

Vergaderjaar 2024–2025

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 1174

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 september 2024

Met deze verzamelbrief Luchtvaart wordt u geïnformeerd over de voortgang van verschillende onderwerpen met betrekking tot luchtvaart. Daarbij wordt ook ingegaan op de wijze waarop uitvoering is gegeven aan een aantal toezeggingen en moties van de Tweede Kamer.

De volgende onderwerpen komen in deze brief aan de orde:

- Stand van zaken luchthavenbesluiten regionale luchthavens;
- Beperking nachtelijke hinder in Nederlandse gemeenten door aanpassingen vliegverkeer van en naar de Belgische luchthaven Luik-Bierset;
- Vervolg op de onderzoeken naar de effecten van luchtvaart op de lokale luchtkwaliteit;
- Systeemmonitor Luchtvaartveiligheid;
- Appreciatie van het rapport over de CO₂-uitstoot van KLM;
- Europees verbod of verhoogd tarief privépassagiersvliegtuigen;
- Toezegging veiligheid onderzeese datakabels.

Stand van zaken luchthavenbesluiten regionale luchthavens

Met de brief van 20 juni 2024¹ is de Kamer geïnformeerd over de stand van zaken van de procedures voor de luchthavenbesluiten voor de regionale luchthavens Rotterdam The Hague Airport (RTHA), Maastricht Aachen Airport (MAA) en Groningen Airport Eelde (GAE). Ook is een update gegeven over de wijziging van het Luchthavenbesluit Eindhoven. De processen richting het vaststellen van de luchthavenbesluiten zijn in gang gezet. GAE heeft inmiddels een aanvraag voor een luchthavenbesluit bij het Ministerie van IenW gedaan. De aanvragen door de luchthavens RTHA en MAA worden later dit jaar verwacht.

¹ Kamerstuk 31 936, nr. 1168

Op 18 juli 2024 heeft GAE een aanvraag voor een luchthavenbesluit bij het Ministerie van IenW ingediend.² Hierin vraagt de luchthaven een gebruiksruimte aan die past binnen de gebruiksruimte waarover de luchthaven beschikt met de huidige Omzettingsregeling. De luchthaven vraagt om de openingstijden te verruimen naar 06.00u-00.00u doordeweeks en naar 07.30u-00.00u in het weekend. Op dit moment is de luchthaven geopend van 06.30u-23.00u doordeweeks en 07.30u-23.00u in het weekend, met tussen 23.00u-00.00u een mogelijkheid dat vliegtuigen nog kunnen landen die door onvoorziene omstandigheden vertraagd zijn.

Ter onderbouwing van de aanvraag heeft de luchthaven een milieueffectrapportage (mer)-beoordelingsnotitie opgesteld. Op basis hiervan neemt het Ministerie van IenW een mer-beoordelingsbeslissing. Daarmee wordt bepaald of de milieueffecten voldoende in beeld zijn gebracht en of er geen sprake is van aanzienlijke gevolgen voor het milieu. Indien dit het geval is, hoeft er geen volledig milieueffectrapport opgesteld te worden. Daarnaast heeft de luchthaven een economische onderbouwing aangeleverd. Deze wordt op dit moment in opdracht van het ministerie door een onafhankelijke instantie getoetst. Op basis van alle onderbouwende studies en de toetsingen daarop stelt het ministerie een ontwerp-Luchthavenbesluit op. Het ontwerp-Luchthavenbesluit wordt naar verwachting begin 2025 ter inzage gelegd. Het ontwerp wordt ook in voorhang aan de Eerste en Tweede Kamer aangeboden.

Invoering Doc29 en NORAH voor (regionale) burgerluchthavens

Met de brief van 21 mei 2024³ is de Kamer geïnformeerd over de voortgang van de implementatie van nieuwe en meer actuele rekenmethoden voor de berekening van de geluidbelasting rond (regionale) burgerluchthavens. Voor vliegtuiggeluid is dit de Europese bepalingsmethode Doc29. Voor helikoptergeluid is dit NORAH. Om deze implementatie mogelijk te maken is wijziging van de Regeling burgerluchthavens noodzakelijk. De procedure hiervoor is afgelopen periode doorlopen. De wijzigingsregeling is met ingang van 30 juli 2024 in werking getreden.⁴ De wijzigingsregeling is van toepassing op alle burgerluchthavens met uitzondering van Schiphol. Er is overgangsrecht opgesteld zodat bij bestaande luchthavenbesluiten of lopende procedures niet met onmiddellijke ingang Doc29 en NORAH hoeven te worden toegepast. Voor de vaststelling van de luchthaven-besluiten voor GAE, MAA en RTHA zal gebruik worden gemaakt van de nieuwe rekenmethoden. Daarmee is de implementatie afgerond en wordt er met de geactualiseerde rekenmethodes gewerkt.

Beperking nachtelijke hinder in Nederlandse gemeenten door aanpassingen vliegverkeer van en naar de Belgische luchthaven Luik-Bierset

De regio Zuidwest Limburg ligt in de landingsroute van vliegtuigen naar de Belgische luchthaven Luik-Bierset. 's Nachts van 23.00 tot 06.00 uur konden bewoners van deze regio overlast ervaren door het geluid van landende vliegtuigen. Met name inwoners van de gemeente Eijsden-Margraten hebben hiervan regelmatig melding gemaakt. Deze verstoring van de nachtrust wordt ook ervaren door de inwoners aan de Belgische

² Te raadplegen via: <https://www.groningenairport.nl/over-groningen-airport/luchthavenbesluit-groningen-airport-eelde>

³ Kamerstuk 31 936, nr. 1156.

⁴ Stcrt. 2024, nr. 20255.

zijde van de grens. Sinds 2019 zoeken beide landen in een gezamenlijke werkgroep naar oplossingen om deze nachtelijke overlast te verminderen. De Belgische nationale en Waalse overheden hebben de afgelopen drie jaren vergaande maatregelen getroffen om nachtelijke hinder te beperken. De belangrijkste van deze maatregelen is het voor vliegmaatschappijen verplicht stellen van vaste vertrek- en landingsroutes. Het gebruik van het Nederlands grondgebied voor vluchten die als bestemming Luik-Bierset hebben, wordt hiermee nadrukkelijk vermeden. De onafhankelijke, Nederlandse meetgegevens bevestigen vanaf 2022 een aanhoudende afname van nachtvluchten over Nederlands grondgebied.

Vervolg op de onderzoeken naar de effecten van luchtvaart op de lokale luchtkwaliteit

In december 2023⁵ is de Kamer geïnformeerd over onderzoeken naar de effecten van luchtvaart op de lokale luchtkwaliteit. Aangegeven is dat nog enkele vervolgstudies plaatsvinden. Inmiddels zijn twee vervolgstudies afgerond.

Ad 1. Onderzoek Concentraties zeer zorgwekkende stoffen op en rondom luchthavens (NLR)

Het NLR heeft de concentraties van Zeer Zorgwekkende Stoffen op en rondom luchthavens onderzocht. Dit onderzoek is een vervolg op het rapport dat in december 2023 aan de Kamer is aangeboden.⁶ Bij elke ZZS is de concentratie – de hoeveelheid stof per kubieke meter op leefniveau – getoetst aan de Maximaal Toelaatbaar Risiconiveau (MTR)-waarde. De resultaten tonen aan dat de uitstoot van ZZS door vliegverkeer de MTR-waarden niet overschrijdt (zie bijlage 1).

Ad 2. Onderzoek Bijdrage luchtvaart aan lokale luchtkwaliteit (AdecS)

In december 2023 is een rapport van AdecS over de bijdrage van luchtvaart aan de lokale luchtverontreiniging aangeboden aan de Kamer. AdecS is bij de berekeningen uitgegaan van emissiegegevens uit de Emissiedatabase luchtvaart (IPLO-database⁷). Uit informatie van de ILT is gebleken dat het zwavelgehalte in kerosine hoger is dan waarvan wordt uitgegaan in de IPLO-database.⁸ Daarom heeft AdecS, op verzoek van het Ministerie van IenW, de concentraties voor zwaveldioxide (SO₂) opnieuw berekend (zie bijlage 2). Ook na deze actualisatie is het zo dat de totale concentraties SO₂ ruim onder de geldende grenzen blijven.

Vervolg

De uitgevoerde onderzoeken laten zien dat vooral taxiënde vliegtuigen en de Auxiliary Power Unit (APU)⁹ bijdragen aan de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen. Om deze uitstoot op het luchthaventerrein te verminderen, werkt het Ministerie van IenW aan beleidsmaatregelen hiervoor. Zoals in de Kamerbrief van december 2023 is aangegeven, worden de resultaten van alle onderzoeken naar de effecten op lokale luchtkwaliteit voorgelegd aan een expertgroep. In deze expertgroep zitten vier onafhan-

⁵ Kamerstuk 31 936, nr. 1137.

⁶ Dit onderzoek is uitgevoerd voor de luchthavens: Schiphol Airport, civiel gedeelte van Eindhoven Airport, Groningen Airport Eelde, Maastricht Aachen Airport en Rotterdam The Hague Airport.

⁷ <https://iplo.nl/thema/lucht/vaststellen-luchtkwaliteit/emissiedatabase-luchtvaart/>

⁸ Kamerstuk 31 936, nr. 1152

⁹ De APU of hulpaandrijvingseenheid is een hulpmotor die zich in het vliegtuig bevindt, en die het toestel op de grond van stroom en geconditioneerde lucht voorziet. De APU is ook nodig om de motoren van het vliegtuig te starten.

kelijke experts, waarvan er twee zijn voorgedragen door omwonenden van luchthavens. De expertgroep start in september en brengt eind 2024 een rapport uit met daarin haar conclusies. Dit rapport wordt meegewogen bij keuzes over beleidsvorming op het gebied van luchtkwaliteit.

Systeemmonitor Luchtvaartveiligheid

Als onderdeel van het Nederlandse luchtvaartveiligheidsprogramma (NLVP), stelt het Ministerie van IenW jaarlijks de Systeemmonitor Luchtvaartveiligheid op. De Systeemmonitor geeft aan de hand van indicatoren meer uitleg over de stand van het luchtvaartveiligheidsstelsel en hoe dit verder kan worden versterkt. Eventuele aandachtspunten uit de monitor worden meegenomen als veiligheidsinitiatieven in het Nederlands Actieplan Luchtvaartveiligheid¹⁰ (NALV). Zo wordt samen met de verantwoordelijke partijen het stelsel verder versterkt.

De Systeemmonitor laat grotendeels hetzelfde beeld zien als voorgaande jaren en de aandachtspunten worden al meegenomen in het NALV. Zodoende wordt voortaan volstaan met publicatie van de Systeemmonitor op rijksoverheid.nl.¹¹

Recentelijk heeft een extern bureau onderzocht of en op welke manier de Systeemmonitor doorontwikkeld kan worden. De Kamer is eerder geïnformeerd over het voornemen hiertoe.¹² Het rapport wordt nader bestudeerd. De resultaten van dit onderzoek zullen, waar mogelijk, in de volgende editie van de Systeemmonitor worden toegepast.¹³

Appreciatie van het rapport over de CO₂-uitstoot van KLM

Tijdens het Tweeminutendebat Luchtvaart (CD 10 april) op 5 juni 2024 is aan het lid de Hoop toegezegd om een appreciatie te geven van het rapport «Evaluation of KLM's Climate Plan»¹⁴. Via deze brief wordt de toezegging afgedaan.

Het rapport is opgesteld door de Hogeschool Breda in opdracht van Milieudefensie. Het betreft een kritische evaluatie van het klimaatplan van KLM.¹⁵ In dit klimaatplan heeft KLM doelstellingen opgenomen om de CO₂-uitstoot van vluchten te verlagen. De onderzoekers hebben het maatregelenpakket van KLM geëvalueerd en daaruit geconcludeerd of de doelstellingen van KLM haalbaar zijn.

KLM wil haar doelen halen door vlootvernieuwing, een efficiëntere operatie en inzet van duurzame luchtvaartbrandstoffen. De evaluatie laat zien dat de plannen van KLM al een groot deel van de doelen bereiken, maar nog niet genoeg zijn om alle doelen te halen. KLM erkent dit in hun eigen klimaatplan. Daarnaast wordt in de evaluatie opgemerkt dat veel van de maatregelen die KLM wil nemen om de doelen in 2030 te halen, nog niet geoperationaliseerd zijn. Dit is begrijpelijk, omdat KLM de maatregelen tussen nu en 2030 neemt. Of de CO₂-reductie wordt bereikt, hangt af van hoe KLM de maatregelen in de komende jaren uitvoert.

¹⁰ Kamerstuk 31 936, nr. 1052

¹¹ De Systeemmonitor met peildatum 1 januari 2024 is via deze link te lezen.

¹² Kamerstuk 29 665, nr. 412

¹³ De resultaten van het externe onderzoek zijn via deze link te bekijken.

¹⁴ Evaluation of KLM's Climate Plan, Paul Peeters et al., Juni 2024. Beschikbaar op het volgende webadres: <https://pure.buas.nl/en/publications/evaluation-of-klms-climate-plan>

¹⁵ Het «Climate Action Plan» van de KLM is beschikbaar op het volgende webadres: <https://img.static-kl.com/m/7b0b0f3946d5bb53/original/KLM-Climate-Action-Plan-2023.pdf>

De evaluatie van de Hogeschool Breda gaat ook over de hoogte van de doelen van KLM en bevat een analyse vanuit het perspectief van klimaatrechtvaardigheid. Dit is een complex onderwerp zonder eenduidige conclusies. Uit de evaluatie blijkt dat de doelstellingen van KLM in lijn zijn met de eisen van het «Science Based Targets initiative»¹⁶ en met het Akkoord Duurzame Luchtvaart van de luchtvaartsector en overheid.¹⁷

Het klimaatplan en de geplande maatregelen van KLM zijn realistisch. Verduurzaming van de luchtvaart is lastig en dit kost meer tijd dan in de meeste sectoren. Tegelijkertijd is KLM ambitieus ten opzichte van andere luchtvaartmaatschappijen ter wereld. KLM is een bedrijf met veel internationale concurrentie. Hogere doelen en eventuele bijbehorende kosten zouden tot (grote) nadelen voor de concurrentiepositie van KLM kunnen leiden. Dit benadrukt hoe belangrijk het is om ook op internationaal niveau afspraken te maken over de luchtvaart. Hier spant het Ministerie van IenW zich voor in.

Europees verbod of verhoogd tarief privépassagiersvliegtuigen

De motie Boucke/van der Graaf verzoekt de regering om in gesprek te gaan met de buurlanden en zich tevens op EU-niveau in te zetten om tot een zwaar verhoogd tarief voor of een verbod op fossiele privépassagiersvliegtuigen op korte afstanden te komen.¹⁸ Met deze brief wordt de motie afgedaan. Er bestaat geen wettelijke grondslag om privépassagiersvliegtuigen de toegang tot een luchthaven te beperken of te weigeren vanwege duurzaamheid.¹⁹ Nederland heeft daarom in de EU een oproep gedaan om grenzen te stellen aan het gebruik van privépassagiersvliegtuigen. Deze oproep deed Nederland bijvoorbeeld na afloop van de Informele Transportraad in oktober 2022 en opnieuw tijdens de Informele Transportraad in de zomer van 2023.²⁰

Er is op dit moment (te) weinig draagvlak binnen Europa om wet- en regelgeving aan te passen om tot een verhoogd tarief of een verbod op fossiele privépassagiersvliegtuigen te komen. Wel is op nationaal niveau per 1 juli 2024 de gewichtsgrens voor de Nederlandse vliegbelasting verlaagd. Hierdoor betalen passagiers van privévliegtuigen vaker belasting.²¹

Toezegging veiligheid onderzeese datakabels

De Kamer is op 10 juni jl. geïnformeerd over de voortgang van de kabinetsinzet voor verbetering van de bescherming van de Noordzee-infrastructuur.²² In de betreffende Kamerbrief is ingegaan op de veiligheid

¹⁶ Het Science Based Targets initiative is een wereldwijde organisatie die methoden heeft ontwikkeld om klimaatdoelstellingen voor bedrijven vast te stellen en de klimaatplannen van bedrijven valideert.

¹⁷ Het Akkoord Duurzame Luchtvaart uit 2019 bevat afspraken tussen bedrijven uit de Nederlandse luchtvaartsector, kennisinstellingen en het Ministerie van IenW.

¹⁸ Kamerstuk 31 936, nr. 1069

¹⁹ Kamerstuk 31 936, nr. 1053 p. 9.

²⁰ Kamerstukken II 2022/23, 21 501-33, nr. 1021

²¹ Kamerstukken II 2022/23, 36 202, nr. 157

²² Kamerstuk 33 450, nr. 128

van onderzeese datakabels. Hiermee is voldaan aan de toezegging aan het voormalig lid Koerhuis, gedaan tijdens het Commissiedebat Vliegveiligheid van 6 september 2023.²³

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener

²³ TZ202309-012