

Vergaderjaar 2020–2021

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 857

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 juni 2021

In aanloop naar het CD Luchtvaart van 24 juni 2021 informeer ik u in deze brief over verschillende onderwerpen met betrekking tot luchthavens. Daarnaast stuur ik u separaat een brief waarin wordt ingegaan op verschillende onderwerpen met betrekking tot de luchtruimherziening.

1. Schiphol Airport

Onderzoeken naar ultrafijn stof

RIVM-onderzoek naar de gezondheidseffecten van ultrafijn stof voor de omgeving

Het RIVM voert een meerjarig onderzoekprogramma uit naar de gezondheidseffecten van blootstelling aan ultrafijn stof uit de luchtvaart. Dat programma richt zich op de omwonenden in 31 gemeenten rondom de luchthaven Schiphol.

Als onderdeel van dat onderzoekprogramma is in 2018 een onderzoek uitgevoerd naar de gezondheidseffecten van kortdurende blootstelling aan ultrafijn stof in de buurt van Schiphol, de zogeheten acute effecten. In 2019 is gerapporteerd over de bevindingen hiervan¹. Tijdens het onderzoek naar de acute effecten zijn onder meer gezonde vrijwilligers tussen de 18 en 35 jaar een aantal keren blootgesteld aan de lucht vlakbij de start- en landingsbanen van Schiphol. Daarbij is geconstateerd dat de blootstelling van de gezonde vrijwilligers tot relatief kleine veranderingen in de hart- en longfunctie leiden. Deze veranderingen zijn in het rapport als niet direct klinisch relevant bestempeld. Over de hiervoor genoemde rapportage van juni 2019 zijn enkele wetenschappelijk artikelen gepubli-

¹ Kamerstuk 30 175, nr. 337

ceerd, waarover schriftelijke Kamervragen zijn gesteld². In het rapport van juni 2019 is aangegeven dat er nog aanvullende metingen zouden worden gedaan aan tijdens het onderzoek verzamelde urine en uitademingslucht van de gezonde vrijwilligers.

De resultaten van deze aanvullende metingen zijn inmiddels bekend. Ze bevestigen de eerder geconstateerde effecten op de long- en hartfunctie en er zijn geen nieuwe effecten geconstateerd. Over de resultaten van de metingen aan de urine en uitademingslucht wordt door het RIVM geen apart rapport gepubliceerd, maar er zal binnenkort wel een publicatie in een internationaal wetenschappelijk tijdschrift plaatsvinden. Ondanks dat er dus geen nieuwe effecten uit de aanvullende metingen zijn geconstateerd, vind ik het wel belangrijk om uw Kamer hierover te informeren vóór de publicatie in het wetenschappelijk tijdschrift. Op dit moment loopt binnen het RIVM-onderzoekprogramma het deelproject naar de gezondheidseffecten van langdurige blootstelling aan ultrafijn stof van vliegverkeer. Zoals aangegeven in mijn brief van 9 december 2020³ worden de resultaten daarvan eind 2021 verwacht.

RIVM-onderzoek gezondheidseffecten ultrafijnstof voor werknemers

In bovengenoemde brief heb ik uw Kamer tevens geïnformeerd over de voortgang van een advies over de mogelijkheid om een apart gezondheidsonderzoek voor platformmedewerkers op Schiphol uit te voeren. De verwachting was dat het RIVM hierover in het tweede kwartaal van 2021 zou rapporteren. Het advies is echter enigszins vertraagd en zal in het derde kwartaal van 2021 worden opgeleverd.

Notifly-app

Uw Kamer heeft gevraagd te onderzoeken in hoeverre voor de inwoners een «vliegweerbericht» kan worden ontwikkeld (verwacht baangebruik)⁴. Dit heeft geleid tot de ontwikkeling van de app «Notifly» door Schiphol, welke op 2 juni 2021 is gelanceerd. Met deze app hebben omwonenden van Schiphol altijd real-time inzicht in het vliegverkeer op hun locatie en het verwachte vliegverkeer en baangebruik voor de komende 24 uur, waardoor de hinder door vliegtuiggeluid meer voorspelbaar wordt. Gebruikers ontvangen een notificatie bij aanpassing van de voorspelling. De notifly-app maakt gebruik van KNMI weerdata, het geplande vluchtschema en radardata over het vliegverkeer van Flightradar24.

Tijdens de ontwikkeling van deze app zijn omwonenden (circa 1.100 deelnemers aan de test) nauw betrokken. Zij hebben de app gedurende een aantal maanden getest en feedback gegeven. Ook na de lancering blijft Schiphol in samenwerking met omwonenden de app optimaliseren door middel van de feedback mogelijkheid in de app. Ik beschouw de motie hiermee als afgedaan.

Omgevingsraad Schiphol

Verlenging interim-voorzitterschap de heer Van Geel

Op 7 mei 2021⁵ informeerde ik uw Kamer over de voorgenomen verlenging van de benoeming van de heer van Geel per 1 juli 2021 tot 31 december 2021 als interim-voorzitter van de Omgevingsraad Schiphol,

² Aanhangsel Handelingen II 2020/21, nr. 1435

³ Kamerstuk 31 936, nr. 827

⁴ Kamerstuk 31 936, nr. 669

⁵ Kamerstuk 29 665, nr. 408

om tot eind dit jaar de continuïteit te bewaken op weg naar de besluitvorming over de toekomstige inrichting van het overleg met de omgeving rond Schiphol. De bij dit overleg betrokken partijen steunen de verlenging. De verlenging van de benoeming wordt tevens gepubliceerd in de Staatscourant.

Milieuscores

Bij brief van 3 juli 2020⁶ heb ik u de tussenrapportage aangeboden van het NLR-onderzoek naar milieuscores. Ik heb toen toegezegd u over de afronding te informeren. Bijgevoegd vindt u de eindnotitie die is opgesteld door NLR⁷. In de notitie heeft NLR twee mogelijke toepassingen van een milieuscore geanalyseerd. De eerste toepassing is als middel voor beprijzing via de luchthavengelden. De tweede toepassing is als hulpmiddel bij de informatievoorziening naar bijvoorbeeld consumenten.

Met betrekking tot de toepassing als middel voor beprijzing concludeert NLR dat het differentiëren van luchthaventarieven op basis van een brede milieuscore op dit moment niet tot de mogelijkheden behoort. Aan de differentiatie kleeft een aantal praktische bezwaren wat betreft uitvoerbaarheid en het is zeer lastig om verschillende milieueffecten te combineren in één score. Wel kunnen luchthavengelden worden ingezet om het gebruik van milieuvriendelijke technologie te stimuleren. Schiphol differentieert de tarieven op basis van geluid, waarmee volgens de luchthaven de inzet van stillere en schonere vliegtuigen wordt gestimuleerd, omdat nieuwe generaties vliegtuigen door strengere certificatie-eisen over het algemeen zowel stiller zijn als minder uitstoot hebben. Voor de komende tariefperiode 2022–2024 wordt door Schiphol bezien welke vervolgstappen hierin mogelijk zijn.

NLR ziet betere mogelijkheden in de toepassing als hulpmiddel voor informatievoorziening naar bijvoorbeeld consumenten. Op dit moment is het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) bezig een pilotproject op te zetten voor een Europees milieulabel voor de luchtvaart, gericht op toestellen, maatschappijen en vluchten. Ik zie de resultaten met belangstelling tegemoet.

2. Luchtruim

Nachtnaderingsroutes Zwanenburgbaan

Sinds 21 mei 2020 wordt door LVNL, voor het naderend vliegverkeer uit noordelijke richting, naar de Zwanenburgbaan een vaste naderingsroute voor de nacht in de praktijk toegepast. Door het introduceren van vaste nachtnaderingsroutes voor de Zwanenburgbaan wordt het geluid op de grond geconcentreerd rondom de route en wordt het aantal ernstig gehinderden aanzienlijk verminderd.

Er zijn twee vaste naderingsroutes ontworpen richting de Zwanenburgbaan. Eén «gekromde» nadering waarbij zoveel mogelijk om woonkernen ten noorden van Schiphol heen wordt gevlogen en één vaste nadering in een «rechte» lijn naar het Instrument Landing System (ILS) van de Zwanenburgbaan. Deze tweede optie is ontworpen omdat niet alle vliegtuigen voorzien zijn van de juiste apparatuur om de «gekromde» nadering te vliegen. Net als bij de vaste nachtnaderingsroute voor de Polderbaan wordt voor de vaste nachtnaderingsroute naar de Zwanenburgbaan het vliegverkeer eerst boven zee naar het navigatiepunt NIRSI

⁶ Kamerstuk 31 936, nr. 798

⁷ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

geleid. Vanuit daar is voor de nadering richting de Zwanenburgbaan dus zowel een «rechte» route als een «gekromde» route gedefinieerd.

De luchtverkeerswegen behorende bij deze nachtnaderingsroutes zijn opgenomen in de ontwerpwijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB). Vanuit de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft het Ministerie in maart 2021 signalen ontvangen dat door het vliegen van deze naderingsroutes in sommige gevallen lokaal lager wordt gevlogen dan eerder verondersteld en dat daarbij wordt afgeweken van de algemene minimale vlieghoogte die voor de nacht is opgenomen in het vigerende LVB. Naar aanleiding van deze informatie is voor de vorig jaar ingevoerde nachtnaderingsroutes naar de Zwanenburgbaan in opdracht van het Ministerie door onderzoeksbureau To70 een gevoeligheidsanalyse op de eerder gecalculeerde prognoses uitgevoerd. Deze analyse, gebaseerd op de hoogteprofielen die momenteel in de praktijk (radardata) worden gevlogen, bevestigt de hinderbeperkende effecten die destijds met de routewijziging werden beoogd.

Met de sinds mei 2020 door LVNL in de praktijk toegepaste vaste naderingsroutes voor de nacht naar de Zwanenburgbaan wordt het aantal ernstig gehinderden zoals aangegeven aanzienlijk verminderd. Deze vermindering vind ik zo belangrijk dat ik de Inspecteur-Generaal de aanwijzing heb gegeven om niet handhavend op te treden tegen overtredingen van de hoogteregel van het vigerende LVB voor naderend vliegverkeer uit noordelijke richting naar de Zwanenburgbaan. Dit voor zover deze overtredingen het gevolg zijn van het feitelijk toepassen van de in bijlage 02 van de ontwerpwijziging LVB opgenomen luchtverkeerswegen voor naderend vliegverkeer in de nacht. Deze instructie geldt met terugwerkende kracht vanaf 21 mei 2020 tot het moment waarop de wijziging van het LVB in werking is getreden. Vliegtuigen dienen na inwerkingtreding van het nieuwe LVB binnen deze luchtverkeerswegen te blijven. Met zowel de «gekromde» als de «rechte» naderingsroute en de in de ontwerpwijziging LVB opgenomen luchtverkeerswegen wordt zeker gesteld dat woonkernen ten noorden van de Zwanenburgbaan zoveel mogelijk vermeden worden.

Luchtruimwijzigingen

Samen met de Staatssecretaris van Defensie ben ik verantwoordelijk voor de besluitvorming over route- en procedurewijzigingen in het Nederlandse luchtruim. Ik wil u informeren over de volgende luchtruimwijzigingen die ik op verzoek van de initiatiefnemer Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) heb goedgekeurd.

Vanuit Europese regelgeving is Nederland verplicht om tussen 2020 en 2024 precisievertrek- en naderingsroutes op basis van satellietnavigatie in te voeren. Dit ter vervanging van de huidige procedures op basis van conventionele grondstations. Voor zowel Schiphol als Rotterdam The Hague Airport worden per augustus 2021 de vertrek- en naderingsroutes omgezet naar deze precisieroutes op basis van satelliet-navigatie waarmee een aantal oude navigatiebakens uit kunnen worden gefaseerd. Aan Schiphol worden vijf eindnaderingen (het laatste gedeelte van de landing) toegevoegd die deze precisietechniek kunnen gebruiken naast het gebruik van het conventionele Instrument Landing System. De impact van deze wijzigingen op de grond is voor de regio Schiphol minimaal aangezien de gevlogen routes gelijk blijven. De Omgevingsraad Schiphol (ORS) is hierover door LVNL geïnformeerd.

Voor Rotterdam The Hague Airport zal het vertrekkend verkeer met de startrichting 24 (in zuidwestelijke richting, en dan afbuigend naar het noorden/oosten) door de invoering van precisieroutes geconcentreerder de route nabij Delft en Pijnacker-Nootdorp vliegen. Hierdoor worden dichtbevolkte gebieden meer vermeden. De CRO Rotterdam en de wethouders van de betreffende gemeenten zijn door LVNL geïnformeerd.

In het kader van hinderbeperkende maatregelen voor Schiphol is door LVNL in overleg met de ORS een voorstel ontwikkeld voor een nachtnadering voor de Polderbaan. Ik heb dit voorstel op 19 mei 2021 geaccordeerd en deze nachtnadering zal per augustus 2021 door LVNL worden ingevoerd. Een zorgvuldig monitoringsprogramma is onderdeel van mijn besluit. Daarmee kan worden toegezien of de gecalculeerde prognoses overeenkomen met de nieuwe praktijk.

PBN roadmap 2020–2030

Als gevolg van Europese regelgeving worden de komende jaren nieuwe eisen gesteld aan aan- en uitvliegroutes van luchthavens. Het gaat dan onder andere om de introductie van «*Performance Based Navigation*» (PBN), ofwel navigeren op basis van satellietnavigatie. Vanuit Nederland is onder regie van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een PBN-roadmap 2020–2030 opgesteld. De roadmap omschrijft het ambitieniveau van Nederland op het gebied van satellietnavigatie in Nederland en volgt de PBN Roadmap 2010–2020 op. De roadmap wordt gepubliceerd op de website www.luchtvaartindetoekomst.nl.

Het gebruik van satellietnavigatie maakt het mogelijk nieuwe innovaties op het gebied van vliegprocedures te introduceren in Nederland. Hiermee kan hinderbeperking worden gerealiseerd aangezien satellietnavigatie veel nauwkeuriger is en er meer opties zijn om dicht bij de luchthaven woonkernen te vermijden. Daarnaast kan CO₂ worden bespaard door de toegenomen opties tot kortere routes en optimalere vliegprofielen. De mogelijkheden die satellietnavigatie biedt worden als cruciale bouwsteen gezien in het luchttruimontwerp door het programma Luchtruimherziening.

Er is een PBN-Taskforce die de komende jaren de uitvoering van de roadmap zal monitoren. De taskforce wordt voorgezeten door het ministerie en overheden, de luchtvaartsector en de luchtverkeersleiding nemen deel.

3. Regionale luchthavens

Op 9 december 2020 heb ik uw Kamer per brief⁸ geïnformeerd over de uitvoering van regionale verkenningen naar de gewenste ontwikkeling van de regionale luchthavens Rotterdam The Hague Airport, Eindhoven Airport, Maastricht Aachen Airport en Groningen Airport Eelde. De verkenningen vormen onderdeel van het proces op weg naar vaststelling van een (gewijzigd) Luchthavenbesluit. Ik wil u met deze brief informeren over de actuele stand van zaken van de regionale verkenningen. Ook schets ik kort de stand van zaken over de samenwerking tussen luchthavens en informeer ik u over het verzoek van Twente Airport over de realisatie van luchtverkeersleiding op de luchthaven.

⁸ Kamerstuk 31 936, nr. 827

Rotterdam The Hague Airport (RTHA)

Regionale verkenning ontwikkelrichting

RTHA is in het najaar van 2020 gestart met een regionale verkenning inclusief een participatietraject waarin met belanghebbenden uit de omgeving wordt toegewerkt naar een ontwikkelrichting voor de luchthaven. RTHA heeft voor de begeleiding van dit proces externe bureaus ingezet, die de projectorganisatie vormen. Inmiddels hebben verschillende bijeenkomsten met deelname van circa 35 belanghebbende partijen plaatsgevonden. In de eerste fase lag de nadruk op het afspreken van spelregels voor het proces en voor het inzichtelijk maken van belangen. Momenteel wordt door alle partijen gewerkt aan een gezamenlijke feitenbasis. Deze fase zal naar verwachting in juni 2021 worden afgerond. Daarna start de bespreking van opties en het werken aan een voorkeurs-scenario dat zoveel mogelijk belangen dient. Vanuit de projectorganisatie is een website gelanceerd, waarop het proces is beschreven en waarop de resultaten van alle fasen worden gepubliceerd (www.luchthavenbesluit.nl). Ik zal uw Kamer op de hoogte houden van de voortgang.

Eindhoven Airport (EA)

Verlenging interim-voorzitterschap de heer Van Geel – Luchthaven Eindhoven Overleg

Met ingang van 1 september 2020 is de heer van Geel gestart met het interim-voorzitterschap van het nieuwe Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO). In de brief van 29 juli 2020 heb ik uw Kamer mede namens de Staatssecretaris van Defensie geïnformeerd over het oprichten van het LEO en de opdracht aan de heer Van Geel voor het interim-voorzitterschap.⁹ Het interim-voorzitterschap was oorspronkelijk gekoppeld aan de inregelperiode om het LEO op te richten en zou met de duur van één jaar lopen van 1 september 2020 tot en met 31 augustus 2021. De afgelopen maanden hebben de heer Van Geel en het secretariaat van het LEO goede en belangrijke stappen gezet voor de verdere ontwikkeling van de nieuwe permanente overlegstructuur. Hierbij werden overheden, bewonersorganisaties, maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven nadrukkelijk betrokken. Afgelopen januari is een openbare bijeenkomst georganiseerd waarbij de heer Van Geel zijn aanvullend advies over de uitwerking van het sturingsmodel voor geluid voor Eindhoven Airport presenteerde aan de omgeving. Ook hebben inmiddels de eerste twee vergaderingen van de Brede Overlegtafel van het LEO plaatsgevonden en zijn diverse participatie-werkgroepen met omwonenden en geïnteresseerden van start gegaan om de verschillende speerpunten uit de adviezen van de heer Van Geel op te pakken.

Omdat een zorgvuldige uitvoering van alle onderwerpen tijd kost en naar verwachting niet binnen de eerder gestelde termijn van één jaar kan worden afgerond, is het voorzitterschap van de heer Van Geel verlengd tot en met 31 december 2021. Dit gebeurt met unanieme steun van de bij het Bestuurlijk Overleg Eindhoven Airport betrokken partijen.

Uitwerking sturingsmodel voor geluid

Over de uitwerking van het sturingsmodel voor geluid voor Eindhoven Airport en in het bijzonder de uitwerking van het aanvullend advies van de heer Van Geel, heb ik uw Kamer mede namens de Staatssecretaris van

⁹ Kamerstuk 31 936, nr. 828.

Defensie met de brieven van 15 december 2020 en 8 maart 2021 geïnformeerd¹⁰. Ten behoeve van het vaststellen van een percentage aan vermindering van de civiele geluidbelasting voor 2026 is door mijn Ministerie inmiddels een opdracht verstrekt om de verwachtingen ten aanzien van vlootvernieuwing op Eindhoven Airport voor de periode tot 2026 in kaart te brengen. De resultaten worden in de komende weken verwacht en zullen worden gebruikt om een scenario met uitgangspunten te bepalen dat na het uitvoeren van het MER zal worden gebruikt om het daadwerkelijke percentage aan geluidreductie te kunnen vaststellen. Daarnaast wordt ten behoeve van de start van de MER-procedure de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voorbereid. Zodra deze gereed is zal de NRD naar verwachting door het Ministerie van Defensie in de zomer van 2021 openbaar worden gemaakt ten behoeve van de zienswijzeprocedure. Ook in het LEO blijft de uitwerking van het sturingsmodel voor geluid een terugkerend onderwerp ter bespreking.

Maastricht Aachen Airport (MAA)

Zoals in de brieven aan uw Kamer van 9 december 2020 en 19 maart 2021¹¹ aangegeven wil de provincie Limburg als eigenaar van MAA de komende periode een ambitie en ontwikkelrichting voor MAA bepalen. In dat kader heeft de provincie begin 2020 de heer van Geel als onafhankelijk verkenner aangesteld en hem de opdracht gegeven om in een regionale verkenning tot het best haalbare advies te komen over de ontwikkeling van MAA tot een toekomstbestendige en duurzame luchthaven. De heer Van Geel heeft in januari 2021 zijn advies over MAA uitgebracht aan de provincie. Hij adviseert de provincie onder andere om een expliciete keuze te maken inzake het gewenste profiel van de luchthaven (alleen vracht of een combinatie vracht/passagiers) en om hinder te verlagen voordat van groei sprake kan zijn, bijvoorbeeld door de latente ruimte in de huidige vergunning niet te gebruiken, door de te verdienen gebruiksruimte voor 25% te benutten voor het reduceren van de feitelijke geluidsbelasting en/of door openingstijden te beperken tot 07.00–23.00 uur. De provincie heeft laten weten het advies te betrekken bij het opstellen van een nieuwe meerjarige strategie voor MAA. Daarbij zullen door de provincie de consequenties en implicaties van het advies nader worden onderzocht voor de positie en exploitatie van de luchthaven nu en in de toekomst. Ook wordt een maatschappelijke kosten batenanalyse (MKBA) uitgevoerd. Besluitvorming over de meerjarenstrategie is door de provincie na de zomer van 2021 voorzien, wanneer de aanvullende onderzoeken zijn afgerond en naar verwachting een nieuw College van gedeputeerde staten is gevormd. Op basis van de strategie wordt een aanvraag voor een Luchthavenbesluit door de luchthaven voorbereid (inclusief de uitvoering van verschillende onderzoeken zoals milieueffectonderzoeken). Start van dat proces is voor eind 2021 voorzien.

Groningen Airport Eelde (GAE)

De financiële situatie van Groningen Airport Eelde (GAE) is de afgelopen jaren verslechterd. Daarom zijn in opdracht van de aandeelhouders van de luchthaven (de provincies Drenthe en Groningen, de gemeente Tynaarlo en Stichting FB Oranjewoud) verschillende toekomstscenario's voor de luchthaven in beeld gebracht. Omdat de liquiditeit van de luchthaven onvoldoende is om het bedrijfsresultaat, noodzakelijke investeringen voor de borging van de continuïteit en extra kosten voor nieuwbouw van de brandweerkazerne te dragen, zijn de aandeelhouders van de luchthaven voornemens om GAE te steunen door de jaren 2021 en 2022 financieel te

¹⁰ Kamerstuk 31 936, nrs. 829 en 845.

¹¹ Aangangsel Handelingen II 2020/21, nr. 2066

overbruggen. Een definitief besluit over de toekomst van GAE als luchthaven moeten zij nog nemen. Afhankelijk daarvan wordt het traject richting een Luchthavenbesluit hervat.

Twente Airport

Op 28 november 2019 heeft Twente Airport een verzoek bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gedaan om luchtverkeersleiding (door middel van «remote tower», verkeersleiding op afstand) op Twente Airport mogelijk te maken. Over het verzoek heeft meerdere malen overleg plaatsgevonden tussen de luchthaven en het Ministerie. Recent heb ik de luchthaven laten weten dat ik niet op het verzoek kan ingaan. Dat heeft allereerst te maken met de demissionaire status van het kabinet en het feit dat de Luchtvaartnota 2020 – 2050 door uw Kamer controversieel is verklaard. Daarnaast heeft het te maken met de beschikbare capaciteit bij LVNL en CLSK om luchtverkeersleiding mogelijk te maken. LVNL en CLSK hebben de komende jaren grote projecten te realiseren, zoals de Luchtruimherziening, de integratie van LVNL en CLSK tot één organisatie (1ATM), de implementatie van nieuwe systemen (zoals iCAS) en projecten op het terrein van hinderbeperking rond Schiphol en de regionale luchthavens. Daarvoor is maar beperkte capaciteit voorhanden en extra capaciteit is niet beschikbaar. Tot slot geldt dat er onzekerheid is hoe de luchtvaart als gevolg van COVID-19 gaat herstellen en in welk tempo. Ook voor Twente Airport is dat onduidelijk. Het voorstel van Twente Airport gaat uit van een beperkte toename van het verkeer als gevolg van de realisatie van luchtverkeersleiding. De beperkte verkeersomvang en de onzekerheid over de realisatie daarvan geven twijfel of aanleg, onderhoud en exploitatie van luchtverkeersleiding op Twente Airport (zowel toren- als naderingsdienstverlening) voldoende financieel zeker is dan wel kan worden gesteld door de luchthaven. Gelet op deze redenen is realisatie van luchtverkeersleiding op Twente Airport de komende jaren niet haalbaar en kan niet worden ingegaan op het verzoek. Mogelijk zal de luchthaven op langere termijn een hernieuwd verzoek tot luchtverkeersleiding doen, in elk geval nadat grote prioritaire projecten, zoals de Luchtruimherziening, zijn afgerond. Ik heb aan de luchthaven aangegeven dat het Ministerie uiteraard ervoor open staat dan een nieuwe beoordeling te doen. Het initiatief daarvoor ligt uiteraard bij de luchthaven.

Samenwerking luchthavens

Schiphol en de regionale luchthavens van nationale betekenis hebben aangegeven meer met elkaar te willen samenwerken. Het Rijk is daar een voorstander van. Onderlinge samenwerking kan bijdragen aan de borging van de vier publieke belangen: veiligheid, verbondenheid, kwaliteit leefomgeving en duurzaamheid. Het Rijk wil een actieve rol spelen bij het bevorderen van de samenwerking door overleg te organiseren, luchthavens samen te brengen, kennis en expertise in te brengen en de luchthavens waar mogelijk te ondersteunen met beleid en wet- en regelgeving. Dit in lijn met de motie van de leden Amhaouch en Pater-notte (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 28). De afgelopen periode hebben verschillende overleggen tussen het ministerie en de luchthavens plaatsgevonden over de invulling van de samenwerking. De komende maanden worden de resultaten van deze overleggen vertaald naar een concrete routekaart, waarin wordt beschreven wie welke acties gaat uitvoeren. Deze routekaart zal ik naar verwachting eind 2021 aan uw Kamer aanbieden.

4. Cabelucht

Naar aanleiding van de door de heer Graus (PVV) gestelde vragen tijdens het VAO luchtvaartveiligheid dat 14 april jl. plaatsvond (Handelingen II 2020/21, nr. 68, item 9), heb ik uw Kamer toegezegd in een verzamelbrief een stand van zaken te geven van de activiteiten van de Nationale Adviesgroep Cabelucht (NAC). De NAC adviseert mij over de vermeende relatie tussen gezondheidsklachten van vliegend personeel en de blootstelling aan chemische stoffen via de cabelucht. Hiertoe wijs ik uw Kamer op de derde jaarrapportage van de NAC die ik uw Kamer 17 februari jl. heb aangeboden (Kamerstuk 31 936, nr. 840). Deze rapportage bevat onder andere een overzicht van onderzoeken die plaatsvinden, zoals het meerjarige FreshAircraft (FACTS). In dit project zijn «fume events» (het vrijkomen van gassen, dampen en/of rook door een chemisch proces zoals verbranding, verhitting of explosies) gesimuleerd, is de samenstelling van de cabelucht door middel van veegmonsters gekarakteriseerd, en is een aanpak voor toxicologische risicobeoordeling beschreven. Tot slot kan ik aangeven dat er reeds contact is tussen de voorzitter van de NAC en de door de heer Graus genoemde arts en zal ik mij, via de NAC, hierover verder laten informeren.

5. De herziening van verordening 1008/2008 inzake luchtdiensten

De herziening van verordening 1008/2008 inzake luchtdiensten, is één van de 82 initiatieven die de Europese Commissie in 2020 heeft aangekondigd in haar «strategie voor duurzame en slimme mobiliteit». De herziening moet bijdragen aan een modernisering van het Europese luchtvaartbeleid: het beschermen van de belangen van de consument, totstandbrenging van een veerkrachtige en concurrerende Europese luchtvaartsector met behoud van hoogwaardige banen.

Aanvankelijk was de herziening van de verordening voorzien voor 2021–2022. Een impact assessment ter voorbereiding op dit traject is reeds in 2018–2019 gestart. Echter, de Europese Commissie geeft nu aan dat door de ongekenne omvang van de COVID-19 crisis op de luchtvaart de impact assessment is stilgelegd en de herziening vertraging oploopt.

De Europese Commissie kan op dit moment nog niet zeggen wanneer de herziening precies plaats zal vinden. In aanloop naar de herziening zal de Europese Commissie de reeds verzamelde informatie actualiseren en aanvullend onderzoek doen, waarbij EU lidstaten en andere belanghebbende partijen betrokken zullen worden. Nederland zal er bij de Europese Commissie voor pleiten om in de herziening de mogelijkheid te creëren om sociale vestigingseisen te kunnen stellen aan EU luchtvaartmaatschappijen, zoals uw Kamer gevraagd heeft¹².

6. Paramotor(trikes)

Een paramotortrike is een luchtvaartuig zonder vaste vleugels dat bij het starten en landen gebruik maakt van een wielconstructie en beschikt over een hulpmotor. In 2004 is de voetgestarte variant van de paramotor, het gemotoriseerd schermvliegtuig, opgenomen in de Nederlandse luchtvaartregulering. In de afgelopen maanden is duidelijk geworden dat de introductie van de Regeling nationale veiligheidsvoorschriften luchtvaartuigen (RNVL) per 1 oktober 2020 knelpunten heeft veroorzaakt voor paramotor vliegers. Het is ingevolge de RNVL namelijk momenteel niet mogelijk om een lichte paramotor (trike) met een bouwjaar van na 2013 in Nederland in te schrijven.

¹² Kamerstuk 31 936, nr. 683

Omdat de RNVL beperkingen kent ten aanzien van in het buitenland inschreven paramotor(trikes) is het gebruik van een groot deel van de huidige paramotor(trikes) momenteel zeer beperkt mogelijk. Om dit knelpunt op te lossen heb ik besloten om een lichte klasse paramotor(trike) te introduceren in de Regeling nationale veiligheidsvoorschriften luchtvaartuigen en de bovenliggende regelgeving. Ook wordt het mogelijk gemaakt om momenteel buitenlands geregistreerde paramotor(trikes) in Nederland in te schrijven middels aanpassing van de Regeling inschrijving Nederlandse burgerluchtvaartuigen. Een speciaal bewijs van luchtwaardigheid kan dan worden aangevraagd indien voldaan wordt aan een aantal eisen. De regelgeving wordt op dit moment voorbereid. Inwerkingtreding wordt voorzien voor de eerste helft van 2022.

7. Regelgeving (opt-in) voor Kustwacht vliegtuigen en SAR helikopters

Op 12 oktober 2020 heb ik uw Kamer geïnformeerd (Kamerstuk 30 490, nr. 35) over mijn voornemen voor het doen van de opt-in in Europese regelgeving voor het reguleren van de vliegoperaties die ten behoeve van de Kustwacht uitgevoerd worden. Dit betreft zowel de luchtverkenning met vaste vleugelvliegtuigen als de Search and Rescue operatie met helikopters. Recent heb ik dit besluit genomen, waarmee er per 1 juli 2021 een pakket van regelgeving van toepassing wordt ten behoeve van de luchtwaardigheid van vliegtuigen en helikopters die vanaf nu in Nederland ingeschreven worden, voor de brevetten van het cockpitpersoneel en voor de operaties met de SAR helikopters. De ingangsdatum voor de operationele regelgeving voor de luchtverkenning met vaste vleugelvliegtuigen voor de Kustwacht gaat per 1 maart 2022 in, vanwege de overgang naar een nieuwe operator per die datum.

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