

Vergaderjaar 2012–2013

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 160

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 september 2013

In het algemeen overleg over luchtvaart op 12 juni 2013 (Kamerstuk 31 936, nr. 159)(hierna: AO) heb ik toegezegd om uw Kamer voor 1 september aanstaande te informeren over de volgende onderwerpen:

1. De voortgang inzake het Aldersadvies over het nieuwe normen- en handhavingstelsel, de prognoses voor de ontwikkeling van het aantal vluchten op Schiphol en prioritering van het microklimaat Leimuiden;
2. De huidige financiële positie van de luchtverkeersleiding;
3. Nader overleg met OCW over hbo-accreditatie van vliegopleidingen en het onderbrengen van leningen voor deze opleidingen bij DUO;
4. De arbeidsomstandigheden van beveiligingspersoneel in terminal 4 van de luchthaven New York JFK;
5. Contact met provincies over een oplossing voor paramotorvliegen.

Met deze brief geef ik hieraan invulling. Ik heb eveneens toegezegd de Kamer voor 1 september aanstaande te informeren over de kosten voor de Staat als gevolg van de aanpassing van de regulering van de luchthaventarieven van Schiphol (Kamerstuk 33 231, nr. 3). Over dit onderwerp ontvangt u separaat een brief. Ik heb in het AO tevens toegezegd dat ik uw Kamer zou informeren over de «roadmap» op het gebied van civiel-militaire samenwerking inzake luchtverkeersleiding. Ook hierover wordt u met een afzonderlijke brief geïnformeerd.

Daarnaast wil ik de Kamer met de thans voorliggende brief informeren over de voortgang inzake de volgende onderwerpen:

6. Lelystad;
7. Reclamesleepvluchten op zondag;
8. Werk- en rusttijden.

1. Advies Alders over nieuwe normen- en handhavingstelsel, prognoses, microklimaat Leimuiden

Tijdens het AO zijn vanuit uw Kamer vragen gesteld over het uitbrengen van het advies over het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel en over de prognoses voor de ontwikkeling van het aantal vluchten op de luchthaven Schiphol.

Op 15 juli jl. heeft de heer Alders mij desgevraagd geïnformeerd over de stand van zaken rond de afronding van het advies. Hij heeft mij gemeld dat er medio september een plenaire Tafel wordt belegd om de eindresultaten op de verschillende onderdelen van het advies in samenhang te bespreken met alle partijen. De uitkomsten van deze bespreking en het advies zal de heer Alders mij diezelfde maand nog toezenden, waarna ik dit ten spoedigste aan uw Kamer zal doen toekomen.

Zoals aangegeven zal er in het advies aandacht zijn voor de vraagontwikkeling zoals door uw Kamer verzocht. Tevens heb ik de heer Alders verzocht aandacht te schenken aan de prioritering van het microklimaat Leimuiden.

Zoals bekend heeft mijn voorganger de heer Alders ook gevraagd om als kwartiermaker de Omgevingsraad Schiphol vorm te geven. Spoedig na de voltooiing van het advies over het nieuwe normen- en handhavingstelsel zal de heer Alders mij ook zijn advies over deze Omgevingsraad Schiphol doen toekomen, waarna ik u dit zal doen toekomen.

2. De huidige financiële positie van de luchtverkeersleiding

Uw Kamer heeft mij gevraagd om meer inzicht te geven in de financiële positie van de luchtverkeersleiding (Luchtverkeersleiding Nederland, hierna LVNL).

Voor een inzicht in de financiële positie van LVNL verwijs ik op de eerste plaats naar het Jaarverslag 2012 van LVNL, dat aan uw Kamer is gestuurd en dat ook beschikbaar is via de website van LVNL. In het Jaarverslag 2012 is aangegeven dat de financiële positie van LVNL in 2012 is verbeterd: het eigen vermogen in de vorm van het bestemmingsfonds is toegenomen, terwijl de met de luchtruimgebruikers nog te verrekenen verliezen uit het verleden zijn verminderd. De kosten van de luchtverkeersdienstverlening worden gedekt door middel van heffingen, die door de gebruikers worden betaald. LVNL dient zelf de financiële effecten op te vangen van de risico's die LVNL zijn opgelegd door Europese regelgeving, zoals een gedeelte van eventuele verschillen tussen de geprognosticeerde en de feitelijke verkeersomvang en de kostenoverschrijdingen. Eventuele verschillen worden ten laste gebracht van het bestemmingsfonds dat na overleg en in overeenstemming met de luchtruimgebruikers wordt opgebouwd. Door dat bestemmingsfonds worden tariefsschommelingen voorkomen en wordt eveneens voorkomen dat de gevolgen van voornoemde risico's zouden moeten worden bekostigd vanuit publieke gelden.

3. Nader overleg met OCW over hbo-accreditatie van vliegopleidingen en het onderbrengen van leningen voor deze opleidingen bij DUO

Zoals toegezegd heeft met het Ministerie van OCW overleg plaatsgevonden over de mogelijkheden voor een volledige hbo-accreditatie van vliegopleidingen en de voorwaarden waaraan moet worden voldaan voor het onderbrengen van de lening voor het volgen van een pilotenopleiding

bij de Dienst Uitvoering Onderwijs (DUO). Op basis daarvan kan ik u het volgende melden.

De bestaande pilotenopleidingen aan vliegscholen vallen niet onder de Wet op het hoger onderwijs en wetenschappelijk onderzoek (WHW) en daarom ook niet onder de beleidsverantwoordelijkheid van de Minister van OCW. In beginsel kunnen vliegscholen voor hbo-accreditatie in aanmerking komen als zij voldoen aan de vereisten van de WHW. Als de aanvrager voldoet aan de voorwaarden omtrent de kwaliteitszorg, de registratie, het onderwijs, de examens en de vooropleidingseisen, verwerft men die status. Het onderwijs zal moeten passen in het stramien van de WHW. Dat houdt in dat het gaat om een 4-jarige hbo-bacheloropleiding met daarbinnen eventueel een «Associate degree» programma van 2 jaar of een masteropleiding van een jaar. In hun huidige opzet voldoen de pilotenopleidingen aan vliegscholen niet aan de voorwaarden van de WHW en zullen dan ook een substantiële aanpassing moeten ondergaan om aan de vereisten van de WHW te voldoen.

Het beschikbaar zijn van studiefinanciering (straks in de vorm van een sociaal leenstelsel) is afhankelijk van registratie van opleidingen in het Centraal register opleidingen hoger onderwijs (Croho) in de vorm van voltijds onderwijs. Tevens moet de student voldoen aan de vereisten van de Wet studiefinanciering.

Er zijn geen mogelijkheden om opleidingen die niet onder de WHW vallen en eventueel bestaande studieschulden als gevolg van een dergelijke opleiding onder te brengen in het stelsel van studiefinanciering of via een andere weg financiering door DUO mogelijk te maken.

4. De arbeidsomstandigheden van beveiligingspersoneel in terminal 4 van de luchthaven New York JFK

In het AO zijn zorgen geuit over de arbeidsomstandigheden van het beveiligingspersoneel in terminal 4 van John F. Kennedy International Airport (JFK Airport) in New York. Conform mijn toezegging heb ik navraag gedaan bij Schiphol en informeer ik de Kamer hierbij over de reactie van Schiphol.

De luchthavenexploitant van JFK Terminal 4 is JFK International Air Terminal (JFKIAT). Het meeste beveiligingswerk, zoals pre-boarding screening en screening van handbagage, is de directe verantwoordelijkheid van de Amerikaanse overheid, uitgevoerd door de Transportation Security Administration (TSA). Voor de beveiliging van vliegtuigen tijdens de processen van beladen en ontladen worden door vliegmaatschappijen en/of grondafhandelaren op JFK particuliere beveiligingsbedrijven ingehuurd.

JFKIAT maakt zelf alleen gebruik van de diensten van een klein beveiligingsbedrijf, FJC, voor de inspectie van de fysieke staat van het terminalgebouw. Dit bedrijf voldoet aan alle eisen van vergunningverlening door de Port Authority New York en New Jersey, daaronder ook begrepen de arbeidsomstandigheden. De werknemers zijn lid van de vakbond Allied International Union.

De overige beveiligingsbedrijven op Terminal 4 worden door luchtvaartmaatschappijen en afhandelaren ingehuurd.

Eén van de drie Amerikaanse vakbonden die actief zijn op Terminal 4, 32BJ, is in december 2012 ontvangen door Schiphol Group, samen met de FNV, waarbij er gesproken is over de arbeidsomstandigheden van het beveiligingspersoneel van Terminal 4 op JFK Airport.

Aangezien de arbeidsomstandigheden gebaseerd zijn op de Amerikaanse wet- en regelgeving en Schiphol geen directe contractuele relatie heeft met het beveiligingspersoneel, heeft Schiphol geen mogelijkheid om direct invloed uit te oefenen op de arbeidsomstandigheden van het beveiligingspersoneel. Het gaat hier om een lokale aangelegenheid waarop Amerikaanse wet- en regelgeving van toepassing is. Het indirect uitoefenen van invloed leidt tot inmenging in de contractuele relatie van anderen en/of arbeidsregelgeving van de Amerikaanse overheid. Een dergelijke ingrijpende inmenging acht Schiphol niet noodzakelijk en gewenst.

5. Contact met provincies over een oplossing voor paramotorvliegen

Met de invoering van een vrijstelling van het hebben van een Luchthavenregeling voor vrije ballonnen, scherm- en zeilvliegtuigen per 1 juli 2010, is de motie De Rouwe en Meeuwis¹ door het Rijk uitgevoerd². Voor het gemotoriseerd schermvliegen, waartoe paramotorvliegen conform het Luchtverkeersreglement behoort, werd dit door de Provincie (in casu het nieuwe bevoegde gezag), niet wenselijk geacht³. Naar aanleiding hiervan heeft het Rijk aangegeven bereid te zijn mee te werken aan een voor alle partijen acceptabele oplossing voor wat betreft de eis van een Luchthavenregeling voor deze categorie.

Conform deze toezegging heb ik de afgelopen jaren diverse pogingen ondernomen om de provincies en de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL)/paramotorvliegers tot een positief resultaat te laten komen; zowel door het initiëren van overleggen tussen de betrokken partijen, het doen van concrete voorstellen zoals een experimenteerregeling en schriftelijke verzoeken aan de provincies. Helaas moet ik constateren dat genoemde pogingen nog geen positief resultaat hebben opgeleverd. Zoals ik u ook in mijn brief aan uw Kamer van 28 mei jongstleden⁴ heb gemeld, zijn de provincies (als bevoegd gezag) en de KNVvL/paramotorvliegers nog niet tot overeenstemming gekomen. Omdat de sleutel voor een oplossing voor de korte termijn toch echt bij de provincies ligt, heb ik hen, naar aanleiding van de bijgevoegde brief die ik op 26 juni jongstleden van de Interprovinciale Contactgroep Luchtvaart heb ontvangen, nogmaals verzocht met de KNVvL/paramotorvliegers in gesprek te gaan om een voor alle partijen wenselijke oplossing te realiseren.

Daarnaast onderzoek ik de mogelijkheden om de procedure om tot een Luchthavenregeling te komen, sterk te vereenvoudigen. Mocht daadwerkelijk worden besloten tot het vereenvoudigen van de procedure, dan vergt dit een wijziging van de Wet Luchtvaart. Gelet op de doorlooptijd van een dergelijk traject, betreft dit echter een oplossing voor de langere termijn.

6. Reclamesleepvluchten op zondag

In het Algemeen Overleg van 19 december 2012 (Kamerstuk 31 936, nr. 130) heeft de heer Elias mij vragen gesteld over het verbod tot vliegen met reclamevliegtuigen op zondag. Naar aanleiding van de motie die hij hierover vervolgens heeft ingediend in het VAO heb ik hem toegezegd te verkennen op welke wijze er voor de branche een flexibelere uitvoering

¹ Kamerstuk 31 936, nr. 26

² Kamerstuk 31 936, nr. 34

³ Kamerstuk 31 936, nr. 81

⁴ Kamerstuk 31 936, nr. 142

van hun werkzaamheden op de zondag mogelijk is, waarbij eventuele overlast voor de omgeving zoveel als mogelijk gemitigeerd kan worden.

Er is de afgelopen maanden constructief overleg gevoerd met de ondernemers uit de branche, waarbij is gekeken of door middel van een aanpassing van de Regeling reclamesleepvluchten het uitvoeren van reclamesleepvluchten op zondag mogelijk kan worden gemaakt. Tegelijkertijd is bekeken op welke wijze eventuele geluidhinder daarbij voor de omgeving zoveel mogelijk kan worden beperkt.

De resultaten van bovenstaande besprekingen met de branchepartijen worden verwerkt tot een concrete invulling van een gewijzigde regeling en een nieuw convenant. Het verbod om op zondag een reclamesleepvlucht uit te voeren zal worden geschrapt uit de regeling. De sector zal daarbij in het convenant afspreken op zondag geen reclamesleepvluchten uit te voeren boven gemeenten die op basis van de Winkeltijdenwet zondagsopening van winkels in hun gemeente niet toestaan. Het overvliegen van deze gemeenten naar elders gelegen doelgebied wordt wel toegestaan. Op deze wijze komt de sector tegemoet aan de wens van bepaalde gemeenten om op zondag de rust te garanderen.

In navolging daarvan zal ik de procedure tot vaststelling van de gewijzigde Regeling reclamesleepvluchten starten. Ik streef er naar om de nieuwe Regeling reclamesleepvluchten op 1 oktober 2013 van kracht te laten zijn.

7. Lelystad

In het AO van 12 juni heeft de Kamer mij gevraagd om informatie over de interesse van de marktpartijen om in de toekomst te opereren vanaf Lelystad Airport. Op 4 juli heb ik u bericht dat Schiphol vertrouwen heeft in een positieve Business Case bij een gecontroleerde ontwikkeling van Lelystad naar 45.000 bewegingen in 2 tranches, te weten een 1^e tranche van 25.000 en de 2^e tranche van nog eens 20.000 vliegtuigbewegingen (Kamerstuk 31 936, nr. 156). Tevens heb ik u toegezegd u de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) snel ter inzage te leggen.

De afgelopen maanden zijn onder andere aan de Alderstafel Lelystad gesprekken gevoerd over de aanvraag van de voorgenomen activiteit en de beschreven onderzoeksaspecten die in de MER zullen worden onderzocht. Een belangrijk onderdeel hiervan vormt de routestructuur; met de regio is gesproken over de verschillende optimalisatievarianten om de hinder te minimaliseren.

Deze zijn verwerkt in de definitieve NRD die ik op 29 juli jl heb ontvangen van de exploitant. Ik heb vervolgens de NRD op 6 augustus ter inzage gelegd en advies gevraagd aan de Commissie MER. Ik ben blij dat hiermee formeel de eerste stap is gezet om te komen tot een luchthavenbesluit voor de luchthaven Lelystad.

8. Werk- en rusttijden

Op 25 juni 2013 heeft uw Kamer een motie over de EASA voorstellen voor werk- en rusttijden aangenomen⁵. Deze motie roept het kabinet op om zich binnen de bijeenkomst van het EASA Comité nadrukkelijk uit te spreken voor een veilige Europese werk- en rusttijdenregeling in de luchtvaart en daarmee tien uur werktijd het maximum te laten zijn voor nachtvluchten voor een basisbemanning zonder aflosmogelijkheid.

⁵ Kamerstuk 31 936, nr. 152

Van 10–12 juli 2013 is het EASA Comité bijeengekomen waarbij het definitieve voorstel van de Europese Commissie is besproken. De Nederlandse delegatie heeft in lijn met de motie nadrukkelijk het bovengenoemde punt van nachtdiensten in de vergadering ingebracht, hetgeen slechts door een zeer beperkt aantal lidstaten ondersteund. Uiteindelijk heeft Nederland (evenals Oostenrijk) tegen het voorstel van de Europese Commissie gestemd. Het voorstel is echter met gekwalificeerde meerderheid van stemmen in het EASA Comité aangenomen. Dit voorstel zal nu ter finale toetsing aan de Raad en het Europees Parlement worden voorgelegd. Deze toetsing beperkt zich tot de vraag of het door de Commissie ingediende ontwerp van maatregelen de uitvoeringsbevoegdheden waarin het basisbesluit voorziet, niet overschrijdt, of niet verenigbaar is met het doel of de inhoud van het basisbesluit of niet strookt met het subsidiariteits- of het evenredigheidsbeginsel. Deze vraag zal in beginsel in de Transportraad van oktober aan de orde komen. De Kamer zal op de gebruikelijke wijze worden betrokken bij de voorbereiding daarvan.

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