

Vergaderjaar 2021–2022

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 892

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 november 2021

Middels deze brief informeer ik u over verschillende onderwerpen met betrekking tot luchtvaart.

Het gaat hierbij om:

1. Verkeersvliegers betrekken bij training- en opleidingseisen voor vliegers bij (her)certificering van vliegtuigen
2. Stand van zaken zwarte lijst voor misdragende passagiers
3. Samenwerking luchthavens
4. Regionale luchthavens
5. Luchthavenverkeerbesluit Schiphol en natuurvergunning
6. Doc29 en open overheid
7. Oostelijke aanvliegeroute
8. Ultrafijnstof Schiphol
9. Duurzame luchtvaarttafel
10. Reflectie op factsheet verduurzaming luchtvaart
11. Internationale Ontwikkelingen

1. Verkeersvliegers betrekken bij training- en opleidingseisen voor vliegers bij (her)certificering van vliegtuigen

Naar aanleiding van de motie van het lid Alkaya¹ over grotere betrokkenheid van de European Cockpit Association bij het (her)certificatieproces van vliegtuigtypes door het Europees Agentschap voor de Veiligheid in de Luchtvaart (EASA), heeft het Ministerie van IenW overleg gevoerd met de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers en de European Cockpit Association. In vervolg daarop is het onderwerp inmiddels bij EASA aangekaart en zal er de komende maanden nader overleg over worden gevoerd met EASA. De kamer zal geïnformeerd worden over de uitkomst van het overleg met EASA.

¹ Kamerstuk 31 936, nr. 850.

2. Stand van zaken zwarte lijst voor misdragende passagiers

In het Commissie Debat Vliegveiligheid van 8 september 2021 (Kamerstuk 31 936, nr. 878) heb ik toegezegd dat ik uw Kamer in de eerste volgende verzamelbrief Luchtvaart zal informeren over de aanvraag van Nederlandse luchtvaartmaatschappijen bij de Autoriteit Persoonsgegevens (AP) voor het uitwisselen van zwarte lijsten voor ordeverstoringende passagiers («unruly passengers»). Ook heb ik aangegeven dat ik een analyse zal toesturen over de effecten van de reeds genomen maatregelen met betrekking tot ordeverstoringende passagiers.

Delen zwarte lijsten

Op dit moment werken KLM en Transavia aan een methode om hun respectievelijke zwarte lijsten voor ordeverstoringende passagiers onderling te kunnen delen. In het algemeen is er een vergunning van de Autoriteit Persoonsgegevens (AP) nodig voor het hebben van een zwarte lijst met persoonsgegevens en het uitwisselen van persoonsgegevens die afkomstig zijn van zo'n lijst. Op die vergunningplicht bestaan uitzonderingen, zoals wanneer sprake is van interne uitwisseling binnen één concern. In het geval van Transavia/KLM zou mogelijk sprake kunnen zijn van die uitzondering. Het is aan Transavia/KLM om af te stemmen met de AP of dat inderdaad het geval is. Overigens zal ook bij toepassing van een zwarte lijst binnen één concern, dus zonder vergunning van de AP, aan strenge voorwaarden moeten worden voldaan. Daarnaast moeten KLM en Transavia hun procedures harmoniseren die toezien op het classificeren van incidenten met betrekking tot ordeverstoringende passagiers.

Binnenkort vindt overleg plaats tussen Nederlandse luchtvaartmaatschappijen over de vraag welke concrete vervolgstappen gemaakt kunnen worden om deze informatie over zwarte lijsten ook tussen alle Nederlandse luchtvaartmaatschappijen uit te kunnen wisselen. De AP zal bij de vervolgstappen worden betrokken. KLM heeft tevens laten weten dat zij ook in IATA verband (International Air Transport Association) onderzoekt of het mogelijk is om de zwarte lijsten van IATA luchtvaartmaatschappijen onderling uit te wisselen.

Analyse van het effect van reeds genomen maatregelen

Begin dit jaar is het ICAO Montreal Protocol door Nederland geratificeerd. Nederland heeft hiermee een belangrijke stap gezet in de aanpak van ordeverstoringende passagiers.

Met de ratificatie van dit protocol is de rechtsmacht om op te kunnen treden tegen ordeverstoringende passagiers verder uitgebreid. Nederland is nu ook bevoegd om op te treden wanneer een ordeverstoringend incident aan boord van een luchtvaartuig is gepleegd wanneer het zich buiten de Nederlandse grenzen bevindt en het desbetreffende luchtvaartuig vervolgens in Nederland landt met de ordeverstoringende passagier of passagiers nog aan boord. Hiervoor is niet vereist dat de ordeverstoringende passagier of passagiers Nederlandse onderdaan is of Nederlandse onderdanen zijn. Ook is niet vereist dat het incident heeft plaatsgevonden aan boord van een Nederlands luchtvaartuig. Hiermee kan Nederland vaker en slagvaardiger optreden bij incidenten met ordeverstoringende passagiers.

Omdat luchtvaartmaatschappijen wereldwijd geconfronteerd worden met een stijgende trend in het aantal incidenten met ordeverstoringende passagiers verdient een internationale benadering van deze problematiek dan ook de voorkeur. Daarvoor is het essentieel dat zoveel mogelijk ICAO

lidstaten het Montreal protocol ratificeren. Gelet hierop heeft Nederland tijdens de ICAO High Level Conference on COVID-19 (12 oktober 2021–22 oktober 2021) het belang van ratificatie door de ICAO lidstaten onderstreept. Op Nederlands initiatief is er in de eindconclusies van de High Level Conference een nadrukkelijke oproep opgenomen aan de ICAO lidstaten om het Montreal protocol zo spoedig mogelijk te ratificeren. Inmiddels hebben 30 landen het Montreal protocol geratificeerd.

Tenslotte wil ik uw Kamer in dit verband berichten dat de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen KLM, TUI, Corendon en Transavia hun passagiers voor aanvang van de vlucht er op wijzen dat het dragen van een mondkapje verplicht is tijdens te vlucht.

Het weigeren van een passagier om een mondkapje te dragen kan er toe leiden dat de passagier niet zal worden vervoerd. KLM en TUI hebben in dat verband ook een speciale laatste waarschuwing ingevoerd (Notice of Violation). Hiermee wordt schriftelijk duidelijk gemaakt dat wanneer een passagier blijft weigeren om de COVID-19-instructies van de crew op te volgen dit tot gevolg heeft dat de passagier op een volgende vlucht geweigerd kan worden of alleen onder additionele voorwaarden mag meereizen. Daarbij worden passagiers erop gewezen dat strafrechtelijke acties kunnen worden genomen die mogelijk kunnen leiden tot een boete. Door deze maatregelen ontstaat er een betere bewustwording bij de passagiers over de mogelijke gevolgen van het niet naleven van de COVID-19 instructies.

3. Samenwerking luchthavens

In mijn brief van 16 juni 2021 (Kamerstuk 31 936, nr. 857) heb ik u geïnformeerd over de wens van Schiphol en de regionale luchthavens van nationale betekenis om meer met elkaar samen te werken. Onderlinge samenwerking kan bijdragen aan de borging van de vier publieke belangen: veiligheid, verbondenheid, kwaliteit leefomgeving en duurzaamheid.

De afgelopen periode hebben verschillende overleggen tussen het Ministerie van IenW en de luchthavens plaatsgevonden over de invulling van de samenwerking.

Daarbij is per publiek belang gezien welke concrete acties de luchthavens kunnen ondernemen en waar het Rijk acties al dan niet kan ondersteunen. Op basis daarvan hebben de luchthavens een eerste groslijst van potentiële acties gedefinieerd. Daarbij kan gedacht worden aan acties als het verder vormgeven van een auditsysteem binnen de Nederlandse Vereniging van Luchthavens (NVL) met uniforme werkwijze, rapportages en opleidingen gericht op het verbeteren van de veiligheid, het bevorderen van gezamenlijke inkoop door luchthavens voor veiligheidsequipment, het gecoördineerd opzetten van proefprojecten voor het verminderen van hinder of de oprichting van een vakgroep duurzame luchtvaart binnen de NVL.

IenW zal met de luchthavens in overleg gaan om de acties verder te concretiseren. Inzet is om in het eerste kwartaal van 2022 tot een gedeeld beeld te komen. Ik zal uw Kamer nader informeren over de voortgang.

4. Regionale luchthavens

Op 9 december 2020 en 16 juni 2021 (Kamerstuk 31 936, nr. 827) heb ik uw Kamer per brief geïnformeerd over de uitvoering van regionale verkenningen naar de gewenste ontwikkeling van de regionale luchthavens

Rotterdam The Hague Airport (RTHA), 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 uw Kamer met deze brief informeren over de actuele stand van zaken van de regionale verkenningen. Daarbij geef ik kort de stand van zaken over de samenwerking tussen luchthavens en informeer ik uw Kamer over de start van de procedure om te komen tot een besluit over beperkingengebieden voor de buitenlandse luchthaven Weeze.

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. Inmiddels is de fase van het opstellen van een gezamenlijke feitenbasis («joint fact finding») afgerond met een rapport waarin ruim 150 vragen van deelnemers aan het participatieproces zijn beantwoord. In september 2021 is gestart met een fase waarin de deelnemende participanten opties konden inbrengen voor de gewenste ontwikkeling van de luchthaven. De komende periode zullen deze opties worden geclusterd door de projectorganisatie en zullen deze worden besproken door de deelnemers aan het participatieproces. Daarna kan worden gewerkt aan de formulering van een voorkeursscenario dat zoveel mogelijk belangen van de deelnemende participanten dient. Deze fase zal doorlopen tot in de eerste helft van 2022. Ik zal uw Kamer hiervan op de hoogte houden. Via een separate brief heb ik, op verzoek van uw Kamer, op 29 oktober 2021 gereageerd op een brief van de Vereniging Bewoners tegen Vliegtuigoverlast (BTV) over het participatieproces, die aan uw Kamer is aangeboden (Kamerstuk 31 936, nr. 890).

Benoeming voorzitter Commissie regionaal overleg

De Wet luchtvaart bepaalt dat voor iedere luchthaven van nationale betekenis een Commissie regionaal overleg (CRO) wordt ingesteld. De hoofdtaak van een CRO is om door overleg tussen de betrokkenen een gebruik van de luchthaven te bevorderen dat zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van die betrokkenen. De Minister van IenW is verantwoordelijk voor de benoeming van een onafhankelijke voorzitter van een CRO.

Recent is de tweede termijn van de voorzitter van de CRO Rotterdam verlopen. Gelet daarop is door het ministerie aan de leden van de CRO Rotterdam verzocht om een voordracht te doen voor een nieuwe voorzitter. Op basis van de (unanieme) voordracht is besloten om de heer Han Weber, burgemeester van de gemeente Zuidplas, per 1 oktober 2021 te benoemen tot voorzitter van de CRO Rotterdam voor een periode van maximaal 4 jaren. Omdat bij inwerkingtreding van het voorgenomen Luchthavenbesluit voor Rotterdam The Hague Airport de gemeente Zuidplas naar verwachting binnen één of meerdere beperkingengebieden komt te liggen, zal de gemeente vanaf dat moment mogelijk lid zijn van de CRO Rotterdam.

In de memorie van toelichting bij de Wet luchtvaart is beschreven dat een voorzitter van de CRO geen lid mag zijn als één van de aan de CRO deelnemende partijen. Dit vanwege de voorgeschreven onafhankelijkheid van de voorzitter. Dat is de reden dat bij de benoeming van de voorzitter van de CRO Rotterdam is aangegeven dat de benoeming afloopt op het

moment dat de gemeente Zuidplas toetreedt tot de CRO, als gevolg van het in voorbereiding zijnde Luchthavenbesluit.

Eindhoven Airport (EA)

Voor de uitwerking van het nieuwe sturingsmodel voor geluid voor Eindhoven Airport is door mijn ministerie een opdracht verstrekt om de verwachte vlootvernieuwing in de periode tot 2026 in kaart te brengen en te beoordelen wat daarvan de verwachte vermindering zal bedragen van de civiele geluidbelasting. Inmiddels is het eerste deelonderzoek afgerond, dat zich gericht heeft op de verwachte vlootvernieuwing. Hierbij is vooral gekeken naar verschillende scenario's voor de verwachte levertijd van reeds bekende bestellingen bij Airbus en Boeing. Uit deze analyse volgt dat in de jaren tot 2026 een percentage vlootvernieuwing tussen 29–53% verwacht kan worden.

De resultaten van het tweede deelonderzoek, gericht op het bepalen van de vermindering van de civiele geluidbelasting volgend uit de verwachte vlootvernieuwing, komen naar verwachting begin 2022 beschikbaar. De resultaten van deze onderzoeken kunnen worden gebruikt om een norm voor de geluidbelasting voor Eindhoven Airport voor 2026 vast te stellen, als tussenstap richting de doelstelling van 30% lagere civiele geluidbelasting in 2030.

Totdat het nieuwe sturingsmodel verder is uitgewerkt – hiervoor zal een m.e.r. procedure worden gevolgd en zal het Luchthavenbesluit Eindhoven worden gewijzigd – blijft het huidige Luchthavenbesluit het kader voor de gebruiksmogelijkheden door Eindhoven Airport. Daarnaast wordt aan Eindhoven Airport een medegebruiksvergunning afgegeven om per gebruiksjaar te bepalen welk civiel medegebruik van de militaire luchthaven is toegestaan. Op 31 december aanstaande loopt de huidige medegebruiksvergunning af. Een nieuwe medegebruiksvergunning voor het gebruiksjaar 2022 is daarom in voorbereiding. Conform het advies van de heer Van Geel zal de stand-still voor het aantal vliegtuigbewegingen per jaar worden gecontinueerd op 41.500. Ook blijft het niet toegestaan om geplande vluchten na 23:00 uur uit te voeren. Om opnieuw een stap te zetten in de vermindering van de civiele geluidbelasting zal daarnaast voor 2022 niet de volledige civiele geluidscontour van 10,3 km² worden vergund. De zogenoemde meteomarge, bedoeld om afwijkende weersomstandigheden op te vangen, zal namelijk van dit oppervlak worden afgetrokken². Op korte termijn zal de ontwerpvergunning door de Ministeries van Defensie en IenW aan het Luchthaven Eindhoven Overleg voor advies worden voorgelegd.

Over de afgifte van de nieuwe medegebruiksvergunning voor 2022 en vervolgstappen voor de uitwerking van het nieuwe sturingsmodel voor geluid zal uw Kamer worden geïnformeerd.

Maastricht Aachen Airport (MAA)

In eerdere brieven aan uw Kamer heb ik u reeds aangegeven dat de provincie Limburg, eigenaar van MAA, de komende periode een ambitie en ontwikkelrichting voor MAA wil bepalen. Ten behoeve van de besluitvorming daarover wordt onder andere een Maatschappelijke Kosten Batenanalyse (MKBA) uitgevoerd in opdracht van de provincie. Besluitvorming over de toekomst van de luchthaven was eerder door de provincie in de tweede helft van 2021 voorzien, er vanuit uitgaande dat dan de resultaten van de MKBA en andere relevante (financiële) onder-

² Kamerstuk 31 936, nr. 828

zoeken gereed zouden zijn en naar verwachting een nieuw College van gedeputeerde staten zou zijn gevormd.

Inmiddels is er een nieuw College aangetreden. Dit College heeft begin september 2021 laten weten dat er meer tijd nodig is om tot besluitvorming over MAA te komen. Het College acht het van belang dat bij de toekomstdiscussie over MAA alle informatie en alle opties op tafel moeten liggen als basis voor uiteindelijke besluitvorming door provinciale staten van Limburg.

Dat betekent onder andere dat het College besloten heeft in de MKBA ook een sluitingsscenario (alternatieve gebiedsontwikkeling) te onderzoeken. De MKBA wordt uitgevoerd conform de *Werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's* die op 9 juli 2021 aan uw Kamer is gezonden.³ Het College heeft laten weten dat de MKBA naar verwachting eind 2021 gereed is. Daarbij wordt het van belang geacht om betrokkenen op en rond de luchthaven actief en tijdig te informeren over de te nemen stappen, evenals alle informatie die hiervoor in de komende periode beschikbaar zal komen. Besluitvorming door de provincie is nu in mei 2022 voorzien. De besluitvorming door de provincie zal bepalend zijn voor de verdere procedure voor een Luchthavenbesluit voor MAA.

Groningen Airport Eelde (GAE)

Met de brief van 16 juni 2021 heb ik uw Kamer laten weten dat de financiële situatie van Groningen Airport Eelde (GAE) de afgelopen jaren is verslechterd. Daarom had de luchthaven een verzoek ingediend bij haar aandeelhouders (de provincies Drenthe en Groningen, de gemeente Tynaarlo en Stichting FB Oranjewoud) om de jaren 2021 en 2022 financieel te overbruggen.

Inmiddels hebben de raden en staten van de publieke aandeelhouders van GAE ingestemd met het beschikbaar stellen van overbruggingsfinanciering, bovenop de jaarlijkse bijdrage aan onder meer de inzet van de brandweer en security.

Ook zijn er extra middelen beschikbaar gesteld voor de bouw van een nieuwe brandweerkazerne. De financiering is in beide gevallen afkomstig uit de reeds eerder door de aandeelhouders beschikbaar gestelde financiële middelen.

De aandeelhouders moeten nog een definitief besluit over de toekomst van GAE als luchthaven nemen. Daarnaast wordt van de luchthaven verwacht dat zij in de periode 2021–2022 in samenspraak met belanghebbenden uit de regio de gewenste toekomstige ontwikkeling verkent. Afhankelijk van de besluitvorming door de aandeelhouders en de uitkomsten van deze regionale verkenning kan het formele traject naar het luchthavenbesluit worden hervat.

Beperkingengebied buitenlandse (burger)luchthaven Weeze

Met het wetsvoorstel «Beperkingengebied buitenlandse luchthaven» (Kamerstuk 31 898) is geregeld dat voor de planologische gevolgen van buitenlandse luchthavens op Nederlands grondgebied ruimtelijke beperkingen worden vastgesteld.

Deze ruimtelijke beperkingen betreffen, net als voor Nederlandse burgerluchthavens en militaire luchthavens, gebieden in verband met de geluidsbelasting, de externe veiligheid en de vliegveiligheid.

Op dit moment wordt een besluit voorbereid over beperkingengebieden op Nederlands grondgebied voor de buitenlandse burgerluchthaven Weeze.

³ Kamerstuk 31 936, nr. 869

Inmiddels zijn alle onderzoeken met betrekking tot vliegveiligheidsvlakken, externe veiligheid en geluid afgerond. Op basis van deze onderzoeken zal eind 2021 het vaststellingsproces worden gestart. Naar verwachting wordt het ontwerpbesluit dan in de loop van 2022 ter voorhang aan beide Kamers voorgelegd.

5. Luchthavenverkeerbesluit Schiphol en natuurvergunning

Op 19 april 2021⁴ is uw Kamer geïnformeerd over de consequenties van het controversieel verklaren van het wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (hierna: LVB) en het (vervolg)proces. Met de wijziging van het LVB wordt een einde gemaakt aan het anticiperend handhaven van de regels van het zogenaamde Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (hierna: NNHS) door de Inspectie Leefomgeving en Transport. Het NNHS is het systeem waarbij vliegtuigen de banen gebruiken op Schiphol die per saldo zo min mogelijk mensen hinder geven van het vliegtuiggeluid («strikt preferentieel baangebruik»). De uitgangspunten van dit nieuwe stelsel zijn sinds 2015 in de Wet luchtvaart opgenomen, maar het LVB dat dit stelsel in zijn volledigheid legaliseert is nog niet verankerd. Kort na 2015 ontstond vertraging in het proces om tot een LVB te komen, omdat gekozen werd om de geluidseffecten te berekenen met een nieuwe Europese en meer verfijnde rekenmethode (Doc. 29) dan tot die tijd werd gebruikt. In 2019 is door de vernietiging door de rechter van de Programmatische aanpak stikstof als basis voor natuurvergunningen verdere vertraging ontstaan. Na een handhavingsverzoek heeft de Minister van LNV aan Schiphol opgedragen een natuurvergunning aan te vragen. Dit heeft een directe relatie met het LVB, omdat daarin ook een beoordeling moet worden gegeven over de effecten op de natuur. De verankering van het NNHS in het LVB is belangrijk, omdat anders sprake blijft van een rechtsvacuüm. Op dit moment wordt namelijk op Schiphol al wel gevlogen volgens de regels van het NNHS. Dit in combinatie met het hierboven genoemde anticiperend handhaven door ILT.

In de brief van 19 april is toegezegd dat uw Kamer rond de zomer de Nota van Antwoord toegezonden zou krijgen met daarin de beantwoording van de zienswijzen en de verwerking van het advies van de Commissie voor de m.e.r., zodat deze stukken door uw Kamer betrokken kunnen worden bij de voorhangprocedure. Het is nog steeds het doel om op zo kort mogelijke termijn het LVB NNHS te verankeren. Er is echter samenloop tussen de lopende vergunningprocedure ten aanzien van de natuurvergunning die door Schiphol als initiatiefnemer is aangevraagd en het LVB. Omdat dit een complexe vergunningprocedure betreft, mede in relatie tot stikstof, en gezien het feit dat er nog beroep en hoger beroep open staat tegen de vergunningverlening is de verwachting dat het nog enige tijd kan duren voordat een vergunning onherroepelijk is. Het is én belangrijk dat de rechtsgang zijn eigen traject en zorgvuldigheid kent, én tegelijkertijd ook belangrijk dat gewicht wordt toegekend aan de rechtsbescherming voor omwonenden en rechtszekerheid voor Schiphol. Daarom wordt parallel aan het natuurvergunningtraject een aantal juridische alternatieven onderzocht. Graag informeer ik uw Kamer nader over de stand van zaken. Gezien de lopende procedures zal dit een vertrouwelijke briefing betreffen.

Totdat er duidelijkheid is over de lopende vergunningprocedure ten aanzien van de natuurvergunning kunnen geen stappen worden gezet in het proces richting een definitief LVB. Dit komt doordat de Nota van Antwoord tot die tijd niet definitief kan worden afgerond, omdat de

⁴ Kamerstuk 29 665, nr. 406

stukken onderbouwend aan de natuurvergunningprocedure ook onderdeel uitmaken van het MER en de Nota van Antwoord.

Sommatie

De Nederlandse Staat heeft op 30 augustus jl. namens de Stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder («RBV») een sommatiebrief ontvangen. In de sommatiebrief eist RBV namens omwonenden dat de Nederlandse overheid maatregelen treft om overlast, uitstoot en gevaren van vliegverkeer op Schiphol drastisch terug te brengen. Volgens RBV is dat alleen mogelijk door het aantal vliegtuigbewegingen terug te brengen. Als de Nederlandse overheid daar niet toe bereid is, is RBV voornemens om de kwestie voor te leggen aan de civiele rechter. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft toegezegd uiterlijk 9 november a.s. inhoudelijk te reageren op de sommatiebrief. Uw Kamer wordt over het vervolg geïnformeerd.

6. Doc29 en open overheid

Op 25 februari 2019 is aangegeven uw Kamer te informeren over de mogelijkheden voor het publiek beschikbaar maken van het Doc29-model (van Schiphol).⁵ Het ministerie hecht eraan dat de wijze waarop beleid tot stand is gekomen transparant is en informatie hierover makkelijk kan worden gevonden. Het rekenmodel bestaat uit computercode die verschillende invoergegevens gebruikt om geluidbelastingen te berekenen volgens de bepalingmethode beschreven in ECAC Doc29 en het «Methodenrapport Doc29».⁶ Het NLR heeft de mogelijkheden verkend tot het opzetten van een computerapplicatie, waarmee het rekenmodel kan worden ontsloten. De computerapplicatie die NLR heeft gemaakt zal voor het einde van het jaar openbaar worden gemaakt.

7. Oostelijke Aanvliegroute

In het commissiedebat van 24 juni 2021 (Kamerstuk 31 936, nr. 874) heeft mevrouw Hagen (D66) gevraagd wanneer er een einde komt aan de sluiting van de nachtelijke naderingsroute ARTIP2C naar de Polderbaan voor verkeer uit het Oosten. Ik heb toen aangegeven dat LVNL zich bewust is dat het sluiten van die verkorte route ongewenst is voor zowel de omgeving, met name vanwege de geluidsbelasting, als voor de luchtvaartmaatschappijen vanwege het gevolg van een langere vliegafstand voor landend verkeer uit het oosten. Ook heb ik aangegeven dat door LVNL hard wordt gewerkt aan de realisatie van een definitieve oplossing. De invoering van die definitieve oplossing is mogelijk na ingebruikname van het nieuwe verkeersleiding systeem van LVNL. In het debat is de toezegging gedaan nader in te gaan op het moment waarop dit nieuwe systeem naar verwachting kan worden ingevoerd.

In mijn brief van 15 oktober 2021 (Kamerstuk 31 936, nr. 887) over de gevolgen van de COVID-19 pandemie voor LVNL heb ik uw Kamer laten weten dat ik LVNL o.a. de opdracht heb gegeven in kaart te brengen wat de huidige en verwachte gevolgen van COVID-19 zijn voor de implementatie van het nieuwe luchtverkeersleiding systeem, iCAS. Recent heeft LVNL aangegeven dat door de impact van COVID er op basis van de huidige verwachtingen vertragingen optreden in de projectportfolio en in de planning van iCAS. De verwachting is nu 2023/2024. In deze brief heb ik u ook laten weten dat ik LVNL heb gevraagd om te komen met een

⁵ Kamerstuk 29 665, nr. 355

⁶ Bijlage bij Kamerstukken 29 665 en 31 936, nr. 385 en <https://www.ecac-ceac.org/documents/ecac-documents-and-international-agreements>

voorstel voor herprioritering en/of herfasering van de projectenportfolio rekening houdend met het effect daarvan op de huidige en toekomstige dienstverlening en de vier publieke belangen uit de Luchtvaartnota en mogelijke kostenreducties. In dat kader zal ook in kaart worden gebracht wat dit betekent voor de nachtsluiting van de oostelijke aanvliegroute.

8. Ultrafijn stof Schiphol

Per brief van 1 oktober 2021 is uw Kamer geïnformeerd over het RIVM-rapport «Verkenning haalbaarheid gezondheidsonderzoek werknemers Schiphol» en het TNO-meetprogramma ultrafijn stof op het luchthaventerrein van Schiphol (Kamerstukken 29 665 en 30 175, nr. 414).

Op 21 oktober 2021 heeft Schiphol de rapportage van het TNO-meetprogramma op zijn site gepubliceerd en aangegeven welke vervolgacties worden onderzocht om de hoeveelheid ultrafijnstof op en om de luchthaven verder omlaag te brengen en daarmee de lokale luchtkwaliteit te verbeteren.

Één van die acties is het onderzoeken van de mogelijkheid om uiterlijk 2030 «duurzaam taxiën» de standaardprocedure te laten zijn op Schiphol. Op 25 oktober 2021 heb ik het stappenplan van de sector voor dat duurzaam taxiën in ontvangst genomen.

Zoals in bovengenoemde brief van 1 oktober 2021 aangegeven, zal de TNO-rapportage worden betrokken bij het overleg met de sector over hoe invulling kan worden gegeven aan de aanbevelingen in het RIVM-rapport. Eind van dit jaar informeer ik de Kamer over het resultaat van dat overleg.

9. Duurzame Luchtvaarttafel

In het vorige Commissiedebat Luchtvaart van 24 juni 2021 heb ik toegezegd terug te komen in deze brief op de vraag van het lid Bouchallikh met betrekking tot welke partijen er momenteel deelnemen aan de Duurzame Luchtvaarttafel.

Deelnemende partijen aan de Duurzame Luchtvaarttafel

De Duurzame Luchtvaarttafel heeft zich sinds haar oprichting in 2018 in aard en omvang ontwikkeld tot een brede netwerkorganisatie voor de verduurzaming van de gehele luchtvaartsector. Deelname staat open voor alle luchtvaart gerelateerde organisaties die het Akkoord Duurzame Luchtvaart onderschrijven of ondersteunen.

Met de focus op de Nederlandse klimaatdoelen voor de luchtvaart en inmiddels de borging van het kabinetsbeleid in de Luchtvaartnota 2020–2050, is er brede belangstelling voor deelname aan de Tafel, uit eigen land, maar ook uit het buitenland. Zo mag de Duurzame Luchtvaarttafel zich al verheugen met de deelname van de buitenlandse vliegtuigbouwers Boeing, Airbus en Embraer en verschillende organisaties die nu via brancheorganisaties zijn aangesloten.

De partijen die op dit moment direct betrokken zijn bij de Duurzame Luchtvaarttafel zijn: Air Cargo Netherlands (ACN), Airbus, ANVR, AOPA Netherlands, BARIN, Boeing, Corendon, DNATA, easyJet, Eindhoven Airport, Embraer, Evofenedex, GKN Fokker, KLM, KNVvL, Lucht en Ruimtevaart Nederland, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), Ministerie van Defensie, Ministerie van Economische Zaken en Klimaat, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Netherlands Association of Commercial Aviation (NACA), Neste, Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR), Nederlandse Vereniging van Luchthavens (NVL), PwC,

Royal Schiphol Group, Shell, SkyNRG, Transavia, TU Delft, TUI, VNO-NCW.

De partijen die niet deelnemen aan de bijeenkomsten van de Duurzame Luchtvaarttafel zelf, maar wel inhoudelijk betrokken zijn bij één of meerdere werkgroepen en/of actieprogramma's zijn: Airtrade, BCD Travel, Climate Neutral Group, Dutch Electric Aviation Centre (DEAC), Stichting Duurzaam Vliegen (SDV), Hogeschool van Amsterdam (HvA), Milieu Centraal, NAG, RHIA, Rotterdam-The Hague Airport (RTHA), PBL, Port of Amsterdam, Port of Rotterdam, RVO, Teuge International Airport, Vattenfal, VNPI.

10. Reflectie op factsheet verduurzaming luchtvaart

Naar aanleiding van de technische briefing over verduurzaming van de luchtvaart op 21 juni en het verzoek van uw Kamer om een *second opinion* heb ik contact gezocht met de 4TU Federatie, het samenwerkingsverband van de universiteiten van Delft, Eindhoven, Twente en Wageningen. Zij hebben een uitvraag gedaan bij deze universiteiten en zijn bezig met de geïnteresseerde wetenschappers de gevraagde *second opinion* te organiseren. Zij verwachten begin volgend jaar het document af te ronden. Wanneer het document klaar is, zal ik het uw Kamer doen toekomen.

11. Internationale ontwikkelingen op het gebied van klimaat en milieu

De ontwikkelingen op het gebied van klimaat en milieu in de internationale luchtvaart vinden momenteel plaats in het licht van de 41ste algemene vergadering van de ICAO⁷ in Montreal, die zal plaatsvinden van 27 september tot 12 oktober 2022. Wederom zal klimaat als onderwerp hoog op de agenda staan van deze driejaarlijkse bijeenkomst. Deze keer zal het in het bijzonder gaan om de eerste herziening van CORSIA⁸, waarbij de focus ligt op de ervaringen met de implementatie gedurende de afgelopen drie jaar en om een besluit over een lange termijn emissiereductiedoel voor de internationale luchtvaart.

Ontwikkelingen met betrekking tot CORSIA

Via CO₂-emissiecompensatie en reductiesysteem CORSIA moet de internationale luchtvaart alle groei in CO₂-emissies boven een bepaalde basisemissie compenseren via investeringen in reductieprogramma's en projecten buiten de sector en/of reduceren door zelf maatregelen te nemen.

De basisemissie was oorspronkelijk gebaseerd op het gemiddelde van de emissies van 2019 en 2020, maar als gevolg van de COVID-pandemie is in juli 2020 besloten om gedurende de eerste fase van CORSIA de emissie over 2019 als referentie te gebruiken.

CORSIA bevindt zich in de eerste van twee perioden van drie jaar (2021–2026), waarin landen vrijwillig deelnemen aan het systeem. Vanaf 2027 is deelname van alle lidstaten verplicht, tenzij een lidstaat valt onder een bepaalde uitzonderingscategorie (bijvoorbeeld minder dan 0,5% bijdrage aan de totale emissie van de internationale luchtvaart of ontwikkelingsland volgens de normering van de VN). Een en ander zoals is gedefinieerd in de resolutie van de algemene vergadering uit 2016 (A39-18).

⁷ ICAO United Nations International Civil Aviation Organisation

⁸ CORSIA Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation

Met ingang van 1 januari 2022 zullen 101 van de 193 lidstaten van ICAO deelnemen aan CORSIA. Dit betekent dat de emissies van alle vluchten die tussen deze deelnemende landen plaatsvinden vallen onder het regime van CORSIA.

In 2022 zal de werking van CORSIA voor het eerst worden beoordeeld door de ICAO Assemblee en zo nodig aangepast op basis van de ervaringen met de implementatie van het systeem in 2019 en 2020 en met de rapportage over het eerste jaar (2021).

Voor veel landen speelt het effect van de COVID-maatregelen op de internationale luchtvaart hierbij een belangrijke rol. Met name landen als China, Rusland, India en Brazilië, die van begin af aan kritisch waren over CORSIA, proberen deze eerste beoordeling te gebruiken om de basisprincipes van CORSIA te herzien.

Het risico daarvan is dat de effectiviteit van het systeem wordt aangetast en de bereidheid van landen afneemt om deel te nemen. Voor een effectieve klimaataanpak in de internationale luchtvaart is juist een mondiale aanpak van groot belang. Samen met de Europese landen en gelijkgestemde niet-Europese landen (waaronder VS, VK, Mexico, Canada) zal Nederland zich daarom inzetten om de basisprincipes van CORSIA te behouden en waar mogelijk het systeem verder te verbeteren en aan te scherpen.

Lange termijn CO₂-emissiereductiedoel (LTAG⁹) voor de internationale luchtvaart

Na lange onderhandelingen besloot de algemene vergadering van ICAO in meerderheid tot het ontwikkelen van opties voor een LTAG. Deze opties zullen worden voorgelegd aan de algemene vergadering van ICAO in 2022 om te besluiten tot vaststelling van een LTAG. Ook op dit dossier is er in de internationale gemeenschap geen consensus over de wenselijkheid van een dergelijk doel. Veel landen (China, Rusland, Brazilië, India, Latijns-Amerika, Afrika) maken zich zorgen over de invloed van een doel op de ontwikkeling van de luchtvaart in hun land of regio, vanwege de mogelijke kosten die het met zich meebrengt of door het gebrek aan voor hen aantoonbare voordelen.

Op dit moment wordt in het technisch milieuc comité van ICAO de laatste hand gelegd aan de rapportage over een LTAG aan de Raad van ICAO. Nederland maakt deel uit van dit comité en is tevens co-voorzitter van de werkgroep die het technisch werk voorbereidt.

In februari 2022 zullen de resultaten van het technische werk van het technisch milieuc comité en een aantal scenario's over de mogelijke ontwikkelingen in de luchtvaart richting 2050 en 2070 worden aangeboden. De raad van ICAO zal op basis van deze rapportage een voorstel ontwikkelen in de vorm van een resolutie die tijdens de algemene vergadering in 2022 zal voorliggen. De scenario's die het technisch comité heeft opgesteld zijn gebaseerd op de mogelijke ontwikkelingen op het gebied van technologie, duurzame brandstoffen en operationele maatregelen.

Internationale context en agenda

De onderhandelingen over bovenstaande dossiers vinden plaats tegen de achtergrond van de CoP26 in Glasgow en de uitkomsten van deze klimaatop.

⁹ LTAG Long Term Aspirational Goal

Het VK wil met o.a. NL, de VS, Frankrijk, Kenya, Singapore en de Verenigde Arabische Emiraten proberen tot een verklaring te komen waarin de basis wordt gelegd voor een ambitieuze uitkomst van de algemene vergadering van ICAO.

Het is de bedoeling van het VK om deze verklaring onder de titel «Declaration of the International Aviation Climate Ambition Coalition (IACAC)» op 10 november tijdens de CoP26 (Transport Day) uit te spreken en door een aantal landen, waaronder Nederland te laten ondertekenen.

Een andere belangrijke ontwikkeling is de herziening van het EU ETS in het kader van het Fit for 55 programma als onderdeel van de Europese Green Deal^{10, 11}. Aanscherping en reikwijdte van een herzien EU ETS heeft een relatie met de toepassing van CORSIA door Europa op vluchten van derde landen.

Tot slot heeft de luchtvaartindustrie (IATA/ATAG¹²) op 5 oktober 2021 besloten om zijn doelstelling in lijn te brengen met het Klimaatakkoord van Parijs door net zero emissie in 2050 vast te stellen als het lange termijn doel.

Nederland zal in EU verband de onderhandelingen voeren met als doel om tijdens de Algemene Vergadering van ICAO een effectief en betrouwbaar CORSIA te behouden en tot een besluit te komen over een lange termijn emissiereductiedoel voor de internationale luchtvaart. Hiertoe vindt inzet plaats op verschillen de niveaus bij de voorbereiding en inbreng van de Europese positie, bij de inbreng in de raad van ICAO via de Nederlandse vertegenwoordiger in Montreal en via de diverse werkgroepen en bijeenkomsten die in de aanloop naar de algemene vergadering worden georganiseerd. Naast de vergaderingen van de raad van ICAO, zal ICAO technische workshops organiseren in het voorjaar en een zogeheten high level meeting in de zomer van 2022 ter voorbereiding op besluitvorming in de algemene vergadering.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Visser

¹⁰ Kamerstuk 22 112, nr. 3201

¹¹ Kamerstuk, 22 112, nr. 3192

¹² ATAG Air Transport Action Group – onafhankelijke mondiale coalitie van luchtvaartorganisaties en bedrijven