Aangepaste versie SEO rapporten «Capacity demand at Schiphol Airport in 2023» en «Capacity demand at Schiphol Airport in 2030»

In één van de bijlagen bij de Kamerbrief over economische onderzoeken die deel uitmaken van de feitenbasis voor besluitvorming over de toekomst van Schiphol d.d. 3 mei 2018 (Kamerstuk 29 665, nr. 290) is per abuis een omissie geslopen die onlangs is hersteld. Het betreft de SEO studies over de capaciteitsbehoefte op Schiphol in 2023 en in 2030. In die studie werd per abuis gesteld dat de Nederlandse slotcoördinator (ACNL) de capaciteitsdeclaratie van de luchthaven Schiphol vaststelt. Dat is niet aan de slotcoördinator maar aan de luchtvaartsector. Dit is in de gehele studie gecorrigeerd. Volledigheidshalve treft u beide aangepaste rapporten bij deze brief aan¹¹.

¹⁰ Kamerstuk 29 665, nr. 234.

¹¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

Meten van vliegtuiggeluid

Ik heb toegezegd om voor het zomerreces uw Kamer te informeren over de rol die metingen van vliegtuiggeluid kunnen spelen in relatie tot berekeningen. Ik heb daartoe verschillende acties in gang gezet om een goed beeld te krijgen van wat potentieel kansrijke toepassingen zijn van het meten van vliegtuiggeluid. Zo heb ik het Nederlands Lucht- en ruimtevaartcentrum (NLR) opdracht gegeven om een trendvalidatie uit voeren die meer inzicht geeft in de relatie tussen meten en berekenen van vliegtuiggeluid rondom de luchthaven Schiphol. Ook inventariseer ik wat we kunnen leren van ervaringen bij luchthavens in het buitenland en in andere sectoren. In dat verband heb ik o.a. de Britse deskundige van de CAA, die een peer review uitvoert in het kader van het MER Schiphol, gevraagd mij hierover ook te adviseren in het licht van zijn ervaringen bij o.a. Londen Heathrow. Daarnaast wordt er binnen de Omgevingsraad Schiphol (ORS) gekeken naar mogelijke toepassingen voor het meten van vliegtuiggeluid. Wanneer het rapport, de besprekingen en de peer-review zijn afgerond, zal ik uw Kamer nader informeren over potentiële kansrijke toepassingen ten aanzien van het meten van vliegtuiggeluid en de conclusies die ik daaraan verbind. Hierbij zal de focus eerst liggen op Schiphol en zal ik op basis daarvan vervolgens bezien wat de consequenties zijn voor metingen rond regionale luchthavens.

Verkeersverdelingsregel

Uw Kamer heeft in het debat van 15 mei jl. vragen gesteld over de verkeersverdelingsregel (Handelingen II 2017/18, nr. 80, item 16). In lijn met de motie Van Helvert c.s., waarin het kabinet wordt gevraagd zich maximaal in te spannen om door middel van heldere (juridische) instrumenten te voorkomen dat de capaciteit op Lelystad beschikbaar komt voor bestemmingen en/of luchtvaartmaatschappijen die niet zijn verplaatst van Schiphol naar Lelystad (Kamerstuk 31 936, nr. 412), wordt een verkeersverdelingsregel uitgewerkt voor het geval de marktbenadering onvoldoende effect sorteert. Eind vorig jaar is een concept van de verkeersverdelingsregel geconsulteerd bij marktpartijen. Op basis van deze consultatie en gesprekken met de Europese Commissie wordt deze regel momenteel verder uitgewerkt.

Op hoofdlijnen houdt de verkeersverdelingsregel die nu wordt uitgewerkt in dat de capaciteit op Lelystad Airport gereserveerd wordt voor verkeer dat afkomstig is van Schiphol. Met andere woorden: luchtvaartmaatschappijen kunnen in principe alleen capaciteit op Lelystad Airport krijgen voor zover zij vakantievluchten opgeven op Schiphol. Daarnaast wordt de capaciteit die ten gevolge van de verplaatsing vrijkomt op Schiphol via de verkeersverdelingsregel wordt gereserveerd voor mainportgebonden verkeer, meer concreet: intercontinentale vluchten en de bijbehorende zogenoemde feedervluchten. Op die manier wordt er, in lijn met de doelstellingen van het selectiviteitsbeleid, op Schiphol groei mogelijk gemaakt voor mainportgebonden verkeer.

Met het bovenstaande wordt dus van overheidswege verzekerd dat Lelystad Airport functioneert als «overloopvluchthaven» van Schiphol; autonome groei op Lelystad Airport wordt voorkomen, waarmee de volledige capaciteit van Lelystad kan worden benut door vakantieverkeer afkomstig van Schiphol. Ook wordt hierbij verzekerd dat de capaciteit die ten gevolge van de verplaatsing van vakantieverkeer vrijkomt op Schiphol gereserveerd wordt voor mainportgebonden verkeer. Het is van belang om te benadrukken dat de verkeersverdelingsregel, zoals die wordt uitgewerkt naar aanleiding van de consultatie van marktpartijen en informele gesprekken met de Europese Commissie, luchtvaartmaatschap-

pijen niet dwingt om vluchten te verplaatsen vanaf Schiphol. De verkeersverdelings-regel creëert de juridische randvoorwaarden, maar het is aan de markt om hier invulling aan te geven.

Hierbij is ook de mogelijke invoering van secundaire slothandel op Schiphol relevant. Zoals op 15 juni jl. schriftelijk aan uw Kamer gemeld (Kamerstuk 29 665, nr. 330) wordt de mogelijke invoering hiervan in samenhang gezien met de verkeersverdelingsregel en de verdere vormgeving van het selectiviteitsbeleid.

Verder wordt een belangrijke kanttekening geplaatst. De verkeersverdelingsregel is een maatregel die beoordeeld en goedgekeurd moet worden door de Europese Commissie, alvorens deze in werking kan treden. De Europese Commissie toetst de maatregel op basis van Europese Verordening 1008/2008. Hierbij moet voldaan worden aan de voorwaarden ten aanzien van de beginselen van non-discriminatie, evenredigheid, transparantie en objectiviteit. In het verleden is gebleken dat de Europese Commissie verkeersverdelingsregels kritisch toetst (bijvoorbeeld in Frankrijk en Italië). Ik streef ernaar deze verkeersverdelingsregel voor het zomerreces te kunnen aanmelden bij de Europese Commissie. Op dat moment zal ik Uw Kamer nader informeren. De Europese Commissie heeft een half jaar om de verkeersverdelingsregel te beoordelen.

Emirates Airline

Emirates Airline (Dubai, Verenigde Arabische Emiraten (VAE)) is voornemens een derde dagelijkse frequentie uit te voeren op de route tussen Dubai en Amsterdam. Sinds 2010 voert Emirates vluchten uit op deze route. Daarvóór was KLM de enige aanbieder. Op grond van de aanhoudend sterke groei van de vraag naar vervoer op deze route, heeft Emirates een derde frequentie opgenomen in haar schema voor het winter 2018/2019 seizoen. Emirates heeft sinds 2016 het type A380 ingezet op de route naar Amsterdam, maar wil voor deze derde frequentie een iets kleinere B777 inzetten. De luchtvaartovereenkomst tussen Nederland en de VAE heeft een open karakter en legt geen beperkingen op ten aanzien van het aantal maatschappijen dat aangewezen mag worden, het aantal frequenties dat gevlogen mag worden of het type toestel dat ingezet mag worden. De luchtvaartovereenkomst legt echter wel een beperking op ter voorkoming van prijsdumping en onredelijke schade aan de maatschappij(en) van het andere land.

In reactie op de snelle groei van Emirates, heeft het Ministerie van IenW in 2015¹² en 2017 (zie bijlage Emirates Airline SEO monitor)¹³ onderzoek laten doen om te bepalen of de maatschappijen van de VAE (Emirates uit Dubai en Etihad uit Abu Dhabi) zich houden aan de bepalingen van het luchtvaartverdrag t.a.v. prijsdumping en het toebrengen van onredelijke schade. De resultaten van beide onderzoeken geven aan dat Emirates een sterke concurrent is van KLM, maar dat er geen sprake is van prijsdumping of onredelijke schade.

Als één van de drie zgn. «Gulf carriers» is Emirates tezamen met Etihad en Qatar Airways lange tijd bekritiseerd door de grote Amerikaanse en Europese luchtvaartmaatschappijen. De drie «Gulf carriers» werden beschuldigd van vermeende oneerlijke concurrentie als gevolg van onrechtmatige staatsteun. Voor dit laatste is geen bewijs geleverd en onlangs is tussen de Amerikaanse maatschappijen en die uit de VAE afgesproken dit voorlopig te laten rusten. Ook de Europese Commissie

¹² Kamerstuk 31 936, nr. 324.

¹³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

heeft een aangekondigd onderzoek naar bewijs voor oneigenlijke staatssteun en prijsdumping niet doorgezet.

Er is onder de huidige omstandigheden geen grond om Emirates goedkeuring te onthouden voor een derde frequentie. Ik zal echter blijven monitoren of er ook in de toekomst binnen de kaders van de luchtvaart-overeenkomst gevlogen wordt. Mocht uit deze monitoring blijken dat er sprake is van prijsdumping of onredelijke schade aan Nederlandse luchtvaartmaatschappijen, dan zal ik gebruik maken van de mogelijkheden die de luchtvaartovereenkomst biedt en contact opnemen met de relevante luchtvaartautoriteiten.

Uitfasering van vervuilende vliegtuigen

Tijdens het debat van 15 mei jl. heb ik uw Kamer – en in het bijzonder het lid Paternotte – toegezegd per brief terug te komen op de beperking in EU regelgeving om over te gaan tot uitfasering van vervuilende vliegtuigen.

Competenties

De nationale competentie van een EU-lidstaat tot het treffen van milieu-maatregelen op het gebied van de luchtvaart wordt begrensd door de EU bevoegdheid op milieugebied. Voor de EU-bevoegdheid bestaan verschillende grondslagen. De ruimte voor nationale maatregelen wordt door die grondslagen bepaald. De belangrijkste grondslagen in het verdrag voor de werking van de Europese Unie (VWEU) zijn:

- De milieutitel (artikel 192 e.v.). Dit is een algemene grondslag waarbij sprake is van gedeelde bevoegdheden van de EU en lidstaten. De milieutitel geeft lidstaten een ruime mogelijkheid voor het stellen van aanvullende, verdergaande nationale maatregelen (artikel 193).
- Het vervoershoofdstuk (artikel 100, tweede lid). De mogelijkheid van het stellen van nationale maatregelen is hier beperkt tot afwezig. Lidstaten kunnen alleen nationale maatregelen nemen wanneer de EU geen maatregelen heeft genomen. Zodra de EU wel maatregelen heeft genomen vervalt de nationale competentie. De mogelijkheid tot het stellen van verdergaande nationale maatregelen (artikel 193) is niet van toepassing op dit hoofdstuk. Lidstaten hebben hooguit een beperkte mogelijkheid tot het nemen van alternatieve maatregelen.

Uitfasering o.b.v. geluid en/of emissies

De uitfasering van vliegtuigen kan door het stellen van (certificatie)eisen aan de prestaties van het luchtvaartuig. De toelating wordt beperkt indien de prestaties van het luchtvaartuig niet binnen de gestelde grenswaarden vallen. Op het gebied van product- en ontwerp-eisen worden op grond van het vervoershoofdstuk EU-maatregelen genomen in de EASA basisverordening. De huidige verordening, maar vooral ook de binnenkort vast te stellen nieuwe EASA-verordening, schrijft voor dat luchtvaartuigen, dan wel hun onderdelen en uitrustingsstukken op het gebied van geluid en emissies moeten voldoen aan milieubeschermingseisen. Daartoe wordt expliciet verwezen naar Bijlage 16 bij het ICAO verdrag dat standaarden bevat voor de certificatie van luchtvaartuigen. Aanvullende, verdergaande nationale maatregelen zijn in dit kader in beginsel niet mogelijk. Eventuele aanpassing van de verordening-eisen kan uitsluitend via EU procedures.

Bijzondere regels m.b.t. geluid

Specifiek voor luchthavens met meer dan 50.000 vliegtuigbewegingen is ook de EU-verordening inzake geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen (598/2014) van toepassing. In Nederland heeft op dit moment alleen

Schiphol meer dan 50.000 vliegtuigbewegingen. Deze verordening is ook gebaseerd op het vervoershoofdstuk waarbij er geen ruimte is voor verdergaande nationale eisen dan die van deze verordening. Expliciet onderdeel van de verordening zijn bepalingen met betrekking tot welke vliegtuigen mogen worden uitgefaseerd op basis van geluid. Zogenaamde hoofdstuk 1 en 2 vliegtuigen zijn in beginsel verboden op luchthavens in de gehele EU. De verordening biedt ruimte om nationaal – tot op zekere hoogte – ook een deel van hoofdstuk 3 vliegtuigen te weren op Schiphol. Overigens zou – gelet op het zeer beperkte aantal vluchten (minder dan 0,5%) op Schiphol van vliegtuigen die binnen deze categorie vallen – het geluideffect van het weren van dat deel van hoofdstuk 3 vliegtuigen zeer beperkt zijn. Ik zal in EU verband bekijken of er medestanders zijn voor het verruimen van de EU kaders ten aanzien van de uitfasering van de meest luidruchtige en vervuilende vliegtuigen.

Rapportage CO₂-emissies luchtvaart

Tijdens het VSO van 19 april jl. inzake ICAO en klimaat en luchtvaart heb ik toegezegd te antwoorden op de vraag van het lid Kröger (GroenLinks) op welke manieren al wordt gerapporteerd over de CO₂-emissies van de luchtvaart van en naar Nederland en hoe deze worden gemonitord (Handelingen II 2017/18, nr. 75, item 8). Ik wil u hiervoor primair verwijzen naar www.emissieregistratie.nl waar per component en per emissiebron de emissies zijn opgenomen. Deze emissieregistratie wordt uitgevoerd in opdracht van mijn ministerie. De regie en aansturing van de emissieregistratie is ondergebracht bij het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM).

Een aantal bij de emissieregistratie betrokken organisaties leveren deskundigen voor de taakgroepen, die de emissieregistratie daadwerkelijk uitvoeren, en gegevens waaruit de emissies in Nederland worden vastgesteld. Gezamenlijk zijn deze organisaties verantwoordelijk voor het verzamelen, bewerken, beheren, registreren en rapporteren van emissiedata, zodat de betrokken ministeries aan de nationale en internationale verplichtingen op het gebied van emissierapportages kunnen voldoen. Eén van deze taakgroepen is de taakgroep verkeer en vervoer waar de emissies naar bodem, water en naar lucht vastgesteld worden als gevolg van verkeer en vervoer. Hier worden ook de emissies als gevolg van de luchtvaart vastgesteld. Vertegenwoordigd in deze taakgroep zijn het RIVM, PBL, CBS, RWS, Deltares en TNO. Zoals ik tijdens het VSO al aangaf, houdt ook het CBS de broeikasgasemissies bij (www.cbs.nl) zoals die door de Nederlandse luchtvaartsector wordt uitgestoten. Dit is met inbegrip van de uitstoot in het buitenlandse luchtruim.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga