

Vergaderjaar 2015–2016

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 296

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 september 2015

Mede naar aanleiding van mijn toezeggingen in het Algemeen Overleg Luchtvaart van 4 juni 2015 (Kamerstuk 31 936, nr. 292) en het VAO Luchtvaart van 18 juni 2015 (Handelingen II 2014/15, nr. 98, item 4) en in aanloop naar het op 30 september 2015 geplande Algemeen Overleg Luchtvaart informeer ik u hierbij over de volgende onderwerpen:

- Ontwikkelingen bij KLM
- Concurrentie met luchtvaartmaatschappijen uit Golfstaten
- Benoeming voorzitter Omgevingsraad Schiphol
- Grenswaarden geluid en anticiperend handhaven
- Convenant vogelaanvaringen
- Passagiersrechten
- Kwaliteit cabinelucht
- Tussenvonnissen rechtbank Faro ramp

Ontwikkelingen bij KLM

In het ordedebat van 3 september jl. heeft de Kamer gevraagd om een reactie op de ontwikkelingen bij KLM, mede naar aanleiding van berichten in de Telegraaf van 3 september jl. over mogelijke ontslagen bij KLM (Handelingen II 2014/15, nr. 108, item 6).

Op 11 september jl. heeft KLM verder gemeld dat er in een afsluitend overleg een definitief CAO-akkoord is bereikt met de bonden voor grond- en cabinepersoneel, na het akkoord van de ledenraad van de pilotenvakbond VNV van 8 september jl. Dit betekent volgens KLM dat deze drie CAO's nu geïmplementeerd kunnen worden.

KLM heeft in een kort bericht op de KLM website eveneens op 3 september aangegeven dat in het artikel van de Telegraaf, dat is gebaseerd op een interne KLM column van de CEO de heer Elbers, een onjuiste conclusie wordt getrokken en dat in de column van de heer Elbers niet over gedwongen ontslagen wordt gesproken. De heer Elbers

geeft in zijn column aan dat KLM met de ondernemingsraad in overleg is over vernieuwing van mobiliteitsafspraken en men een transitiecentrum wil opzetten waarover later deze maand meer duidelijkheid komt. Tevens heeft KLM laten weten dat gedwongen ontslagen niet kunnen worden uitgesloten. Zodra dat aan de orde mocht zijn, wordt dat eerst met de werknemers en vakbonden besproken, aldus de heer Elbers.

Verder is bij brief van 6 juli 2015 (Kamerstuk 31 936, nr. 288) uw Kamer naar aanleiding van een motie Van Helvert c.s. (Kamerstuk 31 936, nr. 285) geïnformeerd over de overleggen die mijn collega's en ik hebben gevoerd met de bestuurders van Air France KLM, KLM en de Franse regering. Het kabinet blijft de ontwikkelingen ook de komende tijd op de voet volgen en nauw contact houden met de genoemde gesprekspartners.

Concurrentie met luchtvaartmaatschappijen uit Golfstaten

Tijdens het Algemeen Overleg Luchtvaart van 4 juni 2015 heb ik uitgebreid met uw Kamer gesproken over de luchtvaartpolitieke relatie met de Golfstaten. Van belang is ook de motie van de leden Visser en Leenders (Kamerstuk 31 936, nr. 284), ingediend tijdens het VAO van 18 juni jl. De kern van mijn lijn is dat het belangrijk is om tempo te maken met een gezamenlijke Europese aanpak. Ik heb daartoe na het AO ook concrete stappen ondernomen.

Met het oog op de voorziene EU-onderhandelingen met de Golfstaten verleent Nederland op dit moment geen nieuwe verkeersrechten. Dat zou immers de onderhandelingspositie van de EU verzwakken, zeker waar het grote «hub»-luchthavens betreft. Daarom heb ik mijn collega's in Frankrijk, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk geïnformeerd over de Nederlandse lijn en hen opgeroepen om deze lijn over te nemen. Ook is gevraagd om gezamenlijk druk te houden op het proces om te komen tot het onderhandelingsmandaat voor de Europese Commissie. In aanvulling hierop heeft Nederland deze zomer tijdens diverse bijeenkomsten met andere lidstaten en de Europese Commissie benadrukt dat het volgens ons wenselijk is om in de aanloop naar het onderhandelingsmandaat een eensgezinde EU-positie te handhaven en geen individuele onderhandelingen met de Golfstaten te voeren teneinde de toekomstige EU-onderhandelingspositie niet te schaden. Ook heeft Nederland daar het belang benadrukt dat de Europese Commissie het verzoek om een onderhandelingsmandaat voortvarend oppakt.

Het voorstel van de Europese Commissie voor een onderhandelingsmandaat wordt dit najaar verwacht. Ik houd actief de vinger aan de pols bij de Commissie wat betreft de voortgang.

Benoeming voorzitter Omgevingsraad Schiphol

Per 29 januari 2015 is de Omgevingsraad Schiphol (ORS) van start gegaan. De bewonersvertegenwoordigers zijn inmiddels door hun achterbannen verkozen en ook de overige leden van de ORS zijn formeel geïnstalleerd. Tevens ligt een breed gedragen werkprogramma voor beide onderdelen van de ORS, waarmee op een effectieve en efficiënte manier wordt bijgedragen aan de dialoog over de ontwikkeling van Schiphol en haar omgeving.

Met de succesvolle afronding van de hierboven genoemde stappen heb ik het proces in gang gezet om de eerste voorzitter van de ORS te benoemen.

Middels deze brief kan ik u informeren over het feit dat ik, gehoord de delegaties in de Omgevingsraad Schiphol (ORS), de heer J.G.M. Alders heb benoemd als eerste voorzitter van de Omgevingsraad Schiphol en de opdracht gegeven de uitvoering van het werkprogramma van de ORS ter hand te nemen. De heer Alders is volgens de delegaties van de ORS in deze fase van overgang van CROS en Alderstafel naar de ORS de beste kandidaat om de ORS succesvol van start te laten gaan. De benoeming is voor de duur van twee jaar en treedt met terugwerkende kracht in werking vanaf 1 juli 2015.

Grenswaarden geluid en anticiperend handhaven

De partijen in de ORS (voorheen Alderstafel) hebben afgesproken dat het wenselijk is om vooruitlopend op de definitieve verankering van het nieuwe normen- en handhavingstelsel in wet- en regelgeving, de verkeersafhandeling te blijven uitvoeren volgens de regels voor het strikt preferentieel baangebruik. Afgesproken is dat bij dreigende overschrijdingen van grenswaarden geen stuurmaatregelen door de luchtvaartsector worden ingezet, omdat dit niet in lijn is met de regels voor het strikt preferentieel baangebruik. Middels stuurmaatregelen verplaatsen van verkeer van een preferente naar een minder preferente baan leidt in de praktijk tot meer hinder voor de omgeving.

Op 8 september jl. heeft Schiphol mij een brief gestuurd waarin melding wordt gemaakt van een dreigende overschrijding van de grenswaarden geluid in de handhavingspunten 25 en 33. Schiphol heeft in lijn met de afspraken in de ORS geen stuurmaatregelen genomen. Schiphol heeft in haar brief van 8 september jl. daarom ook de wens uitgesproken te hopen op een spoedige implementatie van dit nieuwe stelsel in de formele regelgeving. Ik acht het onwenselijk dat door het sturen op de handhavingspunten de overlast in de omgeving wordt versterkt, zoals eerder met de Kamer een en ander maal ook is gedeeld. In de ORS is derhalve aangegeven dat sturing op de handhavingspunten die thans dreigen vol te lopen zal worden vermeden. Gegeven de breed gedeelde wens voor preferent baangebruik, de gemaakte afspraken hierover met de omgeving en vanwege de eerdere politieke besluitvorming hierover en de voortgang van de formele verankering van dit nieuwe stelsel wil ik u dan ook tijdig informeren over de wijze waarop de Inspecteur-Generaal om zal gaan met geconstateerde overschrijdingen van grenswaarden geluid.

Tot het moment waarop het nieuwe normen- en handhavingstelsel in de Wet luchtvaart en onderliggende regelgeving definitief van kracht is, zal – uitgaande van een voorspoedige wetsbehandeling – bij overschrijding van de grenswaarden in de handhavingspunten anticiperend gehandhaafd worden. Dit houdt in dat er bij overschrijding van de grenswaarden geen maatregel wordt opgelegd, indien blijkt dat de overschrijding het gevolg is van de toepassing van de regels uit het nieuwe stelsel. Dit zal na afloop van het gebruiksjaar beoordeeld worden. Dit is inhoudelijk een voortzetting van de lijn die eerder met uw Kamer gedeeld is in de kabinetsreactie op het Aldersadvies, maar ook in de handhavingsrapportage over gebruiksjaar 2014.

Convenant vogelaanvaringen

Met als doel om het risico van botsingen tussen vliegtuigen en vogels op en rond Schiphol te reduceren, heeft een zevental bij de vogelaanvaringsproblematiek betrokken partijen, in 2012 het «Convenant reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol» ondertekend. Het gaat om de volgende partijen: Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers, Schiphol, Vereniging Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer en Landschap

Noord-Holland, Land- en Tuinbouworganisatie Nederland, gemeente Haarlemmermeer, provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht en de Staat der Nederlanden.

De aanpak om dit doel te bereiken is in het convenant in een viertal sporen uitgewerkt. In december 2014 zijn de onder deze vier sporen uitgerolde maatregelen, geëvalueerd en is deze evaluatie aan mij aangeboden. Uit de evaluatie blijkt dat de eerste resultaten van de maatregelen, met name gericht op het aantal ganzen in de directe omgeving van Schiphol, positief zijn, maar dat voortzetting van de aanpak nodig is om structurele effecten te bereiken. Tevens wordt aangegeven dat betere monitoring gewenst is. Diverse initiatieven voortvloeiend uit de viersporenaanpak lopen momenteel nog door. Vanwege het vertrouwen dat de convenantpartijen hebben in de viersporenaanpak, alsmede de ontwikkelingen zoals de extra inzet op populatiebeheer en mogelijke alternatieven, willen de partijen de afspraken uit het convenant verlengen en daarbij aanvullende maatregelen introduceren. Op die basis is met de convenantpartijen afgesproken om voor de komende drie jaren een nieuw convenant af te sluiten.

De viersporenaanpak wordt in het voorgenomen convenant gecontinueerd. Aanvullend is er aandacht voor technische maatregelen om vogels te verjagen. Tot slot zal er op en rond Schiphol nadrukkelijker worden gemonitord. Doelstelling van het monitoringprogramma is het verschaffen van data, die kan worden gebruikt voor onderzoek naar potentieel vogelaantrekkende bestemmingswijzigingen en het nemen van aanvullende beheersmaatregelen om de aanwezigheid van risicovolle vogelsoorten te voorkomen of te verlagen. Hoewel het convenant gericht is op de vogelaanvaringsproblematiek van Schiphol, zal voor de luchthavens van nationale betekenis (Groningen Eelde Airport, Maastricht Aachen Airport, Rotterdam The Hague Airport, Eindhoven Airport en Lelystad Airport) worden gezien of ook een monitoringprogramma wordt opgesteld. Indien wordt besloten tot een programma, zullen afspraken worden gemaakt over de te monitoren elementen en de verantwoordelijkheden voor deze elementen. De planning is dat het nieuwe convenant medio oktober 2015 door de partijen wordt ondertekend, vervolgens zal het convenant aan uw Kamer worden gezonden.

Passagiersrechten

Uitspraak Europees Hof van Justitie inzake buitengewone omstandigheden

Op 17 september 2015 heeft het Europees Hof in de zaak Van der Lans (C257-14) de uitspraak gedaan dat een technisch probleem aan een luchtvaartuig alleen in zeer uitzonderlijke gevallen kan worden aangemerkt als «buitengewone omstandigheid». Het Hof noemt hierbij met name een verborgen fabricagefout en beschadiging van een luchtvaartuig door sabotage of terrorisme. Deze uitspraak zorgt voor meer duidelijkheid voor zowel passagiers als luchtvaartmaatschappijen en is direct bindend. De ILT informeert de onder toezicht staande luchtvaartmaatschappijen over de uitspraak en de consequenties. De inspectie verwacht dat luchtvaartmaatschappijen compensatieverzoeken behandelen volgens de nieuwe interpretatie en zal daar op toezien.

Handhaving

ILT heeft wegens een tussenuitspraak van de Raad van State een aanpassing doorgevoerd in de handhaving van passagiersrechten. Door de Raad van State is daarin gesteld dat de ILT niet bevoegd is te

handhaven in individuele zaken afzonderlijk. Dit betekent dat de ILT individuele verzoeken tot handhaving afwijst op grond van niet-ontvankelijkheid. ILT blijft individuele klachten wel in behandeling nemen. Daarbij geeft ILT aan de passagier haar oordeel over de klacht. Teneinde een hoog niveau van consumentenbescherming te kunnen blijven verzekeren, heeft de ILT de inzet op systeemtoezicht versterkt. In dat kader controleert de ILT bij luchtvaartmaatschappijen of zij hun processen en procedures voor de uitvoering van de Verordening passagiersrechten luchtvaart (EC 261/2004) adequaat geregeld hebben. Daarbij toetst de ILT ook de daadwerkelijke toepassing van deze processen en procedures in de praktijk. Daartoe beoordeelt zij de daadwerkelijke afhandeling van compensatieverzoeken door luchtvaartmaatschappijen. Als bij inspecties blijkt dat maatschappijen de Verordening niet of niet voldoende naleven, zal de inspectie handhavend optreden. Eerst met een waarschuwing en/of een bestuurlijk gesprek, vervolgens wordt indien nodig een sanctie opgelegd.

Kwaliteit cabinelucht

Nationale Adviesgroep Cabinelucht (NAC)

In mijn brief van 2 juni 2015 (Kamerstuk 31 936, nr. 270) heb ik aangegeven een Nationale Adviesgroep Cabinelucht in te stellen (NAC), die ondermeer zal adviseren over hoe de internationale aanpak effectief kan worden beïnvloed en over de wenselijkheid van verder (inter)nationaal onderzoek. Het bij wet ingestelde Overlegorgaan Infrastructuur en Milieu (OIM) is geschikt om de NAC bij onder te brengen. De Wet overleg infrastructuur en milieu waarborgt onder andere dat de vergaderingen worden voorgezeten door een onafhankelijk voorzitter. Tevens regelt de wet de beschikbaarheid van een onafhankelijke secretaris. Voor de zomer is met partijen besproken welke verwachtingen zij van de NAC hebben. Inmiddels heeft de eerste officiële vergadering van de NAC onder voorzitterschap van de heer mr. P.J. Biesheuvel op 15 september 2015 plaatsgevonden. Daar is besproken dat, zoals ook aangegeven in mijn brief van 2 juni 2015, de NAC minimaal één keer per jaar advies zal gaan uitbrengen over de ontwikkelingen die relevant kunnen zijn voor de gekozen strategie. Daarnaast is besproken dat de NAC desgewenst advies zal kunnen uitbrengen over nieuwe onderzoeken, de wenselijkheid van additioneel onderzoek en de Nederlands inbreng in de Europese trajecten. De adviezen van de NAC zal ik samen met mijn zienswijze aan uw Kamer toesturen.

Onderzoek Institute for Risk Assessment (IRAS)

De afgelopen anderhalf jaar heb ik meerdere keren met uw Kamer van gedachten gewisseld over de luchtkwaliteit in vliegtuigcabines en de rol die tricresylfosfaat (TCP) in cabinelucht kan hebben. In november 2014 heb ik u bericht dat ik het «*Institute for Risk Assessment (IRAS)*» van de Universiteit Utrecht opdracht heb gegeven om te onderzoeken of andere isomeren van TCP dan de ortho-isomeer een neurotoxisch effect kunnen hebben. Dit onderzoek is kort voor het zomerreces afgerond. De conclusie van het IRAS is dat alle isomeren van TCP min of meer gelijkwaardige resultaten geven. Daarbij constateert het IRAS dat de concentraties waarboven effecten van TCP worden waargenomen dusdanig hoog zijn dat zij ver boven eerder waargenomen blootstellingsniveaus liggen. Om de resultaten ook beschikbaar te maken voor andere instituten en wetenschappers die betrokken zijn bij het internationale debat over luchtkwaliteit in vliegtuigen zal het IRAS de resultaten binnen enkele weken aanbieden voor publicatie in een wetenschappelijk tijdschrift. De

onderzoeksresultaten zullen aan de NAC worden voorgelegd en het advies zal worden betrokken bij het vormgeven van een eventueel vervolgotraject.

Delen analyses «fume events» door luchtvaartmaatschappijen

Luchtvaartmaatschappijen zijn vanaf 15 november 2015, op grond van EU-Verordening 376/2014, verplicht om, naast het melden van het voorval zelf, ook de resultaten van de onderzoeken naar de oorzaken van «fume events» te melden. Conform mijn toezegging in het Algemeen Overleg Luchtvaart van 4 juni 2015 zijn de luchtvaartmaatschappijen bij brief d.d. 9 juli 2015, vooruitlopend op deze verplichting, verzocht om op vrijwillige basis de oorzaakanalyses van «fume events» aan het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) toe te sturen. De conclusies en oorzaken, die uit deze meldingen kunnen worden afgeleid, zullen vervolgens aan de NAC beschikbaar worden gesteld. De NAC wordt hierdoor direct bij de aanvang van haar werkzaamheden in de gelegenheid gesteld om deze informatie te betrekken bij haar adviezen en overwegingen. Hiermee heb ik de motie van het lid Hachchi (Tweede Kamer, vergaderjaar 2014–2015, 31 936, nr. 283), ingediend tijdens het VAO van 18 juni jl., uitgevoerd.

Tussenvonnissen rechtbank Faro ramp

Met deze brief wil ik u ook informeren over een tussenvonnis dat de Rechtbank in Den Haag op 8 juli 2015 wees in het kader van de rechtszaak tegen de Staat naar aanleiding van de ramp, die op 21 december 1992 te Faro (Portugal) plaatsvond met een Martinair luchtvaartuig.

In deze rechtszaak eisen slachtoffers en nabestaanden schadevergoeding van de Nederlandse Staat omdat zij van mening zijn dat de toenmalige Nederlandse Raad voor de Luchtvaart tot onjuiste bevindingen is gekomen en de slachtoffers en nabestaanden verkeerd heeft geïnformeerd over de oorzaken van de ramp.

Aangezien de zaak onder de rechter is informeer ik u slechts procedureel over de huidige stand van zaken. Tot dusverre heeft de rechtbank in de rechtszaak twee tussenvonnissen gewezen. In bovengenoemd tussenvonnis heeft de rechter bepaald dat drie onafhankelijke deskundigen onderzoek gaan doen. De rechtbank wil antwoord hebben op de vraag of de Raad voor de Luchtvaart in het Portugese onderzoek naar de luchtramp met betrekking tot de in het tussenvonnis genoemde aspecten zorgvuldig is omgegaan met de gegevens die de Raad toen beschikbaar had. Ook kunnen de onderzoekers aangeven of zij nog overige opmerkingen hebben die voor de beoordeling van de zaak van belang kunnen zijn. De deskundigen dienen geen eigen onderzoek te doen naar de oorzaak van de vlieg-ramp, maar op basis van hun deskundigheid een antwoord te geven op de vraag of de Raad, in zijn rol van destijds, de toen bekende en beschikbare gegevens adequaat heeft verwerkt.

In het meest recente tussenvonnis heeft de rechtbank bepaald dat de Staat met een voorschot de kosten van de deskundigen en de vertaling van de onderzoeksstukken moet dragen. De rechtbank zal eerst na het uitbrengen van het deskundigenrapport definitief uitspraak doen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld