

Vergaderjaar 2020–2021

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 827

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 december 2020

In aanloop naar het AO Luchtvaart van 16 december 2020 informeer ik u in deze brief over verschillende onderwerpen met betrekking tot luchthavens. Daarnaast stuur ik u separaat een brief waarin wordt ingegaan op verschillende onderwerpen met betrekking tot verduurzaming van de luchtvaart.

1. Wijziging van het Luchthavenverkeersbesluit (LVB-1)

Zoals aangegeven bij de aanbieding van de ontwerp-Luchtvaartnota¹ wil ik zo snel mogelijk het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel Schiphol (NNHS) vastleggen door middel van een wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (hierna: LVB-1). Ik heb toegezegd uw Kamer te informeren over de stand van zaken. In het Algemeen Overleg Vliegveiligheid van 25 november 2020 heb ik aangegeven dat ik er naar streef om begin 2021 het LVB-1 in de vorm van een ontwerpbesluit aan uw Kamer voor te leggen. Ik zal uw Kamer uitgebreider informeren over de inhoudelijke componenten van LVB-1 en het proces om tot definitieve vaststelling van het LVB-1 te komen wanneer het ontwerpbesluit in procedure is gebracht.

2. Onderzoeken naar ultrafijnstof

Het RIVM-onderzoek naar de gezondheidseffecten van ultrafijnstof voor de omgeving

Zoals reeds eerder aan uw Kamer gemeld voert het RIVM momenteel in opdracht van het Ministerie van IenW een meerjarig onderzoeksprogramma uit naar de gezondheidseffecten van ultrafijn stof rond Schiphol. Dat programma richt zich op de omwonenden in 31 gemeenten rondom de luchthaven Schiphol. De eindrapportages van het onderzoek waren voorzien in medio 2021.

¹ Kamerstuk 31 936, nr. 741.

De Covid-19-crisis zorgt er echter voor dat de onderzoekers die werkzaam zijn op het ultrafijnstofproject minder beschikbaar zijn voor het project dan van tevoren is ingepland. De verwachting is daarom dat de eindrapportages niet medio, maar eind 2021 zullen verschijnen.

De Covid-19-crisis heeft weliswaar grote consequenties voor de luchtvaart (veel minder vluchten), maar inhoudelijk geen impact op het onderzoek. Het onderzoek richt zich namelijk momenteel op de langetermijneffecten en daarbij wordt gebruik gemaakt van gegevens uit de periode 2003 tot en met 2018. Het gaat dus om gegevens die betrekking hebben op een periode vóór de Covid-19-uitbraak in 2020, toen er normaal werd gevlogen.

RIVM-onderzoek gezondheidseffecten ultrafijnstof voor werknemers

In mijn antwoorden op schriftelijke vragen van de heer Laçin² heb ik aangegeven dat ik in overleg ben met het RIVM over de mogelijkheid om een apart gezondheidsonderzoek voor platformmedewerkers uit te voeren. Het overleg met het RIVM en een eventueel onderzoek vallen dus niet onder de verantwoordelijkheid van Schiphol.

Tevens heb ik aangegeven dat Schiphol wel verantwoordelijk is voor iets anders, namelijk het uitvoeren van een meetprogramma naar ultrafijn stof op het luchthaventerrein zelf. Daartoe heeft Schiphol TNO ingeschakeld.

Vanwege de relatie van het meetprogramma op het luchthaventerrein met het reeds uitgevoerde meetprogramma in de omgeving van de luchthaven binnen het grotere RIVM-onderzoek, heb ik het RIVM gevraagd om mee te kijken en te adviseren over de opzet van het meetprogramma op het luchthaventerrein. Dat is gebeurd en het RIVM zal tevens een bijdrage leveren aan de rapportage van het meetprogramma.

Het hiervoor genoemde is tevens uitgebreid aan de orde gekomen in het Verslag van een schriftelijk overleg over verschillende brieven op het terrein van de luchtvaart³.

Het RIVM had eerder aangegeven dat men eind 2020 zou adviseren over de mogelijkheden voor een apart gezondheidsonderzoek voor platformmedewerkers. Zoals ik in het AO-vliegveiligheid van 25 november 2020 heb gemeld, kan deze planning niet worden gehaald. Het RIVM heeft aangegeven langer nodig te hebben om de onderzoeksgegevens te verzamelen.

Tijdens het AO-vliegveiligheid werd gesteld dat een situatie met weinig vliegbewegingen geschikt is om een nulmeting uit te voeren. Voor een onderzoek naar langetermijneffecten (zoals hart- en vaatziekten, longkanker, diabetes, enz.) heeft een nulmeting echter alleen zin, als de betreffende personen vervolgens gedurende een langere periode en in dezelfde situatie kunnen worden gevolgd, waarbij ook informatie kan worden verzameld die niet met het werk heeft te maken. Na die langere periode kan dan mogelijk een uitspraak worden gedaan over de effecten van het ultrafijn stof op de werkplek. Omdat het streven is om op korte termijn een uitspraak over mogelijke langetermijneffecten te kunnen doen, is het van belang om te bezien welke informatie nú beschikbaar is.

² Aanhangsel Handelingen II, vergaderjaar 2019/20, nrs. 1704 en 2364.

³ Kamerstuk 31 936 nr. 785.

Gelet op het (nog) niet beschikbaar zijn van bepaalde informatie, beziet het RIVM of het desondanks toch mogelijk is om een advies over de haalbaarheid van een gezondheidsonderzoek onder platformmedewerkers op te stellen. Het RIVM zal hierover in het tweede kwartaal van 2021 rapporteren. Dat betekent dus dat er in het tweede kwartaal van 2021 ofwel een advies van het RIVM ligt, ofwel geen advies, maar een toelichting waarom geen advies kon worden opgesteld en of/wanneer dat eventueel wel zal kunnen.

3. Wonen en vliegen rond Schiphol

De vernieuwing van het ruimtelijk beleid in de Schipholregio

In de Luchtvaartnota 2020–2050 heeft het Rijk aangekondigd dat het Rijk samen met regionale overheden de mogelijkheden zal verkennen voor meer ruimtelijke ontwikkelingen rond burgerluchthavens, bijvoorbeeld voor nieuwe woningen. Dit gebeurt binnen de randvoorwaarden voor veiligheid en gezondheid en in lijn met de Omgevingswet. Over de aanpak hiervan informeer ik u in deze brief, mede namens de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

Recent is samen met het Ministerie van BZK en in afstemming met de omgeving gestart met een verkenning naar een nieuw robuust ruimtelijk beleid voor de Schipholregio. Hierin wordt gezocht naar een beleid dat passend is bij de ontwikkeling van Schiphol en de ontwikkelbehoeften in en van de omgeving. Bij de ontwikkeling van het nieuwe beleid zullen de uitkomsten van de monitoring van het huidige Luchthavenindelingbesluit (LIB) worden betrokken, waar ik u in deze brief nader over informeer.

In de komende maanden zetten wij gezamenlijk stappen om samen met de betrokken stakeholders te verkennen welke elementen uit het beleid tot een aanpassing zouden moeten leiden. Vervolgens brengen we hierin gezamenlijk een prioritering en fasering aan, waarover ik u nader zal informeren in de eerste helft van 2021.

Geluidadaptief bouwen

Vooruitlopend op nieuw beleid zal ingezet worden op het testen van veelbelovende innovatieve manieren van bouwen. Recent onderzoek laat zien dat dit «geluidadaptief bouwen» de potentie heeft de geluidblootstelling door vliegtuigen rondom gebouwen lokaal te beperken.

Experimenten met proefopstellingen om innovaties te testen, zijn een kans om wonen en vliegen slimmer te combineren en de leefomgevingskwaliteit in luchthavenregio's te verbeteren.

De gemeente Haarlemmermeer heeft in samenwerking met de Provincie Noord-Holland en het AMS Institute TU Delft plannen ontwikkeld voor het opzetten van een zogenoemd «field lab». Dat is een proefopstelling om de wetenschappelijke modellen in de praktijk te testen. Hierbij zullen metingen worden uitgevoerd op het gebied van geluid, luchtkwaliteit, wind en temperatuur. Gemeente, provincie, Schiphol en het Rijk investeren gezamenlijk 1,5 miljoen euro. De gemeente treft momenteel alle voorbereidingen voor de realisatie van deze testlocatie. De resultaten zullen worden betrokken bij de vernieuwing van het ruimtelijk beleid.

Monitoring van het huidige beleid

Op 1 januari 2018 is het wijzigingsbesluit Luchthavenindelingbesluit Schiphol in werking getreden. In de Nota van Toelichting bij dit besluit is opgenomen dat in de jaren na inwerkingtreding de feitelijke woningbouwontwikkelingen binnen de zogenoemde LIB2- en 4-gebieden gemonitord moeten worden. Het bureau To70 heeft dit in opdracht van het Ministerie van IenW in kaart gebracht, voor alle LIB-gebieden. Daarnaast is er een doorkijk gegeven naar de toekomstige woningbouwplannen van de decentrale overheden binnen de beperkingengebieden van het LIB. Uit de monitoring blijkt dat in de zones 1 t/m 3 wordt voldaan aan de LIB regels, en in de zones 4 en 5 het overgrote deel van de gerealiseerde woningen voldoet aan de LIB-regels. Van enkele is dat onbekend, hieraan zal in de volgende monitoringronde aandacht worden besteed.

Binnen LIB 4 is een groot aantal woningen gepland. Circa de helft van de plannen voldoet aan de LIB-regels, voor de andere helft is het nog onduidelijk omdat het plangebied bijvoorbeeld deels binnen LIB-4 gebied ligt waardoor onduidelijk is of binnen LIB-4 gebied de volumerestictie van 25 woningen per plan wordt overschreden. De afweging ten aanzien van de bouwplannen ligt primair bij de desbetreffende gemeenten. Mochten gemeenten van de regels willen afwijken, dan toetst de Inspectie Leefomgeving en Transport de plannen. Voor het LIB 5-gebied is geconstateerd dat het merendeel van de woningbouwplannen binnen bestaand stedelijk gebied (BSG) zal worden gebouwd en voldoet aan de LIB-regels. De monitoringrapportage is als bijlage bij deze brief gevoegd⁴.

De regio heeft ook een deel van de monitoring uitgevoerd, het betreft een tweetal bestuurlijke afspraken welke verbonden waren aan de inwerkingtreding van het wijzigingsbesluit LIB per 1-1-2018. Te weten «rekenschap geven» van de aanwezigheid van vliegtuiggeluid bij de planvorming van woningbouwlocaties en de informatievoorziening over vliegtuiggeluid richting nieuwe bewoners.

Monitoring en evaluatie motiveringsplicht groepsrisico

In verschillende brieven over de veiligheid op Schiphol heb ik u geïnformeerd over het praktische stappenplan dat met de betrokken gemeenten en provincies is opgesteld om de motiveringsplicht voor het groepsrisico in het LIB effectief in te vullen. Dit stappenplan is eind 2019 vastgesteld en heb ik u eerder dit jaar gestuurd bij de voortgangsrapportage over de veiligheid op Schiphol⁵. Gemeenten werken daar nu een jaar aan mee. Ik zal in de loop van 2021 de wijze waarop de motiveringsplicht daadwerkelijk door gemeenten wordt geconcretiseerd evalueren.

4. De toets op het rapport over het banenstelsel

In de recent gepubliceerde Luchtvaartnota staat aangegeven dat het kabinet uiterlijk in 2021 een besluit zal nemen over de continuering van de grondreservering voor een parallelle Kaagbaan. Bijgevoegd treft u het eindrapport van een toets die is uitgevoerd in opdracht van IenW op de quickscan »Verkenning effecten geluid en capaciteit bij aanpassing van het banenstelsel Schiphol« in het kader van de kwaliteitsborging⁶. De quickscan zelf die is uitgevoerd in opdracht van Schiphol is te vinden op www.luchtvaartindetoekomst.nl. De resultaten van de toets zullen samen

⁴ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

⁵ Kamerstuk 29 665, nr. 379.

⁶ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

met andere relevante studies en na consultatie van stakeholders worden betrokken bij de verdere besluitvorming in 2021.

5. De ontwikkeling van regionale luchthavens van nationale betekenis

In de Luchtvaartnota 2020–2050 heeft het Rijk aangegeven dat regionale burgerluchthavens van nationaal belang zich moeten ontwikkelen voor de regio's waarin ze liggen. Betrokkenheid van regionale overheden en andere belanghebbenden bij de ontwikkeling van de luchthavens is onmisbaar. Dat is ook de reden dat het Rijk van de luchthavens verwacht dat zij in voorbereiding op een nieuw Luchthavenbesluit, met belanghebbenden de gewenste ontwikkeling in hun regio verkennen. Met medeneming van deze regionale verkenning en de uitkomsten van het participatietraject verwacht het Rijk van de luchthavens een aanvraag voor een Luchthavenbesluit. Het Rijk zal op basis van deze aanvraag en in te winnen adviezen (bijvoorbeeld over de economische onderbouwing en uit te voeren milieuonderzoeken) beslissen over de verdere ontwikkeling van de luchthavens. Ik wil u met deze brief informeren over de stand van zaken van de regionale verkenning (inclusief participatietraject) voor de luchthavens Rotterdam The Hague Airport, Maastricht Aachen Airport, en Groningen Airport Eelde. Over de stand van zaken van de regionale verkenning rondom Eindhoven Airport wordt u nog dit jaar in een separate brief geïnformeerd.

Rotterdam The Hague Airport (RTHA)

RTHA is in het najaar van 2020 gestart met een regionale verkenning inclusief een participatietraject waarin met belanghebbenden uit de omgeving wordt toegewerkt naar een ontwikkelrichting voor de luchthaven. RTHA heeft voor de begeleiding van dit proces externe bureaus ingezet. Deze bureaus hebben de opdracht meegekregen om een zorgvuldig, transparant traject te doorlopen waarbij in gezamenlijkheid gezocht wordt naar een toekomstscenario voor RTHA waarbij alle belangen zijn meegewogen. De bureaus hebben aangegeven dat in de eerste fase van de participatie de nadruk ligt op het verkrijgen van een goed beeld rondom betrokken partijen, de verschillende belangen en bestaande vragen en onduidelijkheden. Op 8 december 2020 vindt een eerste plenaire bijeenkomst met belanghebbende partijen plaats. In de Luchtvaartnota is het belang van een zorgvuldig participatie- en besluitvormingsproces benadrukt. Ik steun daarom deze aanpak van RTHA.

Maastricht Aachen Airport (MAA)

De provincie Limburg wil als eigenaar van MAA de komende periode een ambitie en ontwikkelrichting voor MAA bepalen. In dat kader heeft de provincie in 2020 de heer Pieter van Geel als onafhankelijk verkenner aangesteld en hem de opdracht gegeven om in een regionale verkenning op innovatieve wijze met de regio via participatie en overleg met de omgeving (omwonenden en maatschappelijke organisaties, experts, bedrijven en overheden) en na een passende weging van de verschillende belangen tot het best haalbare advies te komen over de ontwikkeling van MAA tot een toekomstbestendige en duurzame luchthaven. De aanpak van de heer Van Geel is vergelijkbaar met de aanpak voor de Proefcasus Eindhoven. Op basis van het advies van de heer Van Geel zal besluitvorming plaatsvinden in de provincie en vervolgens zal een aanvraag voor een Luchthavenbesluit worden voorbereid.

Groningen Airport Eelde (GAE)

Gezien de verslechterde financiële situatie van GAE zijn in opdracht van de aandeelhouders van de luchthaven (de provincies Drenthe en Groningen, de gemeenten Assen en Tynaarlo en Stichting FB Oranjewoud) verschillende toekomstscenario's voor de luchthaven in beeld gebracht. Op basis hiervan zullen de aandeelhouders besluiten over de toekomst van de luchthaven. Zoals ik op 9 november 2020 in mijn antwoord op Kamervragen van de leden Van Raan (PvdD) en Laçin (SP)⁷ heb laten weten is het nu primair aan de aandeelhouders om een besluit te nemen over de toekomst van Eelde als luchthaven. Vervolgens wil ik met hen bezien of en zo ja in hoeverre ik de gewenste ontwikkelrichting kan faciliteren en ondersteunen. Het kabinet ziet luchthavens daarbij als zelfstandige ondernemingen die zelf verantwoordelijk zijn voor de bekostiging van hun activiteiten. Op basis van besluitvorming in de regio wordt bekeken of en hoe het traject richting een luchthavenbesluit wordt hervat.

6. Slots

De voortgang op de opvolging van adviezen uit onderzoeken over slots

Op 9 december 2019 heb ik uw Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van 2 onderzoeken op het gebied van slots en de vervolgtrajecten en toegezegd uw Kamer te informeren over de voortgang⁸. Hierbij kom ik die toezegging na. Ten aanzien van het verbeteren van de werking van het adviesorgaan «Coordination Committee Netherlands» (CCN) heeft een werkgroep van het CCN heldere procedures ontwikkeld voor twee hoofdtaken en is in september een nieuwe onafhankelijke voorzitter gekozen. Ten aanzien van het verbeteren van de slotnaleving kan ik uw Kamer melden dat de handhaving van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) in het derde kwartaal van 2020 is uitgebreid met handhaving op «het vliegen zonder slot» (in aanvulling op de bestaande handhaving van het vliegen in de nacht met een dagslot). Daarnaast heeft de slotcoördinator (ACNL) ervoor gezorgd dat ze sinds deze zomer 24/7 bereikbaar is voor slotwijzigingen en -aanvragen, zodat luchtvaartmaatschappijen er zelf ook alles aan kunnen doen om zoveel als mogelijk volgens het toegewezen slot te vliegen. Verder werkt ACNL in nauwe samenwerking met de ILT aan een «slot enforcement code» waarin uitgeschreven staat wat zij onder de verschillende vormen van slotmisbruik verstaan en welke sancties wanneer en door wie opgelegd kunnen worden. Ze zijn voornemens om deze begin 2021 te publiceren.

Opvolging van de toezegging over slots tijdens het AO Transportraad van 23 september jl.

Tijdens het Algemeen Overleg Transportraad van 23 september jl. heb ik toegezegd uw Kamer voor het komende AO luchtvaart te informeren over de mogelijkheden ten aanzien van vrijvallende slots, bijvoorbeeld door faillissementen van luchtvaartmaatschappijen en de mogelijkheid van een opschorting van de bepaling dat vrijvallende slots ter beschikking moeten worden gesteld aan de eerste gegadigde. Hierbij kom ik die toezegging na.

⁷ Aangangsel Handelingen II 2020/21, nr. 721.

⁸ Kamerstuk 31 936, nr. 706.

De slotsystematiek is strikt gereguleerd omdat de EU slotverordening als doel heeft om de beschikbare capaciteit op overbelaste luchthavens in de Europese Unie volgens onpartijdige transparante en niet-discriminerende regels te verdelen. Daarom is de verantwoordelijkheid voor de verdeling van slots op grond van Europese regelgeving belegd bij een onafhankelijke slotcoördinator die slots verdeelt volgens de verdeelregels die volgen uit de EU Slotverordening. Dat gaat in twee stappen: eerst worden de historische slots verdeeld (op basis van de 80–20 regel die momenteel tijdelijk opgeschort is vanwege de COVID-19 pandemie). Na deze stap wordt een zogenaamde slotpool gevormd, waarin de slots zitten die nog niet op historische basis zijn toegekend. Uit de slotpool worden aan luchtvaartmaatschappijen op basis van (Europese) voorrangregels slots toegekend. Als eerste gaat maximaal 50% naar nieuwe gegadigden.

Van de slotcoördinator wordt in de huidige slotsystematiek verwacht dat zij de beschikbare capaciteit verdeelt. Die capaciteit wordt 2 keer per jaar vastgesteld door de luchthavenexploitant die bij de vaststelling van de beschikbare capaciteit rekening houdt met technische, operationele en milieufactoren die de luchthavenoperatie kunnen beïnvloeden. Slots die dus vrijkomen en passen binnen de beschikbare capaciteit moeten opnieuw door de slotcoördinator uitgegeven kunnen worden en vloeien daarom terug naar de slotpool. Het is niet mogelijk om deze op Europese regelgeving gebaseerde systematiek door middel van nationale regelgeving op te schorten. Daarvoor is aanpassing nodig van de EU Slotverordening. Zoals eerder aangegeven zal ik mij bij de algehele herziening van de EU Slotverordening inzetten om meer sturingsmogelijkheden voor lidstaten op te nemen zodat bij de slotverdeling ook rekening gehouden kan worden met netwerkqualiteit, duurzaamheid en het behoud van de vrachtsector. Dat traject start naar verwachting in 2021.

7. Aanwijzingsregelingen voor Bonaire International Airport, Juancho E. Yrausquin Airport, en F.D. Roosevelt Airport

Bij de bestuurlijke hervormingen voor Caribisch Nederland in 2010 is de Luchtvaartwet BES van kracht geworden. De Luchtvaartwet BES regelt dat Aanwijzingsregelingen voor de luchtvaartterreinen BES vastgesteld moeten worden. Met de Aanwijzingsregelingen worden regels gesteld ten aanzien van de hoeveelheid geluid die rond de luchthaven ten hoogste is toegestaan (in concreto wordt een geluidszone van 56 dB(A) L_{den} bepaald ter bescherming van de omgeving). Ook worden de openingstijden in de regelingen neergelegd.

Op grond van de Luchtvaartwet BES zijn bij Aanwijzingsregelingen d.d. 26 juli 2020 de luchtvaartterreinen van Saba⁹ en Sint Eustatius¹⁰ na consultatie van de betreffende eilandbesturen door mij aangewezen. De regelingen zijn op 1 oktober 2020 in werking getreden. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) zal op de naleving toezien. Aan de regeling voor het luchtvaartterrein van Bonaire International Airport wordt nog gewerkt. De verwachting is dat deze in de loop van 2021 wordt vastgesteld.

8. Aanpak geluidshinder van Liege Airport/Vliegbasis Bierset

Na een luchtruimwijziging in 2013 om de veiligheid in het luchtruim boven Zuid-Limburg te verbeteren is de geluidshinder als gevolg van luchtverkeer van en naar de luchthaven Liège Airport in de omgeving van gemeente Eijsden-Margraten toegenomen. Sindsdien hebben tussen

⁹ Stcrt 2020, nr. 37197.

¹⁰ Stcrt 2020, nr. 37194.

lenW, de Belgische federale overheid en Skeyes (voorheen Belgocontrol) gesprekken plaatsgevonden over de aanpak van de geluidshinder en mogelijkheden om de situatie te verbeteren. Om de overlast te verminderen zijn door Skeyes de afgelopen jaren diverse maatregelen doorgevoerd. Deze maatregelen hebben nog voor onvoldoende en vooral te weinig stabiele verbetering van de overlast in de omgeving van de gemeente Eijsden-Margraten gezorgd. Om mogelijkheden voor verdergaande verbetering te verkennen is begin 2020 een Nederlands-Belgische expertgroep opgestart.

De afgelopen maanden is Skeyes een project gestart rond aanpassing van navigatieprocedures voor Liège Airport (*RNAV1 PBN transition procedures for EBLG*). Het project wordt gecoördineerd met andere stakeholders van de luchthaven via het *Collaborative Environmental Management* (CEM) platform voor Liège Airport. CEM streeft naar een brede aanpak voor het verminderen van milieu impact van luchthavens op de omgeving via bijvoorbeeld geluidsreductie, brandstofbesparing, vlucht efficiëntie en procedure ontwerp. Bij de CEM-aanpak zijn verschillende stakeholders uit de omgeving betrokken, waaronder de luchthaven, luchtverkeersdienstverlener, luchtvaartmaatschappijen en regionale of nationale autoriteiten, met ondersteuning vanuit EUROCONTROL.

De Nederlands-Belgische expertgroep gaat met deze voorstellen aan de slag. Op dit moment wordt een volgende (virtuele) bijeenkomst van de expertgroep voorbereid. Daarbij zal worden besproken welke verdere operationele verbeteringen mogelijk zijn. Vervolgens zullen de Nederlandse en Belgische autoriteiten een afweging maken welke aanvullende verbeteringen in de praktijk kunnen worden gebracht. Ik zal uw Kamer over de uitkomsten hiervan bij volgende gelegenheid informeren.

9. Onderzoek Doc29 voor regionale luchthavens

In opdracht van lenW onderzoekt adviesbureau To70 of het Europese rekenmodel voor de geluidbelasting rond luchthavens, ECAC Doc29, geschikt te maken is voor de regionale luchthavens. Het betreft zowel de luchthavens van nationale betekenis waarvoor het Rijk bevoegd gezag is, als de luchthavens van regionale betekenis waarvoor de provincie bevoegd gezag is. Bij de uitwerking van het onderzoek zijn vragen naar voren gekomen die aanleiding geven om aanvullende analyses uit te voeren (bijvoorbeeld ten aanzien van meteo en de modellering van klein verkeer). Hierdoor wordt de oplevering van het onderzoek, dat gepland stond voor het najaar 2020, vertraagd. Naar verwachting zal het onderzoek nu begin 2021 afgerond worden. Adviesbureaus Adecs en PWC voeren een contra-expertise van het onderzoek uit, en de bevindingen van het onderzoek worden voorgelegd aan een onafhankelijke expertgroep. Ook deze stappen worden begin 2021 afgerond.

Als uit het onderzoek blijkt dat Doc29 inderdaad geschikt te maken is voor de regionale luchthavens zal na oplevering van het onderzoeksrapport besloten worden of de rekenmethode Doc29 in het rekenvoorschrift voor de geluidbelasting bij regionale luchthavens opgenomen zal worden. Na oplevering van het onderzoek zal ik uw Kamer daarover informeren.

10. Ontwikkeling werkwijzer luchtvaart MKBA's

Bij een aantal Maatschappelijke Kosten Baten Analyses (MKBA's) en andere welvaartsanalyses die de afgelopen jaren op het terrein van luchtvaart zijn uitgevoerd is gebleken dat er op onderdelen behoefte is aan nadere duiding en specificering. Zoals ook al in de uitvoeringsagenda van de Luchtvaartnota is gemeld, laat ik daarom een consortium onder

leiding van SEO een werkwijzer voor luchtvaart-MKBA's ontwikkelen. Hiermee wordt tegelijk invulling gegeven aan de motie van de Kamerleden Bruins en Paternotte¹¹. In deze motie werd gevraagd om de verschillende uitgangspunten en richtlijnen voor MKBA's te duiden en te onderzoeken hoe deze richtlijnen en uitgangspunten op het gebied van luchtvaart concreet kunnen worden verbeterd en gespecificeerd.

Het consortium onder leiding van SEO werkt op dit moment aan een eerste versie van de werkwijzer. Naast inhoudelijke punten met betrekking tot de effectmeting zal deze werkwijzer ook procesmatige handreikingen bevatten over de toepassing van MKBA's voor het luchtvaartbeleid. Tevens zal er advies gegeven worden over nader onderzoek of stappen, nodig om de werkwijzer verder te kunnen aanvullen.

Begin 2021 levert het consortium een eindversie van het analyserapport en de werkwijzer 1.0. Deze werkwijzer wordt vervolgens getoetst door de planbureaus CPB en PBL. Na deze toetsing zal het eindproduct aan de Tweede Kamer gestuurd kunnen worden.

11. Rectificatie op de Luchtvaartnota

In het vierde hoofdstuk van de Luchtvaartnota (*Een gezonde, aantrekkelijke leefomgeving*), is in het tekstvak *Belangrijke beslissingen* een fout blijven staan. Bij beslissing 3 staan de randen van de nacht gedefinieerd als 22.00–23.00 en 7.00–8.00 uur. Dit is feitelijk onjuist. De randen van de nacht beslaan de uren 23.00–24.00 en 6.00–7.00 uur. Deze fout stond al in de Ontwerp-Luchtvaartnota, zowel in het genoemde tekstvak alsook in paragraaf 4.2.4 *Minder nachtvluchten*. Mede door zienswijzen is deze fout in paragraaf 4.2.4 ontdekt en gecorrigeerd door de duiding van de tijden te schrappen. Hierop wordt ingegaan in de Nota van Antwoord. Abusievelijk is niet gelijktijdig ook de tekst in het tekstvak gecorrigeerd. Ik heb deze fout hersteld door ook in het tekstvak de duiding van de tijden (22.00–23.00 en 7.00–8.00 uur) te schrappen.

12. Klokkenluidersmeldingen afgifte AML's luchtvaart

Ik wil u informeren over 6 meldingen over onderhoudscertificaten die afgegeven zouden zijn op basis van onjuiste of vervalste gegevens. Deze part-66 AML (Aircraft Maintenance License) certificaten verstrekt KIWA namens de ILT aan onderhoudsmonteurs buiten Europa (EASA), veelal het Midden-Oosten. De meldingen zijn zowel bij de ILT als bij EASA gedaan.

De ILT neemt de meldingen uiterst serieus vanwege het veiligheidsrisico en heeft KIWA verzocht om een onderzoek naar de meldingen en ook naar de afgiften de afgelopen 5 jaar. Ik zal u informeren over de uitkomsten van het onderzoek. KIWA heeft inmiddels op haar website laten weten geen aanvragen buiten EASA-landen meer in behandeling te nemen.

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

¹¹ Kamerstuk 31 936, nr.680.