

Vergaderjaar 2022–2023

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 1025

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 december 2022

Middels deze brief informeer ik u over verschillende onderwerpen met betrekking tot luchtvaart. Daarbij wordt ook ingegaan op de wijze waarop uitvoering is gegeven aan een aantal toezeggingen aan de Kamer.

Het betreft de volgende onderwerpen:

- Regionale Luchthavens
- Bereikbaarheid Caribisch Nederland
- Onderzoek waterstofbehoefte Luchtvaart
- Pilotenopleidingen
- Stakeholderconsultatie passagiersrechten
- Handhaving van drones op de aanvliegroutes van luchthavens
- (in)formele gelegenheden om te pleiten voor meer sturing op publieke belangen

Regionale luchthavens

Op 31 mei 2022 is de Kamer per brief geïnformeerd over de beleidsinzet en ontwikkelingen rond de regionale luchthavens Rotterdam The Hague Airport (RTHA), Eindhoven Airport (EA), Maastricht Aachen Airport (MAA) en Groningen Airport Eelde (GAE)¹. Met deze brief wordt u geïnformeerd over de laatste stand van zaken per luchthaven. Daarbij wordt ook ingegaan op het vraagstuk van samenwerking tussen luchthavens, de verdere professionalisering van de Commissies regionaal overleg (CRO's) en de publicatie van nieuwe invoergegevens voor geluidberekeningen voor regionale luchthavens.

Invoergegevens geluidberekeningen

Op 31 oktober 2022 heeft het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) een nieuwe versie van de invoergegevens voor geluidberekeningen

¹ Kamerstuk 31 936, nr. 939.

voor regionale luchthavens vastgesteld². Hiervan is op 31 oktober 2022 mededeling gedaan in de Staatscourant. De nieuwe versie bevat actuele geluid- en prestatiegegevens, met name van de nieuwste generatie vliegtuigen. Hierdoor kan de bijdrage van deze vliegtuigen aan de jaargemiddelde geluidbelasting beter in kaart gebracht worden. Met de publicatie van de nieuwe invoergegevens wordt ook invulling gegeven aan een melding van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) in de Handhavingsrapportage Maastricht Aachen Airport (MAA) Gebruiksjaar 2021³. De ILT gaf daarin aan dat voor een deel van de vliegtuigbewegingen op MAA algemene geluid- en prestatiegegevens gebruikt werden, omdat voor een deel van de vliegtuigbewegingen geen representatieve gegevens beschikbaar waren (met name voor de Boeing 777). Met de publicatie van de nieuwe versie zijn deze gegevens beschikbaar gesteld. Deze gegevens gelden vanaf het moment van publicatie. Dit betekent onder meer dat bij geluidberekeningen voor regionale luchthavens van die versie gebruik gemaakt moet worden. Dat betreft ook de berekeningen voor de geluidbelasting voor regionale luchthavens voor gebruiksjaar 2022.

Commissies regionaal overleg (CRO's)

De Commissies regionaal overleg (CRO's) zijn de overlegorganen voor de regionale burgerluchthavens van nationale betekenis. In de Luchtvaartnota 2020–2050⁴ is aangekondigd dat het Rijk de rol van de CRO's versterkt in het adviseren over de operationele aangelegenheden rond de luchthavens die van invloed zijn op het milieu en de gezondheid in de regio rond de luchthavens. In de uitvoeringsagenda bij de Luchtvaartnota staat dat de bestaande regionale overleggen, waaronder de CRO's, verder worden ontwikkeld. Ter invulling van deze verdere professionalisering en versterking zijn al enkele verbeteringen doorgevoerd. De subsidie is door het Rijk verdubbeld naar € 70.000,- per CRO per jaar. Daarmee krijgen CRO's de ruimte om opleidingen aan hun leden aan te bieden. Ook verzorgt het ministerie op aanvraag kennisseminars en wordt jaarlijks een CRO+ georganiseerd.

Uit overleg met de CRO-voorzitters en met het bestuur van de Stichting Advisering Bewonersvertegenwoordigers regionale luchthavens (ABReL) zijn de afgelopen periode ook andere verbeteropties naar voren gekomen. Hierbij gaat het om het verduidelijken welke gemeenten lid zijn van een CRO, de versterking van de bewonersvertegenwoordiging in de CRO, de mogelijkheid om een uitzondering te kunnen maken op de maximale zittingsduur van CRO-leden en de rol die het ministerie neemt in het CRO. Deze voorstellen zullen de komende tijd in overleg met de CRO's verder worden uitgewerkt.

Samenwerking luchthavens

Op 31 mei 2022 is de Kamer per brief geïnformeerd over de manier waarop het ministerie de samenwerking tussen luchthavens ziet⁵. Uitgangspunt is dat de luchthavens zelf verantwoordelijk zijn voor de samenwerking op de vier publieke belangen uit de Luchtvaartnota. Het ministerie kan waar nodig en gewenst de samenwerking ondersteunen, bijvoorbeeld waar het gaat om kennis en expertise, innovatie, inzet op duurzaamheid en het ondersteunen van de inzet op de verbetering van de

² Versie 13.4 van de Appendices bij het «Voorschrift voor de berekening van de Lden-geluidbelasting in dB(A) voor overige burgerluchthavens».

³ Bijlage bij Kamerstuk 31 936, nr. 904.

⁴ Bijlage bij Kamerstuk 31 936, nr. 820.

⁵ Kamerstuk 31 936, nr. 939.

leefomgeving. Met de luchthavens (in samenwerking met de Nederlandse Vereniging van Luchthavens) hebben hierover gesprekken plaatsgevonden. Zij hebben de verantwoordelijkheid genomen om de samenwerking met elkaar verder vorm te geven. De luchthavens hebben voor zichzelf een groslijst met mogelijke acties gemaakt. Daarbij denkt men aan acties als het verder vormgeven van een auditsysteem binnen de Nederlandse Vereniging van Luchthavens (NVL) met uniforme werkwijze, rapportages en opleidingen gericht op het verbeteren van de veiligheid, het bevorderen van gezamenlijke inkoop door luchthavens voor veiligheidsequipment en het gecoördineerd opzetten van proefprojecten voor het verminderen van hinder. Dit is een lijst onderwerpen die verder wordt uitgewerkt en waarin prioriteiten nog kunnen schuiven. Het ministerie blijft hierover in gesprek blijven met de luchthavens en zal ondersteunen waar mogelijk. Relevante ontwikkelingen in dit kader worden met de Kamer gedeeld, in lijn met de motie Eerdmans en Koerhuis⁶.

Met de motie Koerhuis c.s. en de motie Graus c.s.⁷ heeft de Kamer voor MAA en GAE om inzet vanuit het Rijk gevraagd om de samenwerking tussen de luchthavens verder te bevorderen. Het ministerie heeft in dit kader deelgenomen aan gesprekken tussen de Royal Schiphol Group (RSG), de betreffende regionale luchthavens en hun aandeelhouders. Voor MAA hebben de gesprekken geleid tot een principeakkoord tussen RSG, MAA en de provincie Limburg dat RSG een belang neemt in MAA. Voor GAE lopen de gesprekken tussen RSG en GAE nog. Door RSG en GAE is aangegeven dat ze de mogelijkheden voor strategische samenwerking verkennen en dat ze de wijze en vorm van een mogelijke samenwerking de komende periode verder bespreken.

Maastricht Aachen Airport (MAA)

In eerdere brieven aan de Kamer is aangegeven dat de provincie Limburg, eigenaar van MAA, de komende periode een ambitie en ontwikkelrichting voor MAA zal bepalen. Op 3 juni 2022 hebben provinciale staten van Limburg besloten dat MAA openblijft. Ook is een amendement aangenomen waarbij het provinciebestuur de opdracht heeft gekregen om voor het einde van 2022 een voorstel met uitgewerkte businesscase aan provinciale staten voor te leggen. Speciale aandacht dient te worden gegeven aan de uitwerking van een overeenkomst met een externe partner, een beschrijving van de inzet op verduurzaming en vermindering van het aantal ernstig gehinderden en de uitwerking van een voorstel voor een Omgevingsfonds.

In het kader van de uitvoering van dit amendement hebben op initiatief vanuit de regio de afgelopen periode intensieve gesprekken plaatsgevonden tussen de provincie Limburg, MAA en de Royal Schiphol Group (RSG). Deze gesprekken hebben ertoe geleid dat de partijen op 21 oktober jl. een principeakkoord hebben gesloten, waarbij Schiphol een 40% belang in de luchthaven MAA verwerft voor een bedrag van € 4,2 miljoen. Partijen zijn voornemens om gezamenlijk op te trekken om MAA te verduurzamen en elektrisch vliegen wordt een speerpunt. RSG heeft daarbij aangegeven € 800.000,- ter beschikking te willen stellen aan een Omgevingsfonds voor MAA. Daarnaast hebben de partijen aangegeven in te willen zetten op een vergaande kennisuitwisseling op de gebieden vastgoed en commercie.

Conform de toezegging aan het lid Alkaya (SP) in het Commissiedebat Luchtvaart van 8 juni 2022 informeer ik u hierbij over het formele verzoek

⁶ Kamerstuk 31 936, nr. 973.

⁷ Kamerstuk 31 936, nrs. 915 en 927.

dat van de provincie is ontvangen waarin gevraagd wordt om vanuit het Rijk bij te dragen aan het Omgevingsfonds bij MAA. In lijn met de aangenomen motie van de leden Koerhuis en Van der Molen⁸ zal ik voor 2023 in totaal € 150.000 beschikbaar stellen als bijdrage aan het Omgevingsfonds MAA. Tevens onderzoek ik of ook voor de jaren 2024–2026 eenzelfde bijdrage beschikbaar gesteld kan worden. De totale bijdrage is incidenteel en bedoeld voor leefbaarheidsprojecten.

Recent heeft het provinciebestuur het uitgewerkte voorstel met de businesscase van MAA naar buiten gebracht ter besluitvorming door provinciale staten van Limburg. Op 16 december 2022 heeft provinciale staten met dit voorstel ingestemd. Gezien de ambitie om uiterlijk eind 2024 luchthavenbesluiten voor de regionale luchthavens vast te stellen is het van belang dat de procedure op weg naar een Luchthavenbesluit voor MAA spoedig na deze besluitvorming gestart zal worden. Hierover is overleg gaande en het ministerie heeft de provincie en MAA gevraagd alle noodzakelijke voorbereidingen hiervoor te treffen, in lijn met het verzoek uit de motie van het lid Inge Van Dijk c.s.⁹

Groningen Airport Eelde (GAE)

Met de brief aan de Kamer van 31 mei 2022¹⁰ bent u op de hoogte gesteld van de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: Afdeling) naar aanleiding van een beroepszaak over de beslistermijn voor het Luchthavenbesluit voor GAE. Deze is gesteld op 31 december 2024¹¹. Met zowel GAE als de provincies Groningen en Drenthe, in hun rol als aandeelhouder, is afgelopen periode gesproken over de wijze waarop er tot een Luchthavenbesluit kan worden gekomen. Aan de luchthaven GAE is gevraagd om met een concrete en uitgewerkte aanpak te komen voor aanvraag van het Luchthavenbesluit. De gesprekken met GAE hebben tot op heden niet geleid tot een onderbouwd plan voor de aanvraag van een Luchthavenbesluit. Gelet op de uitspraak van de Afdeling en de doorlooptijd die nodig is om een Luchthavenbesluit vast te stellen, heeft het ministerie aan GAE en de provincies laten weten dat de luchthaven tot uiterlijk eind van het jaar de mogelijkheid heeft met een realistisch en juridisch houdbaar plan te komen.

Voor wat betreft de toekomstige ontwikkeling van GAE hebben de provincies Groningen en Drenthe het ministerie laten weten op dit moment nog geen positief besluit te kunnen nemen over instandhouding van GAE. Een besluit over de toekomst van GAE valt pas te verwachten na de Provinciale Statenverkiezingen van 2023. Daarnaast worden op dit moment gesprekken gevoerd door GAE met Royal Schiphol Group (RSG) over een mogelijke samenwerking. De wijze en vorm van een mogelijke samenwerking worden komende periode verder besproken. Het ministerie is betrokken bij deze gesprekken. De Kamer wordt geïnformeerd over volgende stappen.

Eindhoven Airport (EA)

Eindhoven Airport is de civiele medegebruiker van de militaire luchthaven Eindhoven. De huidige vergunning voor burgermedegebruik van Eindhoven Airport verloopt op 31 december aanstaande. Om de operatie van Eindhoven Airport op de militaire luchthaven Eindhoven in 2023 te kunnen continueren is een nieuwe vergunning nodig. De aanvraag voor

⁸ Kamerstuk 36 200 XII, nr. 100.

⁹ Kamerstuk 31 936, nr. 952.

¹⁰ Kamerstuk 31 936, nr. 939.

¹¹ AbRvS 23 maart 2022, ECLI:NL:RVS:2022:835.

een vergunning voor 2023 en 2024 is op 29 juli 2022 door Eindhoven Airport ingediend en een ontwerpvergunning is op 12 oktober jl. door de Militaire Luchtvaart Autoriteit (MLA) voor advies voorgelegd aan het Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO). Op 20 oktober jl. hebben de MLA en het Ministerie van IenW een informatiebijeenkomst voor omwonenden georganiseerd. De MLA heeft op 14 november jl. het advies van LEO-voorzitter de heer Depla ontvangen, tezamen met individuele reacties van de provincie Noord-Brabant, gemeente Eindhoven en randgemeenten, bewonersorganisaties en een luchtvaartmaatschappij. Tijdens de LEO-vergadering van 1 december jl. hebben de Ministeries van Defensie en IenW gereageerd op het advies van het LEO. Op basis daarvan wordt een definitieve vergunning opgesteld door de MLA, die uiterlijk voor het einde van dit jaar wordt afgegeven en gepubliceerd in de Staatscourant. Parallel wordt ook doorgewerkt aan de wijziging van het Luchthavenbesluit in verband met de implementatie van het sturingsmodel voor civiel geluid. In dit kader wordt naar verwachting begin 2023 de reactienota over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor het op te stellen Milieueffectrapport (MER) gepubliceerd. De Kamer wordt over volgende stappen in procedure nader geïnformeerd.

Rotterdam The Hague Airport (RTHA)

Per brief van 12 september 2022¹² is de Kamer geïnformeerd over een door Rotterdam The Hague Airport (RTHA) gemelde dreigende overschrijding van de grenswaarden van één of meer handhavingspunten voor geluid rondom de luchthaven voor het gebruiksjaar 2022 en over de waarschuwing die de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) daarvoor heeft gegeven. Inmiddels heeft RTHA, conform de wet- en regelgeving, daartoe gegevens aan de ILT verstrekt over de geluidsbelasting in de handhavingspunten voor het gebruiksjaar 2022 (dat 31 oktober jl. afliep). Bij de definitieve berekeningen heeft RTHA gebruik gemaakt van de recente invoergegevens voor geluidberekeningen¹³ (zie eerder deze brief). De luchthaven geeft aan dat op basis van de berekeningen de grenswaarden in geen van de handhavingspunten zijn overschreden. De ILT houdt toezicht op de naleving van de grenswaarden voor de geluidsbelasting en zal de berekeningen van de luchthaven toetsen. De ILT zal in dat kader een handhavingsrapportage opstellen en hierin verslag doen van haar toezichtactiviteiten, onder andere ten aanzien van de naleving van de grenswaarden voor de geluidbelasting met het oog op de eerder dreigende overschrijding. Naar verwachting wordt deze rapportage in het eerste kwartaal van 2023 aan de Kamer aangeboden.

Zoals in de brief van 12 september 2022 is aangegeven, is door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat overleg gevoerd met het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport en het Ministerie van Justitie en Veiligheid over het gebruik van RTHA door de politie- en traumahelikopter. Besproken is dat de operationele diensten zich inspannen om eventuele hinder zoveel als mogelijk te beperken en bijvoorbeeld bij de aanschaf van helikopters rekening te houden met de omgevingsimpact¹⁴. Voor de implementatie van een aparte gebruiksruimte voor maatschappelijk verkeer in het te nemen Luchthavenbesluit voor RTHA is het daarnaast van belang dat er betrouwbare meerjarige prognoses beschikbaar zijn.

¹² Kamerstuk 31 936, nr. 993.

¹³ Versie 13.4 van de Appendices bij het «Voorschrift voor de berekening van de Lden-geluidbelasting in dB(A) voor overige burgerluchthavens».

¹⁴ Zie ook beantwoording Kamervragen van het lid Boucke, Aanhangsel van de Handelingen, nr. 158.

Voor wat betreft de regionale verkenning voor RTHA wordt verwezen naar de brief van 15 november jl. aan de Kamer over het Eindproduct participatietraject voor het nieuwe Luchthavenbesluit¹⁵.

Bereikbaarheid Caribisch Nederland

Openbaredienstverplichting Caribisch Nederland

In de brief aan de Kamer van 10 december 2021¹⁶ is is toegezegd om een openbaredienstverplichting als alternatief instrument voor de staatsdeelneming in Winair te verkennen om zo de bereikbaarheid van Caribisch Nederland te borgen. Daarbij is aangegeven dat de Kamer eind 2022 over de uitkomsten van die verkenning wordt geïnformeerd. De verkenning is nog niet afgerond, maar de Kamer wordt hierbij geïnformeerd over de voortgang.

Het ministerie bereidt een wijziging van de Luchtvaartwet BES voor. Dit moet een grondslag bieden voor het vaststellen van een openbaredienstverplichting op slecht bediende routes van en naar Caribisch Nederland. De verbeterde ontsluiting van gebieden zoals Saba en Sint Eustasius is van vitaal belang voor de sociaal-economische ontwikkeling van deze gebieden. Het voorstel wordt naar verwachting in het 4e kwartaal van 2023 aan de Kamer aangeboden. Voor het opleggen van een openbaredienstverplichting is financiering nodig. De mogelijkheden hiervoor worden komende periode verkend. De Kamer wordt in de tweede helft van 2023 geïnformeerd over de uitkomst van de verkenning hiernaar.

Aandeelhouderschap Winair

Het Rijk bezit 7,95% van de aandelen in de luchtvaartmaatschappij Winair. Dat belang is in 2010 verworven om de bereikbaarheid van Saba en Sint Eustasius te borgen. Op 10 december 2021¹⁷ is aangegeven dat een staatsdeelneming niet het meest geschikte instrument is om dit belang te borgen. Daarom is aangegeven dat de aandelen in Winair worden afgestoten zodra een alternatief instrument kan worden ingezet. Dat maakt dat de focus van het Rijk in het aandeelhouderschap is komen te liggen op drie prioriteiten. De eerste prioriteit is het zo goed mogelijk borgen van de bereikbaarheid van Saba en Sint Eustasius totdat een alternatief instrument dit beter kan. Daarbij is in het bijzonder aandacht voor ticketprijzen, regelmaat en continuïteit. De tweede prioriteit is het borgen dat de lening die het Rijk aan Winair heeft verstrekt tijdens de COVID-19-pandemie tijdig wordt afgelost. De derde prioriteit is het klaarstomen van het bedrijf voor een ordentelijke aandelenoverdracht.

Tot slot, Winair is in oktober 2022 begonnen om de lening, die het Rijk tijdens de COVID-19-pandemie verstrekke, in 15 maanden terug te betalen, inclusief rentelasten. Dat betekent dat de lening binnen de daarvoor gestelde termijn zal worden afgelost.

Onderzoek waterstofbehoefte Luchtvaart

In opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wordt op dit moment een onderzoek uitgevoerd door Studio Gear Up naar de waterstofbehoefte van de Nederlandse luchtvaartsector richting 2030 en 2050. De centrale vraag in dit onderzoek is hoeveel waterstof er beschikbaar moet zijn voor de Nederlandse luchtvaartsector om te kunnen

¹⁵ Kamerstuk 31 936, nr. 999.

¹⁶ Kamerstukken 31 936 en 35 420, nr. 896.

¹⁷ Kamerstuk 31 936, nr. 896.

voldoen aan de doelen die gesteld zijn in het ReFuelEU Aviation voorstel¹⁸ en de Luchtvaartnota¹⁹. Hierbij wordt ook rekening gehouden met de toekomstige vliegtuigontwikkelingen. Dit ten behoeve van het Nationaal Plan Energiesysteem (NPE) welke door het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat wordt uitgewerkt. Op dit moment wordt hard gewerkt aan de afronding van het onderzoek, welke voor het einde van het jaar op de planning stond. In verband met enige vertraging van het onderzoek ontvangt u het definitieve rapport richting het Commissiedebat Luchtvaart eind januari 2023, in lijn met de toezeggingen aan de leden Boucke (D66), Van Raan (PvdD) en Kröger (GroenLinks) tijdens het commissiedebat Verduurzaming Luchtvaart van 16 juni jl.

Pilotenopleidingen

Op 7 juli jl. tijdens het tweeminutendebat Regionale luchthavens is aan het lid Eerdmans (JA21) toegezegd dat de Kamer geïnformeerd wordt over hoe het staat met de pilotenopleidingen in Nederland. Om hier een beeld van te krijgen zijn gesprekken gevoerd met de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers (VNV), het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, de ILT en de twee grootste vliegscholen die in Nederland gevestigd zijn en de geïntegreerde opleiding tot verkeersvlieger aanbieden: de KLM Flight Academy en European Pilot Selection & Training (EPST).

In Nederland zijn alle vliegscholen private instellingen. Er zijn in Nederland bijna 100 private vliegscholen actief. Het grootste gedeelte biedt één of meerdere vliegmodules aan, waarbij leerlingen de mogelijkheid wordt geboden op eigen snelheid en tempo een vliegbrevet te behalen. Er zijn enkele scholen die de volledig geïntegreerde opleiding aanbieden, waarbij leerlingen in 1,5–2 jaar tijd worden opgeleid tot verkeersvlieger. Daarbij vindt de opleiding niet altijd volledig in Nederland plaats. Ook werken opleidingen in sommige gevallen onderling samen, bijvoorbeeld door middel van uitbesteding van bepaalde onderdelen. De geïntegreerde vliegopleidingen hanteren een selectieprocedure, waar 10 tot 20 procent van de kandidaten doorheen komt.

De vliegscholen moeten rekening houden met de voor hen relevante regelgeving die voornamelijk een Europees en internationaal karakter heeft²⁰. De ILT is verantwoordelijk voor de goedkeuring van gekwalificeerde opleidingen en voor het toezicht op de opleidingsinstellingen. Alle partijen zijn het erover eens dat de verwachting is dat de behoefte aan piloten de komende jaren zal toenemen als gevolg van een stijging van de wereldwijde vraag naar vliegen en de pensioneringsgolf die eraan komt bij veel luchtvaartmaatschappijen. Het aanbod van afgestudeerde piloten zal naar verwachting niet toereikend zijn om de vraag vanuit maatschappijen te kunnen bijbenen. Bijkomend zorgpunt is dat de belangstelling om een geïntegreerde opleiding tot verkeersvlieger te doorlopen sinds de coronaperiode lijkt terug te lopen. Dit is terug te zien in het aantal aanmeldingen afgelopen jaren. Of er sprake is van een kortstondige dip in de aanmeldingen als gevolg van onder andere COVID-19 of dat er sprake is van een trend valt op dit moment nog niet te zeggen.

¹⁸ Kamerstuk 22 112, nr. 3188.

¹⁹ Kamerstuk 31 936, nr. 820.

²⁰ O.a. Verordening (EU) Nr. 1178/2011 van de Commissie van 3 november 2011 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot de bemanning van burgerluchtvaartuigen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PbEU 2011, L 311).

Andere punten die in de gesprekken naar voren kwamen, zijn de financiering en de kosten van pilotenopleidingen. Banken verstrekken geen speciale leningen meer aan aspirant-piloten, terwijl de kosten voor het volgen van een geïntegreerde opleiding tot verkeersvlieger hoog zijn (ca. € 60.000–110.000). Daar komt bij dat studiekosten sinds 1 januari 2022 niet meer fiscaal aftrekbaar zijn. Deze ontwikkelingen hebben ertoe geleid dat vlieg scholen alternatieve financieringsconstructies zijn gaan aanbieden of hierover aan het nadenken zijn. Daarbij is sprake is van een verschuiving van het risico van de student naar de vlieg school, waardoor de toegankelijkheid toch geborgd blijft. Gelet op de grote behoefte die komende jaren ontstaat vanuit maatschappijen zouden vlieg scholen in staat moeten zijn deze risico's te dragen.

Stakeholderconsultatie passagiersrechten

Het proces om te komen tot herziening van Verordening (EG) 261/2004 inzake passagiersrechten in de luchtvaart ligt sinds medio voorjaar 2020 stil vanwege de coronacrisis. Onlangs is de Europese Commissie gestart met de gerichte stakeholderconsultatie *Better protection for Passengers and their Rights*²¹. Vanwege de relevantie voor Nederland en met het oog op de herziening van de passagiersrechtenverordening is ervoor gekozen om hieraan deel te nemen.

De rode draad van de reactie op de vragen is dat wanneer er een goed marktalternatief geboden wordt, er geen aanleiding is voor extra overheidsinterventie. De ILT heeft de consultatie ingevuld vanuit haar ervaring met toezicht en handhaving gedurende de coronacrisis met verschillende modaliteiten. Tijdens de coronacrisis werd duidelijk dat de verordening niet voldoende van toepassing bleek op nieuwe situaties die zich voordeden. Dit leidde tot onduidelijkheid over de rechten van passagiers. De ILT verwelkomt duidelijkheid over deze situaties, mede als grond voor toezicht en handhaving.

Naar verwachting wordt het herzieningsproces in 2023 hervat. Zodra de Europese Commissie met een wijzigingsvoorstel komt, stelt het ministerie binnen zes weken na ontvangst van het voorstel een BNC²²-fiche op. Dat wordt gedeeld met beide Kamers volgens de gebruikelijke procedure. Het BNC-fiche bevat de Nederlandse inzet op hoofdlijnen op het voorstel ten behoeve van de onderhandelingen in Raadsverband met andere lidstaten.

Handhaving van drones op de aanvliegroutes van luchthavens

Zoals toegezegd aan het lid Koerhuis (VVD) tijdens het commissiedebat Vliegveiligheid van 15 september jl.²³ ontvangt de Kamer hierbij een nadere toelichting over het optreden tegen overtredingen met drones in de buurt van de aanvliegroutes van luchthavens. Aanleiding voor het verzoek was een incident dat eind juni plaatsvond met een drone boven een woonwijk in de gemeente Hoofddorp op een aanvliegroute van Schiphol.

Er zijn meerdere partijen betrokken bij de handhaving van de regelgeving voor drones. Buiten het aangewezen luchthaventerrein, waar we met name te maken hebben met de aanvliegroutes, is de politie verantwoordelijk voor de strafrechtelijke handhaving. Binnen het aangewezen luchthaventerrein heeft de Koninklijke Marechaussee (KMar) wettelijk de politietaken en is ze dus verantwoordelijk voor de strafrechtelijke

²¹ Er loopt ook een openbare publieksconsultatie.

²² Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen.

²³ Kamerstuk 24 804, nr. 194.

handhaving. Zowel de KMar als de politie werkt met een handelingskader drones om adequaat te reageren op drones. In het geval van het incident ter hoogte van de gemeente Hoofddorp heeft de politie de dronepiloot opgespoord en de drone in beslag genomen. Het Openbaar Ministerie bepaalt of wordt overgegaan tot strafrechtelijke vervolging.

(in)Formele gelegenheden om te pleiten voor meer sturing op publieke belangen

De leden van de CDA-fractie hebben in het «Schriftelijk overleg over de brief Hoofdpijnen Schiphol»²⁴ verzocht om aan te geven welke (in)formele gelegenheden zich naar verwachting wanneer voordoen, om meer nationale beleidsruimte voor sturing op publieke belangen zoals netwerk-kwaliteit te bepleiten. Voor de formele gelegenheden wordt verwezen naar de brief «Reactie op de publieke consultatie over de geplande herziening van de Europese slotverordening»²⁵ Daarin wordt het formele proces voor de geplande herziening van de Europese slotverordening toegelicht. Gedurende het formele proces zijn er ook diverse informele gelegenheden om met alle relevante stakeholders en belanghebbenden van gedachten te wisselen op verschillende niveaus. Die informele gesprekken zijn reeds gestart en lopen door tot de aanpassing van de Europese slotverordening is afgerond. Het doorlopen van een gewone wetgevingsprocedure voor Europese verordeningen neemt gemiddeld anderhalf tot twee jaar in beslag.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

²⁴ Kamerstuk 29 665, nr. 432.

²⁵ Kamerstuk 22 112, nr. 3542.