

Vergaderjaar 2021–2022

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 912

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 februari 2022

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 29 november 2021 een brief ontvangen van M. F. te M. met een reactie met betrekking tot laagvliegen. In de procedurevergadering van 15 december 2021 heeft de commissie besloten graag een reactie op deze brief te ontvangen tijdig voor het commissiedebat Luchtvaart op 24 februari 2022.

Hierbij doe ik u de reactie toekomen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

In de brief van M.F. te M. wordt aangegeven dat de landelijke politiek snel structureel vertrouwen en gezag verliest. Vervolgens wordt de koppeling gemaakt met het luchtvaartbeleid op de thema's Lelystad Airport en de vliegroutes, de hub Schiphol, continentaal investeren in de trein en het belasten van de kosten voor vliegen. Hieronder wordt ingegaan op deze thema's.

Lelystad Airport en de vliegroutes

In de Startbeslissing van het programma Luchtruimherziening van april 2019 en de Luchtvaartnota van november 2020 is gemeld dat wat betreft Lelystad Airport, als eerste spoor van het programma Luchtruimherziening, de ontwerpogave geldt dat belemmeringen om ongehinderd door te klimmen op de aansluitroutes zo veel mogelijk worden weggenomen en dat dit plaatsvindt binnen de huidige luchtruimstructuur. Tevens is in de Startbeslissing de ontwerpogave opgenomen om voor het deel van het luchtruim waarin de zuidelijke uit- en aanvliegerichting liggen (de zogeheten Sector 3) aanpassingen te ontwerpen die het mogelijk maken om de daling later in te zetten zodat ook op de aansluitroute uit het zuiden een continu dalend profiel wordt gerealiseerd. In de overige sectoren was dit al mogelijk.

Voor het hoger naderen op de zuidelijke aanvliegeroute (sector 3) is de hiervoor genoemde ontwerpogave deels gelukt. Dit deel van de route (ca. 30 km) zal dus op de oorspronkelijke hoogte van 6.000 voet (circa 1.800 meter) gevlogen worden. Het gaat daarbij om gemiddeld 8 vliegtuigen per dag in de situatie met 10.000 vliegtuigbewegingen per jaar. In totaal is 1.709 kilometer aan ongehinderd klimmen en dalen gerealiseerd.

Hoewel ik betreur dat de laatste 30 kilometer niet is gelukt, geeft het totaalresultaat in hoge mate invulling aan de doelstelling van spoor 1 en de passages hierover uit de Startbeslissing en Luchtvaartnota. Ik realiseer me desalniettemin dat dit tot vragen kan leiden en teleurstelling voor met name omwonenden in deze specifieke regio. Het is immers niet gelukt om volledig invulling te geven aan de uitgangspunten.

In de volgende fase van het programma Luchtruimherziening wordt de hoofdstructuur van het luchtruim nader uitgewerkt. De huidige routes zijn daarbij geen uitgangspunt. LVNL en CLSK blijven zich derhalve inspannen om ook voor het laatste deel van de aanvliegeroute een passende oplossing te realiseren.

Een besluit over opening van Lelystad Airport, in samenhang met de ontwikkelingen rondom Schiphol is dit jaar voorzien.

De hub Schiphol

Een hub-luchthaven is een efficiënte wijze om passagiers van verschillende vluchten te «bundelen» op andere vluchten om zo meer routes mogelijk te maken. Dankzij deze hub functie is het op Schiphol als consument mogelijk om te kiezen uit een ruim aanbod van bestemmingen waarvan vele er anders niet zouden zijn. Zonder een hub zouden Nederlanders daardoor op andere luchthavens moeten overstappen om intercontinentale of kleine Europese bestemmingen te kunnen bereiken. Een hub levert daarmee tijdwinst, reiscomfort en meer keuze voor Nederlandse reizigers.

Reizigers uit Nederland kunnen hierbij om verschillende redenen ook kiezen om hun bestemming via een andere (Europese) hub luchthaven te bereiken, bijvoorbeeld om zo naar een stad te reizen die niet in het

netwerk op Schiphol zit, om op een geschikter tijdstip te kunnen reizen, vanwege de prijs, enz. Verschillende Europese hub luchthavens bedienen deels andere bestemmingen met andere luchtvaartmaatschappijen. Hun aanwezigheid vergroot daarmee de keuzemogelijkheden voor reizigers.

Continentaal investeren in de trein

In Nederland en (elders) in Europa is reeds veel aandacht voor het verder stimuleren van internationaal reizigersvervoer per trein, zoals ook te lezen in de recente brief aan de Kamer¹ over dit onderwerp. Mede op initiatief van Nederland werken 27 Europese landen samen met onder andere de Europese Commissie in het Platform International Rail Passenger Transport (IRP) aan het verbeteren van het reizen met de trein door Europa. De Europese Commissie heeft eind vorig jaar zelf een actieplan² gepresenteerd op dit punt en parallel daaraan haar voorstel voor herziening van het Europese TEN-T netwerk. In dat actieplan wordt onder andere gemeld dat vanaf dit jaar voorstellen kunnen worden ingediend voor pilot projecten voor nieuwe internationale treindiensten.

Ook binnen Nederland wordt hard gewerkt aan het verbeteren van de internationale verbindingen: sinds oktober vorig jaar rijden er, na de afschaling in het kader van corona, inmiddels weer twee directe treinen per dag van en naar Londen en ook Thalys rijdt weer regelmatig naar Parijs. Met de nachttrein naar Wenen, Zurich en in de loop van dit jaar ook Praag zijn ook nieuwe bestemmingen toegevoegd aan ons internationale netwerk. Parallel wordt gewerkt aan versnelling van de Berlijntrein op middellange termijn en aan de voorbereidingen voor twee corridorstudies, namelijk voor Utrecht-Arnhem-Duitsland en voor Amsterdam-Bad Bentheim-Berlijn (via bestaand tracé via Deventer en via Zwolle) om te bezien of en welke mogelijkheden hier liggen voor verdere verbetering van de internationale verbindingen richting het Oosten op langere termijn.

Belasten van kosten voor vliegen

Het Ministerie van IenW heeft CE Delft in 2019 en 2021 opdracht gegeven om onderzoek te doen naar de «Prijs van een Vliegreis»³ en de «Externe kosten van ketenemissies»⁴. Uit deze onderzoeken blijkt dat de maatschappelijke kosten van vliegen beter tot uiting komen in de prijs van een vliegticket vergeleken met andere collectieve vormen van transport, zoals de trein en bus. Om de luchtvaart te verduurzamen zet het kabinet in op maatregelen die bijdragen aan het vergroenen van de sector, conform de Luchtvaartnota. De primaire inzet is daarbij op het gebruik van duurzame brandstoffen. Het gebruik van deze brandstoffen heeft naast het CO₂ reducerende effect tegelijkertijd een prijsverhogend effect. Daarnaast verhoogt het kabinet conform het Coalitieakkoord de huidige nationale vliegbelasting per 2023. Het Europese voorstel om kerosine in Europees verband te beprijzen ondersteunt het kabinet ook.

¹ Kamerstuk 29 984, nr. 950.

² Communication from the Commission to the European Parliament and the Council: Action plan to boost long distance and cross-border passenger rail. Via [https://eur-lex.europa.eu: COM\(2021\) 810](https://eur-lex.europa.eu: COM(2021) 810).

³ Kamerstuk 31 936, nr. 702.

⁴ Kamerstuk 31 936, nr. 855.