

Vergaderjaar 2018–2019

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 590

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 april 2019

In aanloop naar het Algemeen Overleg Luchtvaart op 25 april 2019, informeer ik u in deze brief over:

- Jaarverslag Omgevingsraad Schiphol 2018;
- Stress tests stroomnetwerk Schiphol;
- Luchtvaartovereenkomst tussen de EU en Qatar;
- Civiel-militaire samenwerking luchtverkeersdienstverlening;
- Eindhoven na 2019: aanvulling analysefase;
- Advies Proefcasus Eindhoven Airport;
- Aanpak geluidshinder Eijdsden;
- Historische luchtvaart;
- Chipshol;
- Programmering en participatie 2019;
- Stand van zaken Luchtvaartnota;
- Advies Raad Leefomgeving en Infrastructuur;
- Evaluatie studie EASA;
- Toezicht arbeids- en rusttijden bij buitenlandse luchtvaartmaatschappijen;
- Sociale normen in de luchtvaart;
- Vliegverkeer ter hoogte van Oegstgeest en Alkmaar.

Parallel ontvangt u een separate brief van de Staatssecretaris van Defensie en mijzelf, met daarbij de voor april 2019 aangekondigde Startbeslissing Luchtruimherziening.

Jaarverslag Omgevingsraad Schiphol 2018

Over afgelopen jaar is door de Omgevingsraad Schiphol (ORS) een jaarverslag opgesteld. In dit jaarverslag wordt een overzicht gegeven van

de activiteiten en producten van de ORS. Het jaarverslag is als bijlage bij deze brief gevoegd¹.

Stress tests stroomnetwerk Schiphol

Het lid Amhaouch heeft mij tijdens het AO Vliegveiligheid van 3 april 2019 gevraagd of er periodieke stress tests plaatsvinden met betrekking tot het stroomnetwerk op Schiphol.

Schiphol besteedt extra aandacht aan het oplossen van technische storingen. Zoals eerder vermeld in het AO loopt er een project onder leiding van TNO om alle kritische processen met de daarbij behorende systemen op Schiphol te herijken en deze waar nodig nog robuuster uit te voeren. Stresstests maken onderdeel uit van het huidige monitoringsprogramma.

Luchtvaartovereenkomst tussen de EU en Qatar

Op 4 maart 2019 hebben de Europese Commissie en de luchtvaartautoriteiten van Qatar de tekst voor een brede luchtvaartovereenkomst tussen de EU en Qatar geparafeerd. Na verwachting zal het verdrag na de zomer voorgelegd worden aan de Europese Raad. Na inwerkingtreding vervangt dit nieuwe verdrag het bestaande bilaterale luchtvaartverdrag tussen Nederland en Qatar uit 1980.

Tijdens het Nederlandse EU-voorzitterschap in 2016 heeft de Raad een mandaat verleend aan de Europese Commissie voor het voeren van luchtvaattonderhandelingen met o.a. Qatar. Uw Kamer is hier medio 2016 over geïnformeerd². Nederland was een voorstander van dit mandaat omdat een EU-brede overeenkomst een kansrijkere manier leek om afspraken te maken over eerlijke concurrentie dan via een nieuw bilateraal akkoord. Onder het EU-Qatar verdrag zal er sprake zijn van een overgangperiode van vijf jaar waarna de beperkingen op frequenties voor beide partijen opgeheven worden. Er is sprake van een geleidelijke verruiming van rechten. Deze is voor Nederland het meest restrictief van alle EU-lidstaten.

Het EU-verdrag bevat daarnaast een «Fair Competition Clause» die oneerlijke concurrentie moet voorkomen en het verdrag stelt eisen m.b.t. financiële transparantie. Daarnaast is afgesproken dat EU-luchtvaartmaatschappijen in Qatar geen verplichting meer hebben tot het inhuren van een «local sponsor» en een «General Sales Agent», hetgeen een aanzienlijke kostenpost was voor EU-maatschappijen. Vanaf het verlenen van het mandaat in 2016 is nauw contact geweest met relevante Nederlandse stakeholders en die hebben aangegeven dat zij zich kunnen vinden in de voorliggende verdragstekst.

De trans-Atlantische passage markt blijft uitgesloten van dit verdrag. Ook zijn de Caribische delen van het Koninkrijk niet in het routeschema opgenomen. Hierdoor wordt voorkomen dat er vijfde vrijheidsverkeer van personen of vracht vanuit Qatar kan plaatsvinden tussen Amsterdam en de Caribische delen van het Koninkrijk. Verder is er een artikel opgenomen waarin afspraken zijn gemaakt over het respecteren van internationale afspraken en standaards op het gebied van arbeidsomstandigheden. Om daadwerkelijk de nieuw verkregen rechten uit te kunnen voeren zijn naast de in het Verdrag genoemde landingsrechten overigens ook slots nodig.

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

² Kamerstuk 34 139, nr. 18.

Civiel-militaire samenwerking luchtverkeersdienstverlening

Ik heb u, samen met de Staatssecretaris van Defensie, bij brief van 17 december 2018 geïnformeerd over de stappen die gezet worden in de civiel-militaire samenwerking met betrekking tot het beheer van het Nederlandse luchtruim (Kamerstuk 31 936, nr. 571). Daarin heb ik aangegeven dat LVNL en het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK) van Defensie, na verkenning van de mogelijkheden van verdere intensivering van hun samenwerking, de wens hebben uitgesproken om de komende jaren toe te werken naar een volledige integratie van de gezamenlijke dienstverlening in de LVNL-organisatie. Bij deze bied ik u, mede namens de Staatssecretaris van Defensie, het achterliggende rapport «Onderzoek realisatie één Air Traffic Management-bedrijf» aan dat door de beide organisaties aan ons is aangeboden³. Zoals in mijn eerdere brief aangegeven staan de Staatssecretaris en ik in principe positief ten opzichte van de voorgestelde ontwikkelrichting. De betrokken organisaties zijn op dit moment, op ons beider verzoek, bezig met de verdere uitwerking hiervan, waarbij de conclusies en aandachtspunten uit dit rapport worden meegenomen. De verdere besluitvorming over volledige integratie zal naar verwachting rond de zomer plaatsvinden, uw Kamer zal daarover op dat moment nader worden geïnformeerd.

Eindhoven Airport na 2019: aanvulling analysefase

Met de brieven van 13 juli en 3 oktober 2018 heb ik uw Kamer mede namens de Staatssecretaris van Defensie geïnformeerd over het traject om te komen tot besluitvorming over de toekomst van Eindhoven Airport na 2019^{4, 5}. Een eerste stap in dat traject was een analysefase om aan de hand van een viertal hypothetische scenario's de impact en mogelijke aandachtspunten en knelpunten in beeld te brengen voor vijf verschillende thema's: leefbaarheid, milieu en duurzaamheid, de landzijdige bereikbaarheid, de luchthaveninfrastructuur, het luchtruim en de economische betekenis van een eventueel verdere ontwikkeling van de luchthaven voor de regio. In de zomer van 2018 zijn deze onderzoeken afgerond en bekendgemaakt op de website van de Uitvoeringstafel Eindhoven Airport (www.samenopdehoogte.nl).

Mede naar aanleiding van vragen van omwonenden is besloten om ook voor een hypothetisch krimpscenario van 30.000 vliegtuigbewegingen van Eindhoven Airport de effecten in kaart te brengen. De onderzoeken ten aanzien van luchtzijdige en landzijdige emissies, geluid en externe veiligheid en de economische effecten zijn eind maart afgerond en vervolgens ook op de website van de Uitvoeringstafel geplaatst. Net als voor de eerder gehanteerde scenario's geldt ook voor deze aanvulling op de analysefase dat de onderzoeken niet uitputtend zijn en er geen beleidsopties zijn op basis waarvan besluitvorming zal plaatsvinden. Voor de Proefcasus Eindhoven Airport vormen de nieuwste onderzoeken wel input.

Advies Proefcasus Eindhoven Airport

In de twee hierboven genoemde Kamerbrieven heb ik mede namens de Staatssecretaris van Defensie uw Kamer ook over de start van de Proefcasus Eindhoven Airport geïnformeerd. Met de brief van 3 oktober zijn de opdrachtbrief aan de heer Van Geel als onafhankelijke bestuurlijke verkenner en de Startnotitie voor de Proefcasus aan uw Kamer meegezonden. In die brief is aangegeven dat aan de heer Van Geel is gevraagd

³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

⁴ Kamerstuk 31 936, nr. 513.

⁵ Kamerstuk 31 936, nr. 516.

om op 1 april 2019 een advies te overhandigen. De heer Van Geel heeft mij gevraagd om deze termijn met enkele weken te verlengen. Op dit verzoek heb ik instemmend gereageerd. Dit betekent dat het advies inzake de Proefcasus nu op donderdag 25 april as. zal worden overhandigd. Ik zal zo snel mogelijk daarna het advies aan uw Kamer toezenden. Zoals in de brief van 3 oktober 2018 is aangegeven, zal ik mede namens de Staatssecretaris van Defensie, na het openbaar maken van het advies de Stuurgroep Eindhoven Airport vragen om een reactie op het advies.

Aanpak geluidshinder Eijsden

Per brief van 28 november 2018⁶ en in het debat van 5 december jl. heb ik uw Kamer geïnformeerd over het, samen met de Belgische autoriteiten, laten doen van een detailanalyse door een onafhankelijke derde partij naar de afhandeling van het luchtverkeer in het luchtruim rondom Luik en Maastricht. De detailanalyse is onderdeel van de aanpak van geluidshinder boven de gemeente Eijsden-Margraten als gevolg van luchtverkeer richting de luchthaven Luik-Bierset. Aanleiding voor de analyse was de nog onvoldoende en vooral te weinig stabiele verbetering van de situatie na afspraken met de Belgische federale overheid en luchtverkeersleiding.

In het debat van 5 december 2018 (Kamerstuk 31 936, nr. 573) heb ik uw Kamer gemeld dat de afronding van de analyse enkele maanden zou vergen. De analyse vergt onder andere bezoeken van de onafhankelijke derde partij aan de faciliteiten op locatie. Een bezoek aan de faciliteiten op locatie is voor de analyse alleen onder specifieke omstandigheden zinvol. Daardoor is het niet mogelijk gebleken de analyse in het eerste kwartaal af te ronden, maar is afronding nu voorzien in mei 2019. Zoals ik aan uw Kamer heb toegezegd zal ik de analyse met uw Kamer delen, en zal ik de resultaten ook delen met de gemeente en provincie. De resultaten uit de analyse zullen met grote aandacht worden opgepakt om te bekijken hoe de geluidshinder in Eijsden teruggedrongen kan worden.

Historische luchtvaart

Tijdens het AO van 5 december 2018 (Kamerstuk 31 936, nr. 573) heb ik het lid Dijkstra toegezegd te reageren op een via hem verkregen voorstel van de Dutch Dakota Association (DDA) Classic Airlines voor aanpassing van de Regeling historische luchtvaart (hierna de Regeling).

Zoals reeds eerder aan uw Kamer gemeld⁷ valt met de inwerkingtreding van de nieuwe Basis Verordening (EU) 2018/1139 het opereren van historische luchtvaartuigen niet meer onder de Europese wet- en regelgeving. Eventuele aanpassingen van de Regeling moeten dan ook binnen het wettelijke kader van de Nederlandse Luchtvaartwet en de Wet luchtvaart passen.

De voorstellen van de DDA zijn erop gericht om de mogelijkheden om inkomsten te genereren te vergroten. De voorstellen behelzen:

1. Het opheffen van de beperking om slechts vluchten tegen betaling te mogen maken met alleen donoren of sponsors. Daarmee wordt het meevliegen met een historisch luchtvaartuig voor iedereen toegankelijk.
2. Het uitbreiden van de kostenposten die in de prijs van een vlucht kunnen worden doorberekend.

⁶ Kamerstuk 31 936, nr. 526.

⁷ Aangangsel Handelingen II 2017/18, nr. 3185.

De eerste door de DDA voorgestelde wijziging om zonder vergunningen toch vervoer van derden tegen vergoeding aan te bieden is binnen de huidige Luchtvaartwet en Wet Luchtvaart niet mogelijk. Het vigerende veiligheidsbeleid ter bescherming van de «onschuldige» passagier maakt dat een wijziging van de wet om dit mogelijk te maken niet gewenst is. Om derden mee te laten vliegen stelt artikel 16b van de Luchtvaartwet een nationale vervoersvergunning en artikel 4.1 van de Wet Luchtvaart een AOC (Veiligheidsvergunning) verplicht. Omdat het in dit geval historische luchtvaartuigen betreft en nationale vergunningen, zijn er beperkte mogelijkheden om maatwerk toe te passen. De DDA voert hierover momenteel constructieve gesprekken met de ILT.

Het tweede voorstel van de DDA is a priori niet strijdig met het huidige wettelijke kader, en zal dit jaar in detail worden bekeken bij de herziening van de regeling historische luchtvaart.

Chipshol

De Hoge Raad heeft op 25 mei 2012 onrechtmatigheid vastgesteld van een aantal adviezen van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), te weten maart 1999 en adviezen in de periode 2002–2005, over bouwplannen op het Groenenbergerterrein bij Schiphol. Volgens de Hoge Raad gaf LVNL onvoldoende inzicht in de redenen waarom LVNL negatief adviseerde. Recent heeft Chipshol, gebiedsontwikkelaar en voormalig eigenaar van het Groenenbergerterrein, LVNL naar aanleiding van deze uitspraak gedagvaard. Het gaat in deze procedure om de vraag of Chipshol schade heeft geleden als gevolg van het handelen van LVNL en, zo ja, wat de omvang van deze schade is. Inmiddels is deze procedure onder de rechter en bereidt LVNL zich voor op deze zaak. Hoewel ik verantwoordelijk ben voor het ZBO LVNL, voert LVNL als ZBO met eigen rechtspersoonlijkheid zelf juridische procedures. De Staat speelt in deze procedure geen rol.

Programmering en participatie 2019

In juni 2018⁸ heb ik u geïnformeerd over de procedures en de bijbehorende vormen van participatie ter voorbereiding op de besluitvorming in enkele samenhangende luchtvaardossiers: Luchtvaartnota, Luchtruimherziening, Lelystad en Schiphol. In december 2018⁹ heb ik u de resultaten van de inventariserende fase van de Luchtvaartnota en de Luchtruimherziening toegezonden. De besluitvorming voor de wijziging van het luchthavenbesluit Lelystad volgt de formele voorhangprocedure met bijbehorende zienswijzeprocedure, informatiebijeenkomsten en contacten met bestuurders en belangenorganisaties. Als onderdeel van de besluitvormingsprocedure die leidt tot een nieuw luchthavenverkeersbesluit voor Schiphol heeft de ORS in 2018 een brede maatschappelijke participatie uitgevoerd. Het verslag van de voorzitter van de ORS heeft u ontvangen¹⁰. In oktober 2018¹¹ heb ik een projectmatige aanpak van het meten en berekenen van vliegtuiggeluid in samenwerking met het RIVM, het KNMI en het NLR aangekondigd. De aanpak richt zich op het verbeteren van zowel berekeningen als metingen en het onderling versterken van beide methodes, waarbij de nauwkeurigheid van beide van belang is.

Door de omgeving te betrekken heb ik een goed beeld gekregen van wat in breed perspectief leeft in Nederland daar waar het de luchtvaart aangaat. Ik constateer dat het besef hoog is dat we met elkaar voor een

⁸ Kamerstuk 31 936, nr. 491.

⁹ Kamerstukken 31 936, nrs. 570 en 551.

¹⁰ Kamerstuk 29 665, nr. 353.

¹¹ Kamerstuk 31 936, nr. 518.

grote opgave staan om de luchtvaart toegerust te maken op de toekomst. Waarin luchtvaart net als de overige modaliteiten zijn specifieke rol vervult in een duurzame samenleving. De Luchtvaartnota heeft als opgave om daarvoor passende beleidskaders te ontwikkelen, die, gebaseerd op veiligheid, de balans tussen economie, leefomgeving en klimaat borgen.

Mede met het oog op het AO van 25 april 2019 geef ik u, als bijlage bij deze brief, een update van de programmering en participatie van genoemde dossiers voor 2019¹². In dit jaar is besluitvorming voorzien over de Luchtvaartnota, de Startbeslissing van de Luchtruimherziening, de wijziging van het Luchthavenbesluit en het Openstellingsbesluit van Lelystad, het aangekondigde Luchthavenbesluit Schiphol met daarin de vastlegging van het nieuwe normen en handhavingstelsel¹³ en de invulling van het project Meten en berekenen van Vliegtuiggeluid. Centraal staat regie op de samenhang tussen de te nemen besluiten.

Participatie

In aanvulling op de formele zienswijzeprocedures worden bovengenoemde dossiers vanuit het omgevingsmanagement benaderd als een op elkaar afgestemd programma. Voor de Luchtvaartnota en de Luchtruimherziening is de bestuurlijke participatie vormgegeven via bestuurlijk overleg met provincies. Voor de maatschappelijke participatie op nationaal niveau heb ik een Klankbordgroep met vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties ingericht. Via regionale kerngroepen wordt in overleg met de provincies de verbinding gelegd met specifiek regionale aspecten. Dit in aanvulling op de reguliere overlegorganen.

Gebaseerd op de ervaring met de luchtvaartgesprekken wil ik gericht personen en organisaties die in meer of mindere mate betrokken zijn bij het onderwerp luchtvaart en willen blijven meedenken benaderen voor deelname aan bijvoorbeeld (online) gesprekken over thema's als meten en berekenen van vliegtuiggeluid («luchtvaartcommunity»). Samengesteld uit onder andere deelnemers aan de luchtvaartgesprekken en deelnemers vanuit de regionale kerngroepen. Met gebruik van publieksonderzoek haal ik de inbreng op van een representatieve groep Nederlanders. Op deze manier wordt betrokkenheid van een brede groep Nederlanders geborgd.

Actuele informatie over de ontwikkelingen in de luchtvaart kan door iedereen worden teruggelezen op www.luchtvaartvandetoeekomst.nl. Ook de uitkomsten van de Luchtvaartgesprekken uit 2018 zijn op deze website geplaatst met de mogelijkheid voor eenieder tot aanvulling. Hiervan is in beperkte omvang gebruik gemaakt. Als aanvulling is onder andere opgenomen hinder ervaren bij geluid en geur bij activiteiten op de grond, zoals proefdraaien van vliegtuigen. Alle inhoudelijke aanvullingen zijn herleidbaar verwerkt in het eveneens op de website gepubliceerde definitieve rapport.

Stand van zaken Luchtvaartnota

Eind 2018 is de verkenningsfase van de Luchtvaartnota afgesloten. Het resultaat van de verkenningsfase is verwoord in een Bloemlezing en een Kennisbasis. Deze is in december 2018 aangeboden aan uw Kamer. In de Kamerbrief «Opbrengst verkenningsfase Luchtvaartnota 2020–2050»¹⁴ is aangekondigd dat in de verdiepingsfase wordt toegewerkt naar bouwstenen voor beleid. Ter ondersteuning daarvan wordt, net als bij de

¹² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

¹³ Kamerstuk 29 665, nr. 357.

¹⁴ Kamerstuk 31 936, Nr. 570.

Nationale Omgevingsvisie (NOVI), een strategische planMER procedure doorlopen. Eerste stap is op 20 maart genomen door het startdocument te publiceren, de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Deze lag tot 16 april ter zienswijze. Na de zomer zal de Ontwerp Luchtvaartnota en planMER verschijnen met een nieuwe zienswijzeprocedure. Aan het einde van het jaar zal het kabinet naar verwachting de Luchtvaartnota vaststellen.

Advies Raad Leefomgeving en Infrastructuur

Op 18 april 2019 heeft de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (RLI) het advies «Luchtvaartbeleid; een nieuwe aanvliegroute» gepubliceerd. Dit advies treft u als bijlage bij deze brief¹⁵. In het advies wordt een groot aantal issues geadresseerd voor toekomstig luchtvaartbeleid. Het advies zal ik betrekken bij de voorbereiding van de Luchtvaartnota 2020–2050.

Evaluatie studie EASA

Op 1 maart 2019 heeft de Europese Commissie een (eerste) rapport gepubliceerd over de werking van de Europese werk- en rusttijden Verordening (EU) nr. 83/2014 op basis van een Europese evaluatie uitgevoerd door EASA. De eerste fase van de studie betrof de twee dienstperioden met het hoogst verwachte niveau van vermoeidheid, te weten vliegwerkzaamheden van meer dan 10 uur op het minder gunstige moment van de dag (gedurende de nacht en vroege ochtend) en vliegschema's op zowel korte als lange vluchten. De studie concludeert dat er extra mitigatiemaatregelen moeten komen in de EU-regelgeving om hoge vermoeidheid bij vliegtuigbemanningen tijdens nachtvluchten te voorkomen. Op basis van de onderzoeksresultaten zijn daartoe zes aanbevelingen gedaan. Deze aanbevelingen zijn gericht op aanpassingen van de huidige EU-Verordening.

Nederland is betrokken bij het Europese evaluatieproces en zal de komende periode bepalen wat de Nederlandse inzet zal zijn. Het Ministerie zal daartoe samen met EASA, de Europese Commissie en de stakeholders (vakbonden en luchtvaartmaatschappijen) bezien op welke wijze in Europees verband maatregelen kunnen worden genomen om vermoeidheid bij vliegtuigbemanningen nog verder terug te dringen.

Toezicht arbeids- en rusttijden bij buitenlandse luchtvaartmaatschappijen

Zoals door mij toegezegd tijdens het AO Luchtvaart van 5 december 2018 informeer ik u nader over de handhaving van arbeids- en rusttijden bij buitenlandse luchtvaartmaatschappijen (Kamerstuk 31 936, nr. 573). De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is verantwoordelijk voor de keuring vooraf van de vliegtijdspecificatieschema's van Nederlandse operators en voor het toezicht achteraf. Aanvullend op dit (nationale) toezichtstelsel voert Nederland en elk ander Europees land controles uit op buitenlandse vliegtuigen die zich tijdens een stop op hun grondgebied bevinden. Deze «platform- of SAFA inspecties» geven een beperkt zicht op eventuele problemen bij de uitvoering van arbeids- en rusttijdenregelingen. Arbeids- en rusttijden is een van de veiligheidsaspecten die bij platforminspecties worden gecontroleerd, bijvoorbeeld als sprake is van grote vertragingen. Er wordt dan bezien of een crew nog volgens de bepalingen uit de Operations Manual werkt. Indien er een oververmoeide crew wordt aangetroffen, kan de ILT besluiten een vliegtuig aan de grond houden.

¹⁵ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

In Europees verband maakt EASA jaarlijks een verdeling per lidstaat van te inspecteren buitenlandse luchtvaartmaatschappijen. Deze lijst bevat alle grote operators, niet alleen die uit «derde landen» maar ook Europese. Aanvullend op deze jaarlijkse verdeling publiceert EASA bovendien elke vier maanden een vertrouwelijke lijst van luchtvaartmaatschappijen die extra aandacht vragen, zowel uit Europese als uit landen buiten Europa. De veronderstelling dat (bepaalde) Europese maatschappijen minder vaak worden gecontroleerd dan maatschappijen van buiten de EU is onjuist.

Sociale normen in de luchtvaart

In 2015 heeft de Europese Commissie een luchtvaartstrategie voor Europa gepresenteerd, waarin de sociale agenda in de luchtvaart als prioriteit werd benoemd. In navolging hiervan heeft de Europese Commissie op 1 maart 2019 het rapport «Luchtvaartstrategie voor Europa: handhaving en bevordering van hoge sociale normen» gepubliceerd. Bij het opstellen van het rapport zijn onder andere de onderzoeksresultaten van de Ricardo-studie naar arbeidsomstandigheden in de luchtvaart betrokken. Uw Kamer is op 29 mei 2018¹⁶ schriftelijk geïnformeerd over deze studie die onderzoeksbureau Ricardo vorig jaar in opdracht van de Europese Commissie heeft uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek zijn op 1 april 2019 gepubliceerd¹⁷.

In het rapport naar handhaving en bevordering van sociale normen in de luchtvaart maakt de Europese Commissie de balans op van de vooruitgang die is geboekt bij de uitvoering van deze sociale agenda sinds 2015. Hierbij ligt de nadruk op het vliegend personeel. De Europese Commissie concludeert dat de luchtvervoerssector voor vliegend personeel nog altijd een doorgaans aantrekkelijke werkgever is, maar dat de sector aan belangrijke structurele veranderingen onderhevig is. Een krachtige sociale agenda ter ondersteuning van de luchtvaart is nodig om ervoor te zorgen dat de luchtvaart een concurrerende en maatschappelijk verantwoordelijke sector blijft.

In het rapport worden diverse acties voorgesteld, onder andere ten aanzien van het toepasselijk arbeidsrecht voor mobiel vliegend personeel, dienstverbanden via arbeidsbureaus en tussenpersonen en het detacheren van werknemers. De Europese Commissie benadrukt in haar rapport dat de uitvoering van de sociale agenda gezamenlijk met de lidstaten, overige EU-instellingen, luchtvaartmaatschappijen, werkgeversorganisaties en vakbonden opgepakt moet worden, zowel op EU- als op nationaal niveau.

De Europese Commissie heeft aangegeven de lidstaten actief te ondersteunen bij hun taken en heeft in dit kader op 4 april 2019 een high-level workshop georganiseerd om mogelijke knel- en actiepunten te identificeren.

In navolging van deze workshop is op 5 april 2019 voor het eerst een ad-hocgroep bijeengekomen met zowel deskundigen die zich bezighouden met luchtvaart als deskundigen op het gebied van arbeidsrecht-kwesties. Afgesproken is dat deze deskundigengroep een permanente status zal krijgen om de Commissie en de lidstaten te adviseren over manieren om het arbeidsrecht in de luchtvaart te handhaven, *best practices* uit te wisselen en te bezien hoe navolging kan worden gegeven aan de geïdentificeerde acties. Deskundigen vanuit mijn ministerie en het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid zullen zitting nemen in

¹⁶ Kamerstuk 31 936, Nr. 481.

¹⁷ https://ec.europa.eu/transport/modes/air/studies/air_en.

deze expertgroep. In de brief aan uw Kamer van 27 november 2018¹⁸ hebben de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en ik aangegeven dat wij ons in Europees verband inzetten om onduidelijkheid in regelgeving aan te pakken, ongewenste situaties boven tafel te krijgen en om afspraken te maken om dergelijke situaties tegen te gaan. In de deskundigengroep zetten wij deze inzet voort. Daarbij zullen wij ook bespreken in hoeverre het mogelijk en wenselijk is om sociale vestigings-eisen in te stellen.

Vliegverkeer ter hoogte van Oegstgeest en Alkmaar

In het debat op 18 december 2018 over de luchtruimherziening stelde het lid Dijkstra vragen naar aanleiding van klachten over vliegverkeer ter hoogte van Oegstgeest en Alkmaar (Handelingen II 2018/19, nr. 37, item 31). Ik heb de specifiek genoemde cases voorgelegd aan LVNL. Navraag maakt duidelijk dat de genoemde situaties niet voortkomen uit een tekort aan verkeersleiders, maar ingegeven worden door internationale veiligheidsafspraken. In meer detail worden beide situaties hieronder nader toegelicht.

Alkmaar

Vliegverkeer wat vanuit het zuiden en westen richting Schiphol komt, gebruikt bij zuidelijke windrichtingen hoofdzakelijk de geluidspreferente Polderbaan (18R) om te landen. Tijdens landingspieken wordt een tweede landingsbaan ingezet, waarbij de voorkeur bij zuidelijke windrichtingen uitgaat naar de inzet van de Zwanenburgbaan (18C). Tijdens dit zogenaamde parallel naderen komen de twee verkeersstromen recht naast elkaar en zit hier niet de benodigde horizontale separatie tussen. Daarom moeten deze twee stromen in hoogte (verticaal) van elkaar gescheiden worden.

De werkwijze is zo ingericht dat landend verkeer voor de Polderbaan (18R) enkel mag indraaien richting de eindnadering als het op een hoogte van 2.000 voet (circa 600 meter) vliegt. Verkeer voor de Polderbaan zal daarom bij parallel naderen ongeacht de positie waarop het toestel boven land komt (IJmuiden, Castricum of Alkmaar) op 2.000 voet zitten. Deze procedures zijn zo ontworpen dat er bij een eventueel incident (bijv. verlies van communicatie) geen gevaarlijke situatie kan ontstaan. Overigens komen de verkeersstromen enkel bij slecht weer en/of grote drukte tot aan Alkmaar (ongeveer 30 kilometer van de baandrempel).

Oegstgeest

Bij noordelijke windrichtingen zal verkeer naar Schiphol voornamelijk op de geluidspreferente Kaagbaan (06) landen. Oegstgeest ligt in het verlengde van de Kaagbaan (op ongeveer 20 kilometer van de baandrempel). Door de ligging recht voor de baan zal verkeer vanuit het zuiden en westen veelal over Oegstgeest richting het «incheck» punt van het Instrument Landingssystem vliegen. Op dit punt wordt het signaal van de ILS voor het eerst opgevangen, benodigd voor een veilige en efficiënte landing. Toestellen vliegen over dit punt, conform internationale standaarden, op minimaal 2.000 voet hoogte (circa 600 meter).

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

¹⁸ Kamerstukken 29 544 en 31 936, nr. 852.