

Vergaderjaar 2013–2014

**29 665**

## **Evaluatie Schipholbeleid**

**Nr. 193**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 januari 2014

Bijgaand ontvangt u conform afspraak de schriftelijke beantwoording van de vragen van de Kamer uit de eerste termijn van het Algemeen Overleg (AO) over Schiphol en Lelystad van 18 december jl. Het betreft de vragen die wegens tijdgebrek toen door mij niet mondeling beantwoord konden worden. Ik zend u deze antwoorden ter voorbereiding op de tweede termijn van genoemd AO dat op donderdag 16 januari van 14.30 tot 15.30 uur is gepland, vóór het Verzamel AO Luchtvaart van 15.30 tot 17.30 uur. De vragen en antwoorden zijn per onderwerp geclusterd.

#### **Schiphol**

##### **Maximale Hoeveelheid Geluid**

Vraag (D66)

*Door mevrouw Van Veldhoven is gevraagd om een nadere toelichting op de Maximum Hoeveelheid Geluid (MHG).*

Antwoord

In de wet Luchtvaart is de eis van gelijkwaardige bescherming opgenomen. Deze houdt in dat is voorgeschreven (artikel 8.17, lid 7) dat elk besluit, volgend op het eerste luchthavenverkeerbesluit (2003/2004), een beschermingsniveau ten aanzien van externe veiligheid, geluidbelasting en lokale luchtverontreiniging biedt, dat voor ieder van deze aspecten, gemiddeld op jaarbasis vastgesteld, per saldo gelijkwaardig is aan of beter is dan het niveau zoals dat geboden werd door het eerste besluit. Het genoemde beschermingsniveau is vervolgens geconcretiseerd in een vijftal criteria (zoals het maximaal aantal woningen binnen de 58 dB(A) Lden-contour en het maximum aantal ernstig gehinderden binnen de 48 dB(A) Lden-contour).

Deze wettelijke eis van gelijkwaardige bescherming geldt in het huidige stelsel en blijft ook in het nieuwe stelsel bestaan. Daarbij wordt niet alleen

voorafgaande aan een gebruiksjaar getoetst, maar in het nieuwe stelsel ook achteraf.

De toets aan deze criteria is het meest technische deel van het nieuwe stelsel. De partijen aan de Alderstafel hebben daarom ter toetsing van de uitwerking van het MHG dan ook hulp ingeroepen van onafhankelijke externe experts (NLR, PBL en de MER) om de uitwerking die hieraan gegeven is, te toetsen. Het resultaat hiervan is te vinden in bijlage 4 bij het Aldersadvies. Onderstaand een verkorte weergave.

Ieder jaar wordt door de Schiphol de gebruiksprognose opgesteld. De gebruiksprognose geeft een beschrijving van de verwachte operatie en hierdoor veroorzaakte effecten in het komende gebruiksjaar. Hierin worden effecten voor (onder andere) geluid en externe veiligheid bepaald op basis van:

- actuele verwachtingen ten aanzien van het verkeersvolume, de vloot, herkomst en bestemming van het verkeer en de momenten van de dag waarop gevlogen wordt;
- te hanteren start- en naderingsprocedures;
- de regels voor baangebruik en de op basis hiervan verwachte afhandeling;
- de mogelijke variaties in het baangebruik vanwege het weer en hieraan gerelateerde meteotoeslag.

Vervolgens wordt getoetst of de effecten passen binnen de criteria voor gelijkwaardigheid ten aanzien van externe veiligheid en geluidbelasting.

Voor het vaststellen van het voor dat jaar geldende MHG wordt het maximale te produceren geluid berekend passend bij het verwachte verkeer binnen de criteria van gelijkwaardigheid. Dit maximale te produceren geluid is de MHG norm. De MHG wordt jaarlijks vastgesteld zodat veranderingen in de dienstregeling of de afhandeling van het verkeer (via het nieuwe baangebruikmodel) direct worden meegenomen in de hoogte van de norm. Als blijkt dat door de veranderingen minder verkeer afgehandeld kan worden binnen gelijkwaardigheid, dan zal dit terug te zien zijn in de norm.

Achteraf wordt in de handhaving door de ILT getoetst of het verkeer inderdaad volgens de regels is afgehandeld. Daarnaast wordt via de MHG getoetst of het daadwerkelijk gerealiseerde verkeer past binnen deze norm en wordt voldaan aan de criteria voor gelijkwaardigheid.

Om de beschreven methode goed te laten werken is het van belang dat de effecten die vooraf bepaald worden, zo goed mogelijk aansluiten bij de praktijk. Voor het baangebruik en de meteotoeslag zijn nieuwe modellen ontworpen die deze functie kunnen uitvoeren. Op basis van deze modellen is aangetoond dat indien er geen veranderingen zijn in andere onderdelen van de voorspelling (zoals bijvoorbeeld vliegprocedures of herkomst en bestemming) de voorspelling voor een gegeven jaar voor circa 98% procent aansluit bij de praktijk (98 procent correct volgens de validatie door het NLR).

### **Gelijkwaardigheidscriteria**

Vraag (VVD)

*Door de heer Elias is gevraagd om een toelichting op de verlaging van de gelijkwaardigheidscriteria als gevolg van gewijzigde prognosemodellen.*

Antwoord

Zowel voor de voorspelling van het baan- en routegebruik als voor de invloed van variaties in het weer zijn gedurende het tweejarig experiment

nieuwe prognosemodellen ontwikkeld. Deze modellen maken het mogelijk om een veel nauwkeurigere voorspelling voor het voorliggende gebruiksjaar te maken.

Alle partijen aan de Alderstafel hebben geoordeeld dat de prognosemodellen die gebruikt worden om de omvang van de effecten van het gebruik vast te stellen dezelfde dienen te zijn als die waarmee de norm bepaald wordt. Daarom zijn de gelijkwaardigheidscriteria voor geluid – na validatie door de externe experts en met instemming van de partijen aan de Alderstafel – aangepast. Op deze manier wordt voorkomen dat als gevolg van de nieuwe prognosemodellen er meer verkeer binnen de gelijkwaardigheidscriteria zou kunnen worden afgehandeld.

De gelijkwaardigheidscriteria zijn overigens niet gebaseerd op de 510.000 vliegtuigbewegingen. De criteria zijn normen die moeten borgen dat het beschermingsniveau niet lager komt te liggen dan die van het eerste luchthavenbesluit. Dat is de referentie, niet de 510.000 vliegtuigbewegingen.

In de onderzoeken die ten grondslag liggen aan het advies over het nieuwe geluidsstelsel is de haalbaarheid van 510.000 vliegtuigbewegingen wel expliciet getoetst aan de gelijkwaardigheid. Het Aldersadvies concludeert bij het verwachte verkeersbeeld: «Uit deze studie is gebleken dat een ontwikkeling naar 510.000 vliegtuigbewegingen past binnen de criteria voor gelijkwaardigheid, onder de voorwaarde dat zoveel mogelijk strikt preferent baangebruik wordt ingezet».

## **Second opinion Buitenveldertbaan en Rinnooy-Kan limieten**

Vraag (D66)

*Door mevrouw Van Veldhoven is gevraagd om meer inzicht in de relatie van de second opinion op het gebruik van de Buitenveldertbaan en de Rinnooy Kan-limieten met het nieuwe geluidsstelsel.*

Antwoord

Na het AO van 18 december jl. is er bij het gemeentebestuur van Amstelveen als opdrachtgever van de second opinion over het gebruik van de Buitenveldertbaan sterk op aangedrongen dit onderzoek spoedig af te ronden zodat de Kamer hierover kan beschikken vóór het Algemeen Overleg van 16 januari a.s. Inmiddels is het onderzoek afgerond en stuurt de gemeente Amstelveen hedenmorgen dit onderzoek zelf naar uw Kamer. De Alderstafel, waar de gemeente Amstelveen dit onderzoek ter bespreking heeft aangeboden, vindt plaats op 13 januari a.s. Aan deze Alderstafel zal eveneens de reactie van de LVNL op dit rapport worden geagendeerd. De uitkomst van de bespreking aan de Tafel zal ik u, zodra ik deze van de voorzitter heb ontvangen, zo spoedig mogelijk toesturen, zodat u dit kunt betrekken bij de bespreking op donderdag 16 januari.

De operatie vanaf de Buitenveldertbaan veroorzaakt relatief veel overlast vanwege de bebouwing in het verlengde van deze baan. In de regels van het nieuwe stelsel wordt dit erkend: in de baanpreferentievolgorde is de Buitenveldertbaan de minst preferente baan. Ook de sector zelf heeft er belang bij de Buitenveldertbaan zo min mogelijk in te zetten. Deze baan telt vanwege de bebouwing in het verlengde van de baan namelijk hard door in de wettelijke gelijkwaardigheidscriteria en leidt daarom tot minder vliegcapaciteit.

Doordat er in het eerste experimenteerjaar (2011) een toename was van het verkeer op de Buitenveldertbaan (totaal 43.000 bewegingen) is hier veel aandacht aan besteed. Uit de analyses die uitgevoerd zijn, is

gebleken dat dit gebruik voor een belangrijk deel te verklaren is door het weer, en niet een gevolg is van het nieuwe stelsel. Deze analyse is ook toegezonden aan de Kamer. Intussen blijkt ook dat de afgelopen twee jaren waarin de regels van het nieuwe stelsel zijn toegepast het gebruik van de Buitenveldertbaan is gedaald: 39.000 (2012) en 33.000 (2013).

In het tweede experimenteerjaar is door bewoners uit het gebied een willekeurige steekproef genomen van een aantal weken, die vervolgens is geanalyseerd. De conclusie op basis van deze analyse door de bewoners die deze steekproef hebben gehouden, was dat de analyse inzake de verklaarbaarheid «technisch correct» is uitgevoerd. De resultaten daarvan zijn als bijlage 10b bij het advies van de Alderstafel aan de Kamer toegezonden. Wel hebben de bewoners het punt van de dwars- en staartwind-limieten ter sprake gesteld.

In het Aldersadvies is dit punt gehonoreerd door het op de agenda van de op te richten Omgevingsraad Schiphol te plaatsen: «Tijdens discussies over de inzet van de Buitenveldertbaan hebben bewoners en hun vertegenwoordigers meerdere malen gewezen op de huns inziens onjuiste wijze waarop uitvoering wordt gegeven aan de regels voor dwars- en staartwind zoals die in de regelgeving zijn opgenomen. Het verdient aanbeveling deze kwestie, in de op te richten ORS verder te bespreken.»

De dwars- en staartwindlimieten die op Schiphol gehanteerd worden, hebben als doel een veilige afhandeling van het verkeer te garanderen. Deze limieten zijn niet eerst ten behoeve van het nieuwe stelsel opgesteld. Deze limieten worden op basis van het advies van de Commissie Rinnooy Kan in 2001 in de regelgeving en in de operationele praktijk gehanteerd. De limieten die op Schiphol gehanteerd worden zijn voor dwarswind 20 knopen en voor staartwind 7 knopen.

Mocht uit de bespreking blijken dat er aanleiding is de dwars- en staartwindlimieten aan te passen dan blijven daarmee de regels van het nieuwe stelsel voor zowel lokale bescherming (met de Buitenveldertbaan als minst preferente baan) als totale bescherming (de volumeplafonds en de criteria voor gelijkwaardigheid) ongemoeid. Uiteraard zal in dat geval wel de operatie van de LVNL dienen te worden aangepast om alsdan aan de nieuwe toepassing van (veiligheids)regels ten aanzien van windlimieten te kunnen voldoen. Die aanpassing heeft gevolgen voor het baangebruik en voor de criteria die de handhavende instantie zal hanteren om de inzet van een bepaalde baancombinatie gegeven de weersomstandigheden als «(in)correct» te kwalificeren.

De regelgeving over dwars- en staartwindlimieten staat derhalve los van de regels en normen zoals die in de wetgeving en in het luchthavenverkeersbesluit zullen moeten worden vastgelegd ten aanzien van het nieuwe normen en handhavingstelsel. Beide discussies kunnen derhalve los van elkaar worden gevoerd en afgerond.

Vraag (GL)

*Door mevrouw Van Tongeren is verzocht om een realistische prognose over de groei van de luchtvaart en het tegen het licht houden van de 580.000 vliegbewegingen.*

Voor het luchtvaartbeleid wordt gebruik gemaakt van diverse prognoses die periodiek worden herijkt. Er zijn uiteraard tal van economische onzekerheden. Zeker in de luchtvaartsector en met name in Europa. Desondanks laten de prognoses ook voor de Europese luchtvaart groei zien en heeft de Europese Commissie aangegeven een substantieel tekort

aan luchthaveninfrastructuur in Europa te verwachten in de komende decennia. De recent gepubliceerde prestaties van Schiphol en Eindhoven airport uit 2013 laten zien dat de records uit 2012 zijn gebroken; het aantal bestemmingen neemt opnieuw toe en er is groei in reizigersaantallen, vrachtontwikkeling en vliegtuigbewegingen.

Naar aanleiding van een eerder verzoek van uw Kamer heb ik de heer Alders recent gevraagd om mij in het licht van de vierjaarlijkse evaluatie te informeren over de laatste inzichten over de prognoses van de marktvraag voor de ontwikkeling van het aantal vluchten in Nederland. Op pagina 32 van het advies over het nieuwe normen- en handhavingstelsel en de vierjaarlijkse evaluatie wordt hierop in gegaan. Geconstateerd wordt dat de ontwikkeling van het verkeersvolume, zoals die de afgelopen jaren feitelijk heeft plaatsgevonden, zich op – of, zeker als de ontwikkeling van Eindhoven Airport in de beschouwing wordt meegenomen, boven – de middellijn van de in 2009 geactualiseerde groeiprognose bevindt.

Ook de recente internationale prognoses gaan uit van dergelijke groei-cijfers. Ik noem bijvoorbeeld de in 2013 door EUROCONTROL uitgebrachte flight movements forecast 2013–2019 die laat zien dat de groei van vliegtuigbewegingen in Europa zich de komende jaren naar verwachting zal stabiliseren rond de +3% per jaar. Ten aanzien van Nederland geven de cijfers van EUROCONTROL aan dat de veronderstelde groei tussen de 1,2% (laag scenario) en 2,9% (hoog scenario) zal liggen. In deze forecast zijn overigens de meest recente economische vooruitzichten in Europa en de relatief hoge olieprijs meegenomen. Ook IATA (de internationale branchevereniging van luchtvaartmaatschappijen) heeft recent bekend gemaakt dat zij verwacht dat de vraag naar vliegrehizen de komende jaren flink zal groeien. In Europa voorziet IATA een gemiddelde jaarlijkse groei van het aantal internationale passagiers met 3,9 procent.

Voor de periode 2013 t/m 2016 wordt door Schiphol rekening gehouden met een gemiddelde groei van het aantal vliegtuigbewegingen van 2,2%. Uitgaande van de realisatie in gebruiksjaar 2013 en de door Schiphol gehanteerde gemiddelde groei wordt naar verwachting in 2016 de grens van 459.000 vliegtuigbewegingen gepasseerd (90% van 510.000). Dit is het moment waarop, conform de afspraken met uw Kamer, de additionele regionale luchthavencapaciteit beschikbaar dient te zijn (rekening met de bouwijd dient het Luchthavenbesluit uiteraard ruim daarvoor te zijn afgegeven). Als de daadwerkelijke groei in de komende jaren mocht tegenvallen wordt deze grens uiteraard later bereikt (bij een groei van 1,5% bijvoorbeeld in 2017); op dit moment lijkt dit echter niet aan de orde.

Vraag (GL)

*Door mevrouw Van Tongeren is gevraagd of de luchthaventarieven van Schiphol verder zijn te differentiëren naar geluid en uitstoot?*

Antwoord

Schiphol neemt hierin haar verantwoordelijkheid. Er is in de luchthaventarieven al sprake van een substantiële differentiatie naar geluidsemissie, waarbij vliegtuigen zijn ingedeeld in 4 klassen. Schiphol heeft hier ook belang bij omdat zonder vlootvernieuwing 510.000 vliegtuigbewegingen binnen de gestelde randvoorwaarden (gelijkwaardigheid) niet haalbaar zouden zijn. Er zijn daarom concrete maatregelen op dit punt getroffen zoals ook uit de evaluatie van het convenant hinderbeperking (artikel 9.3) blijkt (zie bijlage 7a bij het Aldersadvies 2013). Het ingeschatte effect hiervan tot en met 2020 is ruim 4.500 minder ernstig gehinderden.

Differentiatie naar uitstoot van schadelijke stoffen (CO<sub>2</sub> e.d.) in de luchthaventarieven wordt op Schiphol niet toegepast. Een reden daarvoor

is dat er, in tegenstelling tot geluidsemissie, geen internationaal geaccepteerde normering voor uitstoot is waarop een klassenindeling voor luchthaventarieven kan worden gebaseerd.

Vraag (VVD)

*Door de heer Elias is verzocht tot inzage in de kosten van de Alderstafel, met daarin een specificatie opgenomen van de kosten gedeclareerd door de heer Alders.*

Antwoord

De kosten van de Alderstafel zijn in kaart gebracht vanaf 2007, het jaar dat de Alderstafel het kabinet heeft geadviseerd over de korte termijn ontwikkeling van Schiphol. Hiernaast heeft de Alderstafel op 1 oktober 2008 advies uitgebracht over de ontwikkeling van Schiphol tot en met 2020.

Sinds het uitkomen van het advies in 2008 hebben de partijen aan de Alderstafel (bewoners, bestuurders, sector en Rijk) gezamenlijk uitvoering gegeven aan de afspraken die zijn gemaakt. Jaarlijks heeft de Alderstafel in de jaarverslagen over 2009, 2010 en 2011 integraal gerapporteerd over de voortgang op de diverse onderdelen.

Voortvloeiend uit het Aldersadvies 2008 zijn door de Alderstafel uitgebracht:

- het uitwerkingsadvies over het nieuwe normen- en handhavingstelsel (d.d. 19 augustus 2010);
- de bij het experiment met het nieuwe stelsel te hanteren evaluatiecriteria (2010);
- een tussentijdse evaluatie van het tweejarig experiment met het nieuwe stelsel (2012);
- driemaandelijks monitoringsrapportages van het tweejarig experiment (2010–2012);
- een nadere analyse van het gebruik van de Buitenveldertbaan in het eerste jaar van het experiment (2012);
- het eindadvies aan van de Alderstafel Schiphol over het nieuwe normen- en handhavingstelsel.

Daarnaast heeft de heer Alders het kabinet ook meer specifiek tussentijds geïnformeerd over:

- de vraagontwikkeling in de luchtvaart (2009)
- de ontwikkeling van Eindhoven Airport (2010) en het bijbehorende uitvoeringsprogramma (2011)
- de ontwikkeling van Lelystad Airport (2012) en het bijbehorende uitvoeringsprogramma (2013)
- de betrokkenheid van de niet-mainportgebonden carriers (2011)
- de betrokkenheid van niet aan Tafel vertegenwoordigde bewoners (2012)
- het overeengekomen pakket aan hinderbeperkende maatregelen als alternatief voor de uitvoering van de afspraak van CDA's in de late avond (2012).

Hiernaast zijn door de heer Alders de afgelopen jaren in de omgeving van de luchthavens Schiphol, Eindhoven en Lelystad tal van presentaties gegeven aan bewoners, bestuurders, Raden en Staten, achterbannen van partijen rond de uitgebrachte adviezen, conform de wens van de Kamer om zorg te dragen voor een adequate informatievoorziening. In dat kader zijn ook kwartaalgesprekken gevoerd met de bewonersvereniging voor Bescherming van het Leefmilieu in de Regio Schiphol (BLRS). Naast het informatietraject vindt samen met de partijen aan Tafel intensief begeleiding van onderzoeken plaats die ten grondslag liggen aan de

adviezen. Deze onderzoeken zijn als bijlagen bij de genoemde uitgebrachte adviezen ter beschikking gesteld aan de Kamer.

Aan de hand van de hierboven beschreven opgeleverde producten van de Alderstafel kom ik tot het onderstaande overzicht (in Euro's). De kosten voor de heer Alders voldoen aan de eisen zoals verwoord in de motie De Pater (TK 2009–2010, 32 123 VII, nr.49), waarbij het maximale uurtarief is vastgesteld voor inhuur.

| Jaar | Kosten totaal | Specificatie Alders |
|------|---------------|---------------------|
| 2007 | 637.000       | 34.000              |
| 2008 | 656.000       | 91.000              |
| 2009 | 471.000       | 58.000              |
| 2010 | 546.000       | 126.000             |
| 2011 | 196.000       | 75.000              |
| 2012 | 437.000       | 125.000             |
| 2013 | 306.000       | 95.000              |

## Lelystad

### Markinteresse

Vraag (D66/CDA/PvdA/VVD)

*Mevrouw Van Veldhoven, de heer de Rouwe, mevrouw Kuiken en de heer Elias hebben verzocht om een toelichting op de belangstelling van luchtvaartmaatschappijen om vanaf Lelystad te vliegen. De heer Elias verzoekt specifiek om een ondernemingsplan voor voorzieningen op Lelystad.*

Antwoord

Zoals hierboven al is aangegeven is het de verwachting dat vanaf 2016/2017 de inzet van regionale luchthavens, gegeven de beperkingen op Schiphol, noodzakelijk is om de marktvraag naar luchthavencapaciteit in Nederland te kunnen accommoderen. Het Rijk heeft als taak om tijdig capaciteit te realiseren op vliegbasis Eindhoven en Lelystad Airport.

Het selectiviteitsbeleid is er, naast het scheppen van de extra regionale luchthavencapaciteit (70.000 vliegtuigbewegingen), primair op gericht om de markt haar werk te laten doen en het commerciële beleid van de exploitant als uitgangspunt te nemen. Schiphol Group is hiervoor verantwoordelijk en als geen ander in staat om aan luchtvaartmaatschappijen een goede propositie te doen, passend bij de specifieke gebruikerseisen van deze maatschappijen. Dit zodat de luchtvaartmaatschappijen op de luchthaven een rendabele operatie op kunnen zetten. Prijsbeleid door de exploitant en een passend faciliteitenaanbod zijn onderdeel van het stimuleringsbeleid van de exploitant.

In de brief die ik u onlangs heb toegestuurd, geeft Schiphol aan dat zij gesprekken heeft gevoerd met diverse luchtvaartmaatschappijen uit het «leisure segment»<sup>1</sup>. In deze brief geeft Schiphol aan dat men van mening is dat er tegen de tijd dat Lelystad airport volledige operationeel kan zijn (2017) voldoende concrete vraag en interesse bestaat die het doen van investeringen in de baanverlenging en bijbehorende infrastructuur van Lelystad Airport rechtvaardigen. De luchtvaartmaatschappijen willen zich echter nu nog niet committeren (Kamerstuk 31 936, nr. 136). Dat begrijp ik,

<sup>1</sup> Het «leisure segment» kan worden gedefinieerd als het verkeer van non-hub carriers op Europese of intercontinentale bestemmingen waarop jaarlijks minder dan 10.000 vertrekkende zakelijke reizigers worden vervoerd.

gelet op hun huidige positie op Schiphol en hun onderhandelingspositie. Daar komt bij dat luchtvaartmaatschappijen pas 1 of 2 jaar voor invoering van nieuwe bestemmingen dit kenbaar maken aan hun stakeholders. Het is voor mij, maar dus ook voor Schiphol, niet mogelijk om nu al te specificeren welke maatschappijen gebruik zullen gaan maken van Lelystad Airport.

Zodra ik in maart 2014 de aanvraag van de exploitant voor een luchthavenbesluiten de Business Case heb ontvangen zal ik deze zorgvuldig bestuderen. Met de Business Case verwacht ik de relevante informatie over de voorzieningen op Lelystad te ontvangen. Mijn planning is u de Business Case samen met het ontwerp-luchthavenbesluit voor de zomer te doen toekomen.

Vraag (VVD)

*De heer Elias verzoekt om toelichting op het ongelijke speelveld voor luchtvaartmaatschappijen op Lelystad.*

Antwoord

Met u heb ik de berichten in de media gelezen, waarin enkele luchtvaartmaatschappijen aangeven zich zorgen te maken over een ongelijk speelveld. Mij zijn echter geen feiten bekend, die deze zorg ondersteunen. Ik vind, evenals Europa, een gelijk speelveld voor alle luchtvaartmaatschappijen van groot belang. Een transparant en open proces samen met de stakeholders draagt daar aan bij. In dit kader hecht ik er aan hier te vermelden, dat de Board of Airlines Representatives In the Netherlands (BARIN) als deelnemer aan de Alderstafel Schiphol en Lelystad is uitgenodigd. Ook zijn ArkeFly en Corendon uitgenodigd om deel te nemen aan de uitwerking van het Aldersadvies over Lelystad. Wel is het zo dat we met elkaar onder meer de keuze hebben gemaakt om mainportgebonden verkeer te accommoderen op Schiphol en niet-mainportgebonden verkeer te stimuleren op de regionale luchthavens. Deze keuze zal afhankelijk van de operatie verschillende gevolgen hebben voor de verschillende luchtvaartmaatschappijen; in die zin heb ik begrip voor de zorg van enkele maatschappijen. Indien partijen zich vanuit concurrentie oogpunt niettemin benadeeld voelen, dan kunnen zij een klacht indienen bij de Autoriteit Consument en Markt die toeziet op een eerlijke mededinging.

### **Landzijdige bereikbaarheid**

Vraag (VVD/D66)

*Mevrouw van Veldhoven den de heer Elias verzoeken om inzicht in de landzijdige ontsluiting van luchthaven Lelystad.*

Antwoord

Op 18 november jl. bent u geïnformeerd over de stand van zaken van het MIRT-onderzoek Lelystad, naar de bereikbaarheid van de luchthaven via de weg en OV. In dit onderzoek is gekeken naar de bereikbaarheid via de A6, een extra ontsluiting en verbindingsweg van de luchthaven met de A6, mobiliteits- en OV-maatregelen. In januari vindt hierover bestuurlijk overleg plaats, en daarna zal ik de Tweede Kamer over de uitkomsten hiervan op de hoogte brengen.

### **Slots**

Vraag (D66)

*Mevrouw Van Veldhoven vraagt hoe handel in slots (secondary trading) kan bijdragen om luchtvaartmaatschappijen naar Lelystad te krijgen?*

Antwoord

Het is primair de verantwoordelijkheid van de exploitant om marktconforme middelen te vinden om luchtvaartmaatschappijen te stimuleren om naar Lelystad te komen. Gedacht kan daarbij worden aan prijsbeleid van de exploitant, marketing en acquisitie, contracten tussen maatschappijen en een passend aanbod van faciliteiten.

In aanvulling daarop kan het verhandelen van slots tussen luchtvaartmaatschappijen onderling (zgn. secondary trading) bijdragen aan verplaatsing van vliegoperaties naar Lelystad. Een luchtvaartmaatschappij kan immers bij verhuizing naar Lelystad de dan overbodige slots op Schiphol verkopen aan een andere maatschappij die op Schiphol meer of andere slots wil.

De huidige EU slots regels bieden ook al mogelijkheden voor het onderlinge verhandelen van slots. Met name in het Verenigd Koninkrijk wordt dit al toegepast. Ik sta er positief tegenover wanneer luchtvaartmaatschappijen ook in Nederland, binnen de regels die daarvoor gelden, van deze mogelijkheid gebruik maken.

### **Overig Lelystad**

Vraag (PVV)

*De heer Graus verzoekt om harde garanties opdat Lelystad geen tweede Betuwelijn debacle wordt.*

Antwoord

De algemene beleidslijn voor wat betreft rijksbijdragen voor luchthavens is sinds eind jaren negentig dat het Rijk niet rechtstreeks participeert in luchthavens, geen investeringen financiert en niet aan de exploitatie bijdraagt. Dat uitgangspunt geldt ook voor Lelystad. Schiphol draagt de verantwoordelijkheid voor de investeringen in Lelystad Airport. Weliswaar is Schiphol Group een bedrijf, waarvan de aandelen in handen zijn van verschillende overheden, maar de aansturing van dit bedrijf – en daarmee de allocatie van het vermogen van de onderneming – geschiedt geheel volgens bedrijfseconomische principes los van enige overheidsbegroting.

Vraag (CDA)

*De heer De Rouwe vraagt of het buitengebied van Lelystad (oude land) meegenomen wordt in het MER.*

Antwoord

Het buitengebied van Lelystad (het «oude land») wordt meegenomen voor zover er milieueffecten zijn te verwachten. Ik heb de exploitant verzocht om per gemeente (of delen daarvan) een beschrijving te geven van alle optredende milieueffecten, zodat belanghebbenden zich een beeld kunnen vormen van de eventueel optredende hinder.

Vraag (GL)

*Mevrouw Van Tongeren vraagt of we bij luchthaven Lelystad niet hetzelfde risico lopen zoals in Spanje, namelijk dat er leegstand ontstaat.*

Antwoord

De taak van het rijk is om in de toekomst voldoende luchthavencapaciteit ter beschikking te kunnen stellen. Het gaat hier om het marktgebied van de Randstad. Aangezien Schiphol is gemaximeerd zoals eerder is aangegeven in deze brief, zal elders capaciteit mogelijk moeten worden gemaakt. Voor zowel Eindhoven en Lelystad, loopt de procedure voor het luchthavenbesluit. Alleen in een scenario waarin structureel nauwelijks groei optreedt, zou er enige overcapaciteit in de Randstad kunnen ontstaan. Door de exploitant wordt in het kader van de businesscase

expliciet onderzoek gedaan naar de passagiersinteresse voor Lelystad Airport.

Vraag (CDA)

*De heer De Rouwe vraagt wat de toekomst is van het RDW-gebied?*

Antwoord

In het belang van de mogelijkheid om de start- en landingsbaan van de luchthaven te verlengen, heeft u aandacht gevraagd voor het RDW-terrein in relatie tot het bestemmingsplan van de gemeente Lelystad. De Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) heeft bezwaar gemaakt tegen het bestemmingsplan van de gemeente Lelystad, vanwege mogelijk wegverkeerslawaai van de aan te leggen verbindingsweg naar de luchthaven Lelystad Airport. Dit wegverkeerslawaai zou de RDW belemmeren in hun mogelijkheden als testcentrum voor o.a. banden. Vanuit mijn «regierol» worden gesprekken gevoerd met de gemeente en met de RDW met als inzet tijdig tot een voor alle partijen aanvaardbare oplossing te komen. De besluitvorming over de hoofdinfrastructuur is hiervoor randvoorwaardelijk (oa verbreding A6, de aansluitingen hierop, de ov-maatregelen). Zoals hierboven aangegeven vindt hierover eind januari bestuurlijk overleg plaats met de regio.

## **Overig**

### **SMASH**

Vraag (PvdA)

*Mevrouw Kuiken vraagt wat er nodig is om te zorgen dat de metropool-regio Amsterdam-Schiphol economisch interessant en tegelijkertijd leefbaar blijft.*

Antwoord

Juist aan deze opgaven, het versterken van kracht en kwaliteit van de Schipholregio in samenhang met de leefkwaliteit, wordt gewerkt in het programma SMASH. Ik ben voornemens, zoals ook aangekondigd in de SVIR, een nadere uitwerking van opgaven, ambities en uitvoeringsacties in de Schipholregio middels een beleidsbrief medio 2014 met u te delen.

Vanuit SMASH wordt ook het Amvb-Luchthavenindelingbesluit (LIB) gewijzigd en geactualiseerd. Dat gebeurt in 2 delen: Het eerste wijzigingsbesluit richt zich op vliegveiligheid. Het tweede op externe veiligheid en geluid. In het gewijzigde LIB zal alle bestaande regelgeving over ruimtelijke beperkingen vanwege de luchtvaart worden gebundeld. Uw kamer heeft het eerste wijzigingdeel LIB reeds ontvangen en kan het tweede deel eind 2014 verwachten.

### **LIB**

Vraag (PvdD)

*Mevrouw Thieme vraagt of er bereidheid is het LIB aan te passen voor gebied 0–6 km van de luchthaven, waarbij geen voor vogels aantrekkelijke voedselgewassen meer mogen worden geteeld, en oogstresten verplicht worden ondergeploegd.*

Antwoord

In het convenant Reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol (2012–2015) zijn de Staat der Nederlanden, de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht, Gemeente Haarlemmermeer, Land- en Tuinbouworganisatie Nederland, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Landschap Noord-Holland, Schiphol en de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers

overeengekomen om langs vier sporen maatregelen te nemen om de kans op risicovolle vogelaanvaringen te reduceren. Een van de vier sporen richt zich op het verder beperken van de vogelaantrekkende werking van in de nabijheid van de luchthaven gelegen gebieden en een ander spoor op het beperken van foerageermogelijkheden van ganzen in de directe nabijheid van de start- en landingsbanen. Zo worden de graslanden op Schiphol thans ingezaaid met grassoorten die onaantrekkelijk zijn voor ganzen. De eerste indicaties dat het ingezette maatregelenpakket effectief is, zijn positief. Aan het einde van de looptijd van het convenant, in 2015, kan worden gezien of de maatregelen een meer verplichtend karakter dienen te krijgen.

## **Parachutisten**

Vraag (PvdA)

*Mevrouw Kuiken vraagt of er voor parachutisten nog wel maatwerk mogelijk is.*

Antwoord

Zoals in de Luchtruimvisie is opgenomen, zal er voor de General Aviation (GA), waaronder de parachute- of valschermspringers, minder capaciteit zijn in het afhandelingsgebied van Schiphol met het oog op veiligheid en capaciteit. Specifiek is aangegeven dat er geen valschermspringactiviteiten plaats zullen vinden in de «area of influence» op Schiphol zowel vanwege de invloed die deze gebruikersgroepen hebben op de complexiteit en de capaciteit van de verkeersafhandeling als vanwege de veiligheidsrisico's. Dat betekent dat het parachutespringen in de omgeving van Schiphol, zoals bij Rhoon, op termijn niet meer mogelijk is. Er is hierbij uitgebreid gekeken naar maatwerk voor de korte termijn, maar dat bleek slechts beperkt mogelijk. Wel is inmiddels een traject gestart om alle GA-gebruikersgroepen binnen het kader van de Luchtruimvisie te kunnen accommoderen. Hier wordt ook gekeken naar toekomstvastе locaties voor de valschermspringers.

## **Klachtenafhandeling**

Vraag (PvdA)

*Mevrouw Kuiken vraagt waar bij klachten over luchtverkeer op de regionale luchthavens de burger terecht kan.*

Antwoord

Met de wet Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) en de instelling van de Commissie Regionaal Overleg (CRO) wordt het overleg en de klachtenafhandeling rondom de luchthavens van nationale betekenis op een andere manier georganiseerd. De CRO heeft als wettelijke taak «om door overleg van diverse betrokkenen een gebruik van de luchthaven te bevorderen dat zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van die betrokkenen». Klachtenafhandeling valt daar niet onder. Voor de klachtenafhandeling van deze luchthavens is, in het licht van maatschappelijk verantwoord ondernemen, een rol voor de luchthaven (en aanwezige luchtverkeersleiding) weggelegd. Zij zijn bij uitstek de partijen die ook wat met deze klachten kunnen doen. Bij de organisatie van het klachtenmanagement van de regionale luchthavens kunnen ook regionale partijen een rol spelen, waarbij het overleg in de CRO, onder leiding van de onafhankelijk voorzitter, benut kan worden. Mocht er echter een vermoeden zijn dat er op deze luchthavens in strijd met de wet wordt gehandeld, dan is de Inspectie Leefomgeving en Transport er om te handhaven.

## **Bonaire**

Vraag (GL)

*Mevrouw Van Tongeren vraagt of er kan worden ingegaan op de zaak KLM-Bonaire zoals die in de NRC van 7 december 2013 naar voren is gekomen, in relatie tot de uitgevoerde renovatiewerkzaamheden op de luchthaven van Bonaire.*

Antwoord

De zaak KLM-Bonaire, zoals deze in de NRC naar voren is gekomen, ging over een kwestie in 2001 waarbij werkzaamheden moesten worden uitgevoerd voor de aanleg van een nieuw platform op de luchthaven voor het parkeren van grotere vliegtuigen, waaronder die van de KLM. Deze werkzaamheden zijn gefinancierd door BZK en door de luchthaven uitgevoerd.

De zaak KLM-Bonaire uit het NRC heeft geen betrekking op de in 2011 uitgevoerde renovatie van de start- en landingsbaan op de luchthaven. In opdracht van mijn ministerie is door Netherlands Airport Consultants BV (NACO) een uitgebreid technisch onderzoek uitgevoerd naar de staat van de verhardingen van de start- en landingsbaan. Het onderzoek gaf aan dat een spoedige renovatie noodzakelijk was in verband met de vliegveiligheid. De renovatie is gefinancierd door IenM in samenwerking met Financiën en geheel uitgevoerd onder leiding van mijn departement. De financiering geldt ook voor de laatste fase van de genoemde renovatiewerkzaamheden op de luchthaven waarmee deze komt te voldoen aan de minimale internationale voorschriften voor de vliegveiligheid.

## **Pensioensgerechtigde leeftijd LVNL**

Vraag (GL)

*Mevrouw Van Tongeren vraagt wanneer de luchtverkeersleiding zich net als de rest van Nederland gaat houden aan de verplichtingen rondom de pensioenleeftijd?*

Antwoord

LVNL heeft voor haar luchtverkeersleiders een regeling voor vroegpensioen, de regeling Functioneel Leeftijdsonactiviteit (FLNA). Op basis van deze regeling kunnen luchtverkeersleiders eerder stoppen met werken (op hun 55e, respectievelijk 58e jaar). De regeling komt voort uit de mentale en fysieke vereisten die aan het beroep worden gesteld. De Nederlandse regels hieromtrent zijn te vergelijken met die van andere Europese luchtverkeersleidingorganisaties.

Aanpassing van de FLNA vormt onderdeel van het overleg van mijn ministerie met LVNL dat is gericht op het meerjarig financieel beleid. Ik kan thans niet op de uitkomsten van de gesprekken vooruit lopen maar zal de Kamer van de voortgang op de hoogte houden. LVNL zal zelf in 2014 in het zogenaamde Georganiseerd Overleg LVNL (vakbonden) spreken over mogelijke aanpassing van de pensioenleeftijd (naar 67 jaar).

## **Overheidsgeld in relatie tot de luchtvaartsector**

Vraag (GL)

*Mevrouw Van Tongeren vraagt een garantie dat er niet nog meer overheidsgeld gaat naar de luchtvaartsector.*

Antwoord

In de brief van 11 december jl. (Kamerstuk 31 936, nr. 167) heb ik u gemeld welke bijdragen door het Rijk zijn verstrekt en met welke onderbouwing.

Ik heb u daar ook geschetst dat de algemene beleidslijn voor wat betreft rijksbijdragen voor luchthavens sinds eind vorige eeuw inhoudt dat het Rijk niet rechtstreeks participeert in luchthavens, geen investeringen financiert en niet aan de exploitatie bijdraagt. (RELUS-nota, Kamerstuk 25 230, nr. 2, p. 74). Deze algemene beleidslijn blijf ik onderschrijven.

In de toekomst kunnen er voor het Rijk specifieke omstandigheden en bijzondere redenen zijn om – incidenteel en onderbouwd – een financiële bijdrage aan een luchthaven te overwegen. Conform mijn eerdere brief aan u kan ik u toezeggen dat, mocht een incidentele bijdrage in de toekomst aan de orde zijn dan zal een dergelijk voornemen altijd voorzien zijn van een gedegen onderbouwing van wens en noodzaak en passend bij de Europese regels op het gebied van staatssteun. En uiteraard zullen dergelijke keuzes in goed overleg met uw Kamer geschieden.

### **Rotterdam-The Hague airport**

Vraag (GL)

*Mevrouw Van Tongeren vraagt om een mening over de uitbreidingsplannen van Rotterdam The Hague Airport en vraagt in hoeverre er dan vakantievluchten bij komen.*

Antwoord

De wens van de luchthaven Rotterdam The Hague Airport om uit te breiden is mij bekend. De luchthaven is voornemens een aanvraag in te dienen voor een luchthavenbesluit met ruimte voor groei. Op dit moment is de luchthaven aan het verkennen waar draagvlak voor bestaat in de regio. De verwachting is dat de aanvraag voor het luchthavenbesluit medio 2014 wordt ingediend. Zodra deze aanvraag binnen is gekomen zal ik deze beoordelen in het kader van mijn bevoegdheid om een luchthavenbesluit te nemen.

### **Binnenlandse vluchten**

Vraag

Mevrouw Van Tongeren vraagt de Staatssecretaris om binnenlandse vluchten nogmaals tegen het licht te houden.

Antwoord

Mijn standpunt ten aanzien van binnenlandse vluchten is niet veranderd sinds het AO van 12 juni 2013. Mijn antwoord destijds luidde: «Het verbod op binnenlandse vluchten, waarom mevrouw Van Tongeren vroeg, valt buiten de wettelijke mogelijkheden. Op grond van het Europese recht staat het een Europese luchtvaartmaatschappij namelijk vrij om luchtdiensten binnen de EU uit te voeren, indien zij voldoet aan alle nationale en internationale vereisten om te mogen opereren. Kortom, het is niet mogelijk. Wel is door de baanverlenging op Eelde de noodzaak van binnenlandse vluchten afgenomen».

### **Shared vision**

Vraag (SP)

*De heer Smaling vraagt of in het kader van Shared vision met alle luchtvaartmaatschappijen wordt gesproken.*

Antwoord

Het is uiteraard belangrijk om alle sectorpartijen, inclusief alle luchtvaartmaatschappijen goed te betrekken bij de formulering en uitwerking van het luchtvaartbeleid. Daar geeft ik ook invulling aan. Een voorbeeld is nu de thans lopende uitwerking van de herziening van de tariefregulering van

Schiphol, waarbij de luchtvaartmaatschappijen intensief worden betrokken.

## **RyanAir**

Vraag (PvdA)

*Door mevrouw Kuiken is gevraagd hoe de beweging van Ryanair moet worden gezien om zich mogelijk te vestigen op Schiphol.*

Antwoord

Ik begrijp uit mediaberichten dat Ryanair mogelijk belangstelling heeft voor vluchten op Schiphol op de wat langere termijn. Ik heb daar nog geen concrete informatie over gezien dus ik kan daar nu nog weinig over zeggen. Het uitgangspunt van het beleid blijft dat de primaire functie van Schiphol het accommoderen van het hub- en mainportgebonden verkeer is. Luchtvervoer met de focus op «leisure» passagiers en dus weinig zakelijke passagiers valt niet in deze categorie. Daar hebben we andere regionale luchthavens voor zoals bijvoorbeeld Eindhoven en straks ook Lelystad.

We kunnen Europese luchtvaartmaatschappijen op basis van bestaande beleidsinstrumenten niet dwingen om niet van Schiphol gebruik te maken en in plaats daarvan van regionale luchthavens te opereren. Maar onderdeel van het selectiviteitsbeleid is om te stimuleren dat luchtvaartmaatschappijen uit het «leisure segment» van regionale luchthavens gebruik maken door bijvoorbeeld het bieden van aantrekkelijke tarieven en goede luchthavenfaciliteiten die specifiek zijn toegespitst zijn op dit marktsegment. Zodoende kunnen deze airlines relatief goedkoop en efficiënt van de regionale luchthavens opereren. Zeker ook voor low cost maatschappijen moet dat interessant zijn. Ryanair is al een belangrijke maatschappij op Eindhoven en ik hoop dat deze en vergelijkbare maatschappijen in de toekomst ook goed naar de alternatieven voor Schiphol blijven kijken.

## **Duurzaamheid**

Vraag (PvdD/GL)

*Mevrouw Thieme en mevrouw Van Tongeren vragen of het faciliteren van vliegverkeer past binnen het klimaatbeleid en de doelstelling voor het gebruik van schone energie?*

Antwoord

Het Luchtvaartbeleid kent een balans tussen de economische belangen die gemoeid zijn met de luchtvaart (werkgelegenheid, aantrekkelijk vestigingsplaats, etc) en de omgevings- resp. milieubelangen. Daarbij wordt bovendien verder gewerkt aan het reduceren van de invloed van het vliegverkeer op milieu en klimaat. De Nederlandse maatschappijen en luchthavens staan daarin wereldwijd aan de top. Het gaat dan om maatregelen op het gebied van technologische vernieuwing (zuiniger vliegtuigen), van efficiënter vliegen (luchtruimgebruik) en van de toepassing van duurzame biobrandstoffen, maar ook op dat van een duurzamere bedrijfsvoering. Voorts wordt deelgenomen aan het EU ETS en wordt bijgedragen aan de totstandkoming van een op termijn in te voeren wereldwijd marktconform systeem.

Vraag (PvdD)

*Mevrouw Thieme vraagt of er bereidheid is om te kijken naar de mogelijkheid om van Schiphol een zonnekrachtcentrale te maken door op gebouwen en graslanden van Schiphol zonnepanelen te plaatsen*

Antwoord

U heeft in 2010 aan de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat een gelijklopende vraag gesteld (Aanhangsel Handelingen II 2009/10, nr. 3093). Ook ik ben voorstander van het verduurzamen van de luchtvaart, maar het is aan Schiphol dergelijke ideeën verder te onderzoeken en uit te werken. Momenteel is er een proefopstelling van zonnepanelen welke in 2012 zijn geïnstalleerd. Het betreft een oppervlakte van 9.500 m<sup>2</sup>. In dit onderzoek wordt ook het effect op vliegveiligheid en de aantrekkingskracht op diverse soorten fauna meegenomen.

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