

Vergaderjaar 2008–2009

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 4

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 30 juli 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat over de brief van 17 april 2009 inzake de aanbieding van onder meer de Luchtvaartnota «Een concurrerende en duurzame luchtvaart voor een sterke economie» (Kamerstuk 31 936, nr. 1).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 28 juli 2009.

Vragen en antwoorden, voorzien van een inleiding, zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Jager

De griffier van de commissie
Sneep

¹ Samenstelling:

Leden: Vendrik (GL), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Van Heugten (CDA), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA), Linhard (PvdA) en Vacature (PVV).

Plv. leden: Halsema (GL), Van der Vlies (SGP), Bokestijn (VVD), Bilder (CDA), Vacature (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), de Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Vacature (SP), Anker (CU), Sterk (CDA), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Depla (PvdA) en Agema (PVV).

Inleiding

Hiermee doe ik u mede namens de minster van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de antwoorden toekomen op de vragen (31 936, nr. 1) van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat inzake de Luchtvaartnota.

Naar aanleiding van enkele specifieke vragen treft u bijgevoegd de volgende bijlagen:¹

- Schiphol Group 2008 Annual Results Presentation
- Ontwikkeling vestigingsplaatsfunctie Schiphol tot 2040, Bureau Louter
- Brief van de heer Alders over het werkprogramma Schiphol en de regio, mei 2009
- Brief van de heer Alders over voortgang Alderstafel Schiphol, juli 2009
- Niet minder, wel anders, een advies over de rechtsbescherming onder het nieuwe normen- en handhavingstelsel voor Schiphol door prof. mr.dr.s. F. C. M. A. Michiels, mei 2009

Vragen en antwoorden

1

Bent u bereid vanuit het publieke belang expliciet de grenzen van het speelveld voor de luchthavens te bepalen?

Er zijn meerdere publieke belangen die al worden gewaarborgd met formele sturingsinstrumenten (zoals wet- en regelgeving). Daarenboven zijn er maatschappelijke belangen die niet per se met wet- en regelgeving geborgd behoeven te worden, maar waarvoor het wel belangrijk is dat ze gerealiseerd worden. Dit echter niet door dit wettelijk te regelen maar door doelen te stellen die door de partijen (gezamenlijk) gerealiseerd moeten worden.

2

Wat vindt u van de kritiek van de Raad voor Verkeer en Waterstaat dat het Rijk zich zeer kwetsbaar opstelt door zich helemaal te verlaten op het Aldersakkoord?

Het kabinet is zeer positief over de keuze om de Alderstafel te vragen te adviseren over de ontwikkeling van Schiphol en de regio op de middellange termijn. Destijds is zorgvuldig over deze adviesaanvraag nagedacht, waarbij de samenstelling van de tafel een afgeleide was van de vraagstelling van het kabinet naar een balans tussen de ontwikkeling van Schiphol, hinderbeperking voor de omgeving en de kwaliteit van de leefomgeving. Het resultaat was een door alle participanten van de Alderstafel gedragen advies, gebaseerd op een groot aantal gedegen onderzoeksrapporten. Het brede draagvlak van het advies en het feit dat de Alderstafel niet over een nacht ijs is gegaan, vormden voor het kabinet een goede basis om het als een en ondeelbaar te beschouwen en ongewijzigd over te nemen en daarmee de beleidslijn voor de ontwikkeling van Schiphol tot 2020 vast te leggen.

Overigens pleitte de Raad voor Verkeer en Waterstaat in haar advies van maart 2008 over de lange termijnontwikkeling van Schiphol nog voor het herstel van vertrouwen tussen belanghebbende partijen en meende dat de «instelling van het overleg tussen overheden, sectorpartijen en bewoners aan de Alderstafel een stap in de goede richting is».

3

Hoe ziet u de toekomst van het eigendom van de luchthavens voor u; moeten deze in publieke handen blijven en in hoeverre moet Schiphol eigenaar zijn van andere luchthavens?

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

De Staat heeft alleen aandelen in de luchthaven Schiphol en niet in andere luchthavens. Het kabinet heeft in het coalitieakkoord afgesproken dat Schiphol niet naar de beurs zou worden gebracht. Vervolgens heeft een verkenning van mogelijkheden plaatsgevonden om op een andere manier middelen vrij te maken uit het overheidsaandeel zonder afstand te doen van de zeggenschap van de overheidsaandeelhouders in de onderneming. Met zijn brief van 18 oktober 2007 heeft de minister van Financiën u daarvan verslag gedaan en gemeld dat er geen onderhandse plaatsing van aandelen zal plaatsvinden. Aan die conclusie is sindsdien niets veranderd.

Schiphol Group is reeds nu enig aandeelhouder (Lelystad Airport en Rotterdam Airport), dan wel meerderheidsaandeelhouder (Eindhoven Airport) of minderheidsaandeelhouder (Aéroports de Paris en Brisbane) in andere luchthavens. Het kabinet kiest ervoor om met het stelsel van samenwerkende luchthavens optimale netwerkqualiteit te bewerkstelligen. In het functioneren van samenwerkende luchthavens kan het bijzonder effectief zijn dat de luchthavens in handen zijn van Schiphol Group. Vanuit de maatschappelijke functie van deze luchthavens is het voornamelijk (ten minste zolang de regionale luchthavens zich in aansluiting op de Alderstafels kunnen ontwikkelen) gewenst dat het eigendom van deze luchthavens in handen blijft van Schiphol Group. Vanzelfsprekend zal in deze constellatie wel voldaan moeten worden aan regels rond mededinging.

4

Op welke wijze leidt de toegenomen aandacht voor klimaat volgens u tot het «tijdelijk afvlakken» van de mondiale vraag naar luchtvaart?

Het afvlakken van de groei door toegenomen aandacht voor klimaat kan enerzijds worden veroorzaakt door het gedrag van consumenten die hier meer bewust mee omgaan en anderzijds doordat de luchtvaart vanaf 2012 in het Europese emissiehandelssysteem wordt opgenomen en vanaf dat moment de kosten van maatregelen, die de invloed van de luchtvaart op het klimaat reduceren, aan de passagier worden doorberekend. Als de emissiehandel op termijn een bredere toepassing gaat krijgen, zullen deze prijsstijgingen mogelijk invloed op de vraag naar luchtvervoer hebben. Hierdoor zal de groei geringer kunnen worden.

5

Hoe waardeert u deze kennelijke ontwikkeling van het afvlakken van de vraag en zou een permanente afvlakking van de groei van de vraag volgens u nastrevenswaardig zijn?

Doel van maatregelen als ETS voor luchtvaart is het doorberekenen van de externe milieukosten van de luchtvaart. Inherent daaraan is, dat de prijsstijgingen die daarvan het gevolg zullen zijn een matigende invloed hebben op de vraag naar luchtvervoer. Van belang is daarbij dat een level playing field wordt gehandhaafd.

Indien het level playing field uit het oog wordt verloren en de groei vlt af door een nationale maatregel kan dat consequenties hebben voor de continuïteit van de mainport en voor de netwerkqualiteit omdat verbindingen niet rendabel kunnen worden aangeboden.

6

Betekent de nog steeds toenemende consolidatie dat er ook meer verbindingen geschrapt gaan worden? Is de liberalisering in die zin een bedreiging van de kwaliteit van het verbindingennetwerk van Schiphol?

Door de liberalisering heeft Nederland een maximale toegang tot de internationale luchtvaartmarkt. Bovendien is met het verschijnen van allerlei

nieuwe (low cost) luchtvaartmaatschappijen de keuzevrijheid voor de consument toegenomen. Door consolidatie kan de netwerkkwaliteit van Nederland worden verbeterd. De fusie tussen Air France en KLM heeft bijvoorbeeld geleid tot een verbetering van de totale (directe en indirecte) connectiviteit via Schiphol (zie figuur 3 op p. 26 Luchtvaartnota). Tegelijkertijd leiden liberalisering en consolidatie tot risico's voor de netwerkkwaliteit. Dit heeft onder andere te maken met het feit dat luchtvaartmaatschappijen (die de netwerkkwaliteit realiseren) steeds minder gebonden zijn aan specifieke landen voor het uitoefenen van hun operatie en elke keer een bedrijfseconomische afweging zullen maken of een bepaalde verbinding nog winstgevend of bedrijfseconomisch verantwoord te exploiteren is. Dit is de reden voor het kabinet om voorwaarden-scheppend beleid (concurreren, accommoderen, excelleren) te voeren op de hoofddoelstelling in de Luchtvaartnota: de verdere ontwikkeling van een optimale netwerkkwaliteit in combinatie met een concurrerende en duurzame luchtvaart.

7

Is het waar dat de knooppuntfunctie en de vestigingsplaatsfunctie in hoge mate met elkaar samenhangen?

Ja.

8

Ziet u de knooppuntfunctie als leidend of de vestigingsplaatsfunctie?

De relatie tussen het knooppunt en de vestigingsplaats is een tweezijdige relatie, zoals de Commissie ROL al aangaf en zoals ook in de Luchtvaartnota is beschreven. Het netwerk van verbindingen kan bijdragen aan de ruimtelijk-economische ambities van Nederland en andersom kunnen de ruimtelijk-economische ambities weer bijdragen aan de doelstellingen voor luchtvaart/luchthavenbeleid in Nederland.

In het verdere verleden stond de knooppuntfunctie van Schiphol centraal. Gaandeweg is het belang van de vestigingsplaatsfunctie toegenomen. In de concurrentie tussen metropolitane regio's zal zowel de vestigingsplaatsfunctie als de knooppuntfunctie van een hub-luchthaven verder toenemen.

9

Wat wordt in de Luchtvaartnota bedoeld met «sociale optiek»?

Met «sociale optiek» wordt in de luchtvaartnota bedoeld dat het kabinet staat voor een economie met «oog voor de samenleving». Vertaald naar de luchtvaart betekent dit een duurzame luchtvaart met hoge ambities als het gaat om de kwaliteit die geboden wordt aan consumenten en omwonenden.

10

Waarom wordt er gekozen voor en gestreefd naar zo'n grote voortrekkersrol van Nederland op luchtvaartgebied, met alle risico's op veel kosten voor projecten en «probeersels» van dien; is het niet handiger om ontwikkeling van de luchtvaart juist in Europees verband op te pakken?

Het Coalitieakkoord vormt een van de belangrijkste kaders voor de Luchtvaartnota. Belangrijk hierin is de ambitie van het kabinet om nu de kansen te benutten voor een duurzame en innovatieve economie.

De ambities van het kabinet in het kader van duurzaamheid zijn ook voor de luchtvaart richtinggevend.

Nu al heeft de Nederlandse luchtvaart en Schiphol een toppositie op het terrein van veiligheid, duurzaamheid, innovatie en het maatschappelijk

verantwoord ondernemen. Schiphol heeft onlangs tijdens het 19e jaarcongres van ACI Europe de «ACI Europe Best Airport award» gekregen vanwege de wijze waarop Schiphol in het kader van verantwoord ondernemen invulling geeft aan de relatie met de omwonenden.

Zolang luchtvaart niet geluids- en emissieloos is, kan het natuurlijk altijd beter en dat wordt door haar stakeholders ook verlangd. Daarbij invulling gevend aan de ambities uit het coalitieakkoord, maar ook aan de innovatie-agenda van het kabinet. Ook geeft het weerklank aan de ambities van de luchtvaartsector zelf (o.a. in de vorm van het sectorakkoord Duurzaamheid in Beweging en de Kennis- en Innovatieagenda Luchtvaart die binnenkort wordt afgerond).

Natuurlijk gaat het niet om innovatie om de innovatie. Het kabinet acht innovatie een belangrijk middel om internationaal concurrerend te blijven en internationaal voorloper te zijn door een kwalitatief hoogwaardig luchtvaartproduct te bieden gecombineerd met een aantrekkelijke prijs. De ontwikkelingen in Nederland kunnen gezien worden als een versterking dan wel een Nederlandse invulling van Europese initiatieven waarbij inhoudelijk nauw wordt aangesloten.

11

Kunt u nader ingaan op wat er geregeld wordt met het Convenant Behoud en versterking mainportfunctie en netwerkkwaliteit luchthaven Schiphol?

In het Convenant Behoud en versterking mainportfunctie en netwerkkwaliteit luchthaven Schiphol zijn door het Rijk en de NV Luchthaven Schiphol afspraken over de selectieve ontwikkeling van Schiphol vastgelegd. Het gaat hierbij zowel om selectiviteitsmaatregelen gericht op duurzame luchtvaart (zoals ontmoedigen onderkant hoofdstuk 3 vliegtuigen) als om selectiviteitsmaatregelen ten behoeve van het behoud van de mainportfunctie.

De partijen streven daarbij gezamenlijk naar de inzet van stimuleringsmaatregelen en de ontwikkeling van regionale luchthavencapaciteit ten behoeve van de uitvoering van het Aldersadvies. Er is bepaald dat er tweemaal per jaar overleg wordt gevoerd tussen het Rijk en Schiphol over de voortgang van de uitvoering van de afspraken uit het convenant, de marktontwikkelingen en de capaciteitsontwikkelingen en de daaraan verbonden procedures. Partijen hebben zich verplicht om alle voorbereidingen te treffen om, zodra de markt dat nodig maakt, de maatregelen daadwerkelijk te effectueren.

12

Kan een eventuele aanscherping van het beleid ten aanzien van de luchtvaartmarkt, in combinatie met de evaluatie van het onderdeel exploitatie van de luchthaven Schiphol in de Wet Luchtvaart, betekenen dat Schiphol zal worden gebonden aan scherpere tarieven?

Het is aan Schiphol om de tarieven vast te stellen. De NMa houdt hier toezicht op binnen het kader van het tariefreguleringsstelsel zoals neergelegd in de Wet Luchtvaart. Voor het behoud van de concurrentiekracht van en het verbeteren van de concurrentievoorwaarden voor luchtvaartmaatschappijen is een optimale verhouding tussen de prijs en de kwaliteit van de door de luchthaven Schiphol geboden diensten essentieel.

In het kader van de evaluatie zal worden bezien of en in hoeverre het reguleringssysteem, zoals neergelegd in de Wet Luchtvaart, mogelijkheden bevat om op de aanscherpingen van het beleid uit de Luchtvaartnota in te spelen.

In dit verband zal er niet alleen aandacht worden geschonken aan zo laag mogelijke kosten en kostenefficiëntie, maar ook gekeken moeten worden naar de gewenste en door Schiphol te bieden kwaliteit van de dienstverlening. Wat dit precies voor de tarieven van de luchthaven Schiphol zal

betekenen is nu nog niet aan te geven. Daarvoor dient de evaluatie te worden afgewacht. Overigens heeft Schiphol de tarieven per 1 april 2009 al met gemiddeld 9% verlaagd.

Ook heeft het kabinet – in het kader van het op nul stellen van de vliegbelasting – reeds afspraken gemaakt met de luchthaven Schiphol over kostenbesparende maatregelen op korte termijn.

13

Hoe verhoudt de Nota Vergunningenbeleid zich tot de concurrentiekracht van Schiphol?

De concurrentiekracht van Schiphol is deels afhankelijk van het markttoegangsbeleid van de overheid (nationaal, EU en internationaal). Formeel valt dit beleid onder het Vergunningenbeleid dat gevoerd wordt. Het gaat dan met name om luchtvaartpolitiek (markttoegang internationaal geregeld en charter vervoer). Grotendeels wordt dit in EU kader bepaald. Een beperkt deel, waarbij het gaat om bestemmingen buiten de EU, wordt nog bepaald door bilaterale afspraken tussen staten. Het beleid richt zich op de inzet van Nederland in die besprekingen en de daarop gebaseerde vergunningafgifte. De Luchtvaartnota geeft in Hoofdstuk 4 de algemene kaders voor de bovengenoemde beleidsonderdelen. De Nota Vergunningenbeleid zal de algemene kaders van het beleid en de implementatie daarvan verder invullen.

14

Kunt u uiteenzetten tot op welke hoogte de door u gewenste kostenreducerende maatregelen op Schiphol ten koste zullen gaan van het dividend dat de aandeelhouders van Schiphol ontvangen?

Een belangrijk doel van een concurrerend kostenniveau is te komen tot een concurrerend niveau van de tarieven voor de luchtvaartmaatschappijen. Als gevolg van het reguleringssysteem voor de tarieven zal de totale opbrengst van de luchthaventarieven ten hoogste kosten georiënteerd mogen zijn. Eenmaal gerealiseerde kostenverlagingen kunnen daardoor in het daarop volgende jaar resulteren in de vaststelling van lagere luchthaventarieven dan zonder kostenreductie het geval zou zijn geweest. Dit zal de relatieve concurrentiepositie van de luchthaven voor luchtvaartmaatschappijen ten goede komen en zal mogelijk tot meer passagiers kunnen leiden. Indien dit het geval is zouden opbrengsten en het (netto-)resultaat van Schiphol per saldo kunnen verbeteren. In een dergelijke situatie zouden kostenreducties derhalve juist tot een hoger dividend kunnen leiden. Vooral ook de continuïteit van de mainport zal er mee gediend zijn.

De ontwikkeling van tarieven en dividend zal echter ook afhangen van andere factoren, zoals de aard en omvang van gewenste investeringen in de mainport, een financiële positie die in lijn is met de gewenste credit rating (single A) en de algehele economische ontwikkeling.

15

Hoe denkt u dat Schiphol haar personeelsbestand met 10–25% kan reduceren?

Zoals reeds door de directie van Schiphol gecommuniceerd zal de personeelsreductie geschieden door natuurlijk verloop, uitbesteding van werkzaamheden en het vervallen van arbeidsplaatsen. Overigens heb ik hierin geen zeggenschap, omdat dit een verantwoordelijkheid is van het management van de onderneming.

16

Wat zal de reductie van het personeelsbestand van Schiphol betekenen voor de kwaliteit van de dienstverlening van Schiphol en zal ze leiden tot gedwongen ontslagen?

De directie van Schiphol heeft aangegeven dat de reductie van het personeelsbestand de kwaliteit van de dienstverlening van Schiphol niet zal aantasten. Zie verder antwoord op vraag 15.

17

Waarom wordt er in de paragraaf over optimale concurrentievoorwaarden niet gesproken over de «security charges» voor de luchthavens?

In de paragraaf over optimale concurrentievoorwaarden in de samenvatting (blz. 6) maar ook in hoofdstuk 4 (blz. 49), wordt aangegeven dat Schiphol zelf maatregelen neemt om de kosten en de tarieven te verlagen. Dit omvat tevens de maatregelen en tarieven voor de security activiteiten. Voorts zet het kabinet zich samen met de sector in om specifieke maatregelen te onderzoeken die kostenbesparingen kunnen opleveren voor het domein security, nu of op termijn. Wanneer dit positieve resultaten oplevert, zullen de kostenbesparingen uiteraard een matigende invloed op de security service charge hebben.

18

Is het waar dat buitenlandse luchtvaartmaatschappijen niet met wet- en regelgeving gedwongen kunnen worden om verbindingen met Nederland in stand te houden? Zo ja, is het in stand houden van een internationaal verbindingennetwerk daarom een typisch voorbeeld van een publiek belang dat niet alleen met wet- en regelgeving kan worden geborgd?

Buitenlandse luchtvaartmaatschappijen kunnen inderdaad niet met wet- en regelgeving gedwongen worden om verbindingen met Nederland in stand te houden. De borging van het maatschappelijk belang van een optimale netwerkqualiteit en internationale bereikbaarheid kan zeker gezien worden als een voorbeeld van een belang dat niet enkel met wet- en regelgeving kan worden gewaarborgd, maar waarbij meerdere instrumenten zoveel mogelijk in samenhang moeten worden ingezet. Van belang is dat Schiphol aantrekkelijk moet zijn in prijs en kwaliteit. Dit vergt een gezamenlijke inzet van het Rijk en de luchtvaartpartijen.

19

Hoe ziet u duurzaamheid van luchthavens als exportproduct; zou men in andere landen bereid zijn te betalen voor bijvoorbeeld advies over duurzame luchthavens?

Vanwege de toepositie die Nederland bezet op het gebied van milieu en veiligheid in de luchtvaart is veel kennis en expertise opgebouwd. Ook wordt veel ervaring opgebouwd met hinderbeperkende maatregelen. Deze kennis en expertise wordt reeds nu ingezet in het buitenland. Zo draagt het NLR bij aan de ontwikkeling van duurzame luchthavens in China, Maleisië en Italië op het gebied van geluid, emissies en externe veiligheid. Zo lang Nederland een voorhoedepositie bekleedt, zal dat ook in de toekomst een verkoopbaar exportproduct kunnen blijven. Dit is ook gebleken tijdens de economische missies naar India en Brazilië.

20

Bestaan de in de Luchtvaartnota genoemde «effectieve samenwerkingsstructuren» nog niet?

Effectieve samenwerkingsstructuren bestaan op dit moment wel. De Alderstafels zijn hier een goed voorbeeld van, maar ook de Commissie van Heijningen (Rotterdam Airport), Vliegwiél Twente, BPVS (zie p. 112 in de Luchtvaartnota). Het kabinet beoogt juist om dergelijke structuren nog bewuster in te zetten.

21

Worden de Alderstafels ook onder deze «effectieve samenwerkingsstructuren» verstaan?

Ja.

22

Op welke momenten zou de samenwerking tussen Schiphol en Aéroports de Paris weer ontbonden kunnen worden?

De beslissing om de samenwerking te beëindigen is aan de luchthavens zelf. Beide luchthavens kunnen dat afzonderlijk van elkaar doen. Iedere vier jaar zullen beide luchthavens de samenwerking evalueren. Beide luchthavens hebben dan het recht om naar eigen discretie de samenwerking te beëindigen. Hieraan zijn geen criteria verbonden. Tussentijdse beëindiging is wel gebonden aan vooraf vastgestelde criteria, zoals de situatie van een *change of control*, verlies van een exploitatievergunning, schending van de samenwerking- en/of aandeelhoudersovereenkomst en faillissement.

23

Is er op het gebied van de samenwerking tussen Schiphol en Aéroports de Paris een bevoegdheid geregeld voor kabinet en parlement? Zo nee, waarom niet?

Er zijn geen speciale bevoegdheden geregeld voor kabinet en parlement. De samenwerking en kruisparticipatie betreffen een besluit van Schiphol. De Staat als aandeelhouder heeft hiermee ingestemd, na toetsing van de kruisparticipatie aan de bijdrage aan het publieke belang, het behoud van de huidige zeggenschap van de Staat in Schiphol, de financiële propositie en andere relevante aspecten. De Staat is echter geen verkopende of kopende partij bij de overeenkomst.

24

Zal het superdividend van € 500 miljoen van Schiphol nog worden uitgekeerd?

Najaar 2008 is de eerste tranche van het superdividend uitgekeerd. Ten aanzien van de tweede tranche van het superdividend heeft altijd de voorwaarde gegolden van het behoud van een credit rating van minimaal single A flat. De directie van Schiphol heeft de minister van Financiën laten weten dat zij vanwege de huidige situatie op, en onzekerheden over de financiële markten, de wereldeconomie, de Nederlandse economie, de gevolgen van de vliegbelasting tot 1 juli 2009 en de sterke afname van de winstgevendheid het niet prudent acht om een voorstel tot een tweede superdividend te doen. De minister heeft Schiphol gevraagd om een nadere (cijfermatige) onderbouwing. Hoewel ook het kabinet inziet dat de bedrijfseconomische vooruitzichten voor Schiphol op korte termijn verre van rooskleurig zijn en het besluit van de directie van Schiphol in die zin niet als een verrassing komt, heeft de minister van Financiën – in antwoord op vragen van de leden Tang en Vos – uw Kamer op 13 maart jl. reeds gemeld dat hij voornemens was om het standpunt van Schiphol te laten toetsen door een onafhankelijke partij. Dit onderzoek is inmiddels gestart en wordt naar verwachting deze zomer afgerond.

25

Is de uitkering van het superdividend in gevaar gekomen doordat de kredietstatus van Schiphol is verlaagd door de samenwerking tussen Schiphol en Aéroports de Paris? Zo ja, welke conclusie trekt u hieruit over deze samenwerking?

In het antwoord op vraag 24 is aangegeven waardoor de tweede tranche van het superdividend in gevaar is gekomen. De minister van Financiën is in zijn antwoorden van 13 maart jl. op de bij het antwoord op vraag 24 genoemde kamervragen uitgebreid ingegaan op de verlaging van de kredietstatus van Schiphol. Er is geen eenduidige relatie tussen de uitkering van het superdividend, de samenwerking tussen Schiphol en AdP en de kredietstatus van Schiphol.

26

Hoe wilt u concreet invulling geven aan de randvoorwaarde «goede bereikbaarheid en stevige infrastructuur»; komt er een apart aanvalsplan om Schiphol op de best mogelijke wijze te ontsluiten, of bent u van mening dat de optimale bereikbaarheid nu gerealiseerd is?

Ten aanzien van de bereikbaarheid van luchthavens heb ik reeds in de MobiliteitsAanpak voor het grootste deel aangegeven hoe ik daarmee wil omgaan. Het effect van de verdere ontwikkeling van Schiphol en de regionale luchthavens, met name Lelystad en Eindhoven, op de landzijdige bereikbaarheid zal worden meegenomen in de vierjaarlijkse Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse (LMCA). In de Luchtvaartnota heb ik nog eens nadrukkelijk aangegeven het belang van een goede ontsluiting van de luchthavens expliciet mee te zullen nemen in de afweging van de voor luchthavens relevante infrastructuurprojecten en bij verdeling van financiële middelen.

27

In hoeverre is de luchtvaart van betekenis voor de versterking van de regionale economie, als de luchtvaart erg conjunctuurgevoelig is, en daarmee ook extra risico's voor de regionale economie met zich mee kan brengen?

De regionale luchthavens zorgen voor een extra dimensie aan de internationale bereikbaarheid van de belangrijkste regio's in Nederland. Dit brengt zowel directe als indirecte economische effecten voor deze regio's. In de antwoorden op de vragen 28 en 30 worden deze effecten gekwantificeerd. Met de luchtvaartnota heb ik een beleidsimpuls gegeven om de bijdrage van luchthavens aan de regionale economie te versterken. Ten eerste door de concurrentiepositie van luchthavens te versterken door het op nul stellen van de vliegbelasting. Ten tweede door in de opdrachten aan Alders en in de nog op te stellen Structuurvisie voor de Mainport Schiphol de luchthavenontwikkeling vanuit ruimtelijk-economisch perspectief in te vullen. De conjunctuurgevoeligheid moet – net als bij alle andere gevoelige industrieën – zo goed mogelijk gemanaged worden. De luchtvaart is op lange termijn nog steeds een groeimarkt wat het risico voor een deel beperkt.

28

Kunt u een cijfermatige onderbouwing geven van de economische effecten van luchthavens, met name voor de regionale vliegvelden?

Activiteiten op de regionale luchthavens van nationale betekenis bieden op dit moment een directe werkgelegenheid aan circa 5300 werknemers (zie antwoord op vraag 30).

Er zijn diverse studies naar de economische effecten bij uitbreiding van het aantal vluchten op Schiphol en op regionale luchthavens. Het verkenningendocument voor de lange termijn verkenning uit maart 2008 (kamerstuk II 2007/2008, 29 665, nr. 85) geeft de berekende toegevoegde waarde voor regionale luchthaven van nationale betekenis op de regionale economie uitgaande van een scenario van 52 000 chartervluchten in 2020 (pag. 44 en verder).

Economische effecten regionale luchthavens

	Lelystad (huidige locatie)	Lelystad (nieuwe locatie)	Rotter- dam	Eind- hoven	Maas- tricht	Gronin- gen	Twente
Netto werkgelegenheidseffect in de regio (aantal banen)	6 100	5 700	4 000	5 400	3 200	7 300	3 700
Effect op regionale economie (toename toegevoegde waarde in miljoen euro) *	480	450	490	400	260	530	260
Relatieve effect op regionale economie (toename toegevoegde waarde in procenten van de totale bruto toegevoegde waarde)	6,5%	6,1%	0,8%	2,0%	1,6%	13,3%	1,9%

* Afgerond op tientallen miljoen euro;
Bron: To70 et al, 2008b en eigen berekeningen

De belangrijkste economische effecten zijn de bereikbaarheidsvoordelen voor passagiers, ook wel de reistijdeffecten genoemd. Bereikbaarheid heeft een directe relatie met het vestigingsklimaat in de economische regio's in Nederland. De effecten van de inzet van regionale luchthavens Eindhoven en Lelystad is – ter ondersteuning van de besluitvorming – onderbouwd in de maatschappelijke kosten-effectiviteitsstudie «Quick scan mkba» die in het kader van de Alderstafels is opgesteld in september 2008 (kamerstuk 2008/2009 II 29 665, nr. 115). Deze analyse laat zien dat het accommoderen van 70 000 niet-Schipholgebonden vliegtuigbewegingen op Eindhoven en Lelystad belangrijke welvaartseffecten kan hebben met een MKBA-saldo van 3,8 miljard euro. In hoofdstuk 6 van de quick scan MKBA is de regionale verdeling van de effecten opgenomen.

29

Hoe onderbouwt u de meerwaarde van de uitbreiding van regionale luchthavens voor de bereikbaarheid van de «regio's», gezien het grote aantal vliegvelden met internationale verbindingen in en om Nederland?

Als follow-up van het Aldersadvies voor Schiphol is een nadere analyse naar de kosteneffectiviteit van het inzetten van luchthavens van nationale betekenis uitgevoerd in het kader van de nationale capaciteitsopgave. Daarbij is ook expliciet gekeken naar het verplaatsen van vluchten naar buitenlandse luchthavens. De conclusie van het onderzoek is dat de maatschappelijke kosten van voor- en natransport naar buitenlandse luchthavens erg hoog zijn en dat deze niet opwegen tegen het feit dat een deel van de hinder geëxporteerd wordt naar het buitenland. Daarbij worden met de verplaatsing ook de maatschappelijke baten verplaatst. Dit is onder meer voor het kabinet de reden om de nationale capaciteitsvraag in Nederland te accommoderen. Schiphol en de luchthavens van nationale betekenis hebben daarbij allemaal een functie voor de internationale bereikbaarheid van Nederland en van regio's (stedelijke netwerken) daarbinnen. Ze ondersteunen het ruimtelijk-economische beleid van het Rijk, zoals vastgelegd in Pieken in de Delta en de Nota Ruimte.

30

Kunt u een nadere specificatie geven van de directe werkgelegenheid die de luchthavens van nationale betekenis bieden?

Economische ontwikkelingen evenals wijzigingen in de scope van een luchthaven zijn van directe invloed op de gerelateerde werkgelegenheid. Een eenduidige, op gelijke systematiek gebaseerde vaststelling van de door de luchthavens van nationale betekenis gegenereerde (directe en indirecte) werkgelegenheid is niet beschikbaar. In de Luchtvaartnota is ten behoeve van een indruk de hoogte van de directe werkgelegenheid opgenomen zoals die geschetst wordt in het rapport «Gezamenlijke visie op een duurzame ontwikkeling van luchthaven capaciteit in Nederland», een uitgave van de Nederlandse Vereniging van Luchthavens (NVL). Volgens dit rapport van de gezamenlijke luchthavens uit 2008 bieden de activiteiten op de civiele regionale luchthavens van nationale betekenis in totaal aan circa 5300 werknemers directe werkgelegenheid. In het betreffende rapport wordt de volgende specificatie gehanteerd:

Eindhoven Airport:	800
Rotterdam Airport:	2 500
Maastricht Aachen Airport:	1 400
Groningen Airport Eelde:	600

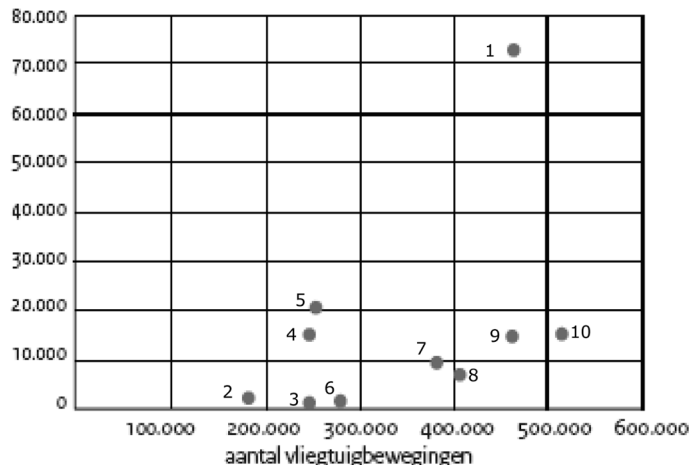
31

Kunt u de Kamer het onderzoek «Kwantificering vestigingsplaatsfunctie Schiphol» van Bureau Louter doen toekomen, zowel in genoemde conceptversie, als in de definitieve versie als die al beschikbaar is?

Ja. De definitieve versie van dit rapport is bijgevoegd. Op pagina 25 van de Luchtvaartnota is er onterecht verwezen naar een conceptversie van het rapport; dit had een verwijzing naar het definitieve rapport moeten zijn, dat de basis was voor de conclusies in de Luchtvaartnota.

32

Kunt u bij figuur 5 op pagina 27 van de Luchtvaartnota, over het aantal geluidsgehinderden rond verschillende internationale luchthavens, verduidelijken welk puntje welke luchthaven voorstelt?



1=London Heathrow; 2=London Stansted; 3=London Gatwick; 4=Brussel Zaventem; 5=Sydney; 6=New York JFK; 7=Madrid Barajas; 8=Schiphol; 9=Frankfurt; 10=Paris Charles de Gaulle

Afhankelijk van het vliegveld, gebaseerd op 55 dB(A) Lden of 65 dB(A) DNL of 20 ANEF contouren

Bron: Evaluatie Schipholbeleid – Leerervaringen uit het buitenland (figuur 9)

33

Wanneer verwacht u dat vliegtuigen die voldoen aan de ACARE-doelstelling (ACARE: Advisory Council for Aeronautics Research) klaar zijn

voor grootschalige marktintroductie?

De ambitieuze ACARE-doelstellingen gelden voor het jaar 2020. Op dat moment zouden de vliegtuigen die dan ontworpen worden van deze technieken gebruik kunnen gaan maken. Penetratie in de vloot zal zich zeker over een tiental jaar daarna uitstrekken.

34

Hoe verhoudt de optimistische toon in de Luchtvaartnota over technologische ontwikkelingen zich met figuur 6 op pagina 27 van de Luchtvaartnota over de verbetering van de brandstofefficiëntie van vliegtuigen, waaruit af te leiden valt dat het steeds moeilijker wordt om vliegtuigen nog zuiniger te maken?

Uit figuur 6 wordt duidelijk dat de gemiddelde brandstofefficiency per jaar met ca. 1% is verbeterd (t.o.v. het verbruik in 1960). De verwachting is dat dit de komende jaren met de introductie van de nieuwe vliegtuigtypes ook nog het geval zal zijn. Zo verbruikt de A380 per passagier nog maar ca. 3 liter/100 km bij een 100% bezettingsgraad. Voor de gemiddelde vloot in de jaren tachtig lag dit nog rond de 8 liter/100 km. Zie verder ook het antwoord op vraag 33.

35

Kunt u de Kamer ook een grafiek doen toekomen met de ontwikkeling van de totale CO₂-emissies door het vliegverkeer tussen 1950 en 2010 (zowel op wereldschaal als van/naar en binnen de EU)?

Dat is niet mogelijk. Het is pas sinds kort mogelijk om op basis van de wereldwijde vervoersgegevens en modelberekeningen een goede indruk van het totale wereldwijde brandstofgebruik te krijgen. Wel is in het antwoord bij vraag 73 een figuur opgenomen met schattingen over het verleden (vanaf 1970) en de geschatte toename van de totale uitstoot voor de mondiale luchtvaart tot 2050 (IPCC, 2007).

36

Klopt het dat het gebruik van agrobrandstoffen buiten het ETS valt en vindt u dit terecht, gezien het feit dat er bij de productie van dergelijke brandstoffen wel degelijk CO₂ wordt uitgestoten?

Dat klopt en dat vind ik terecht. In Europees verband is afgesproken om agrobrandstoffen een vrijstelling te geven. Dit geeft de agrobrandstofsector, die substantieel kan bijdragen aan CO₂-reductie, de nodige zekerheid en de kans om langetermijninvesteringen te doen.

37

Welke gebieden vallen nog niet onder de vrije luchtvaartmarkt en wat is ervoor nodig om dit te veranderen?

Voor verdere stappen in de richting van vrije luchtvaartmarkten is vooral de EU van belang. Zoals in de Luchtvaartnota aangegeven is er binnen de EU een vrije luchtvaartmarkt. Daarnaast worden er steeds meer integrale luchtvaartakkoorden gesloten of onderhandeld tussen de EU en landen die grenzen aan de EU waardoor het gebied met een open markt verder wordt uitgebreid, zoals de Balkan-landen, Marokko en Oekraïne. Ook wordt in EU-kader onderhandeld met andere derde landen. Zo is inmiddels naast een verdrag tussen de EU en de VS over een open luchtvaartmarkt ook een EU-verdrag gesloten met Canada en lopen er onderhandelingen over een open-marktakkoord met Australië en Nieuw-Zeeland.

38

Hoe zien de inspanningen en ambities van Nederland op het gebied van het vergroten van de vrije luchtvaartmarkt er de komende jaren uit?

Nederland steunt het streven van de EU tot het verkrijgen van een krachtige gezamenlijke onderhandelingspositie jegens derde landen. Binnen de EU moet Nederland haar specifieke positie effectief voor het voetlicht brengen en haar belangen optimaal behartigen. Daarnaast zal Nederland, binnen de resterende ruimte, bilateraal beleid blijven voeren om ook langs die weg te komen tot verruiming van marktmogelijkheden. Prioriteit hebben daarbij de bilaterale relaties die voor de netwerkqualiteit op Schiphol van groot belang zijn.

39

Wat is de Nederlandse visie op de toenemende concurrentie tussen hub-luchthavens en de rol die Schiphol daarin kan vervullen?

De toenemende concurrentie tussen hub-luchthavens kan een belangrijke bedreiging vormen voor de concurrentiepositie van Schiphol en daardoor ook voor de rol die Schiphol als mainport voor Nederland vervult. Het behouden en versterken van de concurrentiepositie van de mainport Schiphol ten opzichte van andere hub-luchthavens in Europa is daarom van belang voor de netwerkqualiteit van Schiphol.

De toenemende concurrentie tussen de hub-luchthavens betekent een toenemend belang voor Schiphol om goede – op netwerkqualiteit gerichte – service te leveren tegen een concurrerend kostenniveau. Daarnaast kan samenwerking met andere luchthavens leiden tot het optimaliseren van de netwerkqualiteit in een multi-hubsysteem (waaronder dat van Schiphol) en het optimaal faciliteren van een grote hoeveelheid reizigers (met name de passagiers die reizen met één van de netwerkcarriers). De samenwerking met Aéroports de Paris is hiervan een goed voorbeeld. Samenwerking tussen luchthavens in Nederland kan ook bijdragen aan een robuust en duurzaam mainportproduct. Vandaar dat het kabinet ook inzet op een stelsel van samenwerkende luchthavens.

Schiphol heeft een leidende rol in Europa, maar de positie in de kopgroep is niet «for granted». Het kostenaspect speelt daarin een belangrijke rol. Door het verlagen en scherp houden van de kosten kan Schiphol de toenemende concurrentie tussen hub-luchthavens aan. Daarbij zal het Rijk voorwaardenscheppend beleid moeten voeren zodat Schiphol sterk uit deze concurrentiestrijd komt (zie ook het antwoord op vraag 6). De nadruk ligt hierbij op het behoud van het level playing field in EU verband. Tot slot is het behouden en versterken van de concurrentiepositie en netwerkqualiteit van Schiphol van belang. Deze is gebaat bij goede samenwerking tussen de verschillende sectorpartijen, zowel nationaal als internationaal, maar ook een optimale ruimtelijke economische inbedding.

40

Bestaat de mogelijkheid dat Schiphol een verdergaande strategische samenwerking aangaat met andere luchthavens in de wereld, zoals in «de nieuwe economische centra»?

Deze mogelijkheid bestaat, maar is nu niet voorzien. Voor het kabinet is daarbij bepalend in hoeverre een dergelijke samenwerking bijdraagt aan het realiseren van de doelen uit de Luchtvaartnota: ontwikkelen van optimale netwerkqualiteit in combinatie met concurrerende en duurzame luchtvaart.

41

Hoe omvangrijk, wereldwijd en frequent zal het netwerk van Schiphol moeten zijn om de doelstelling van «optimale netwerkqualiteit» te

bereiken; zijn daarvoor een bovengrens en een ondergrens; is daarvoor eigenlijk überhaupt wel een maatstaf?

Een optimale netwerkqualiteit is geen vast gegeven. Het kabinet streeft naar een optimale netwerkqualiteit waarbij het niet gaat om een maximale groei van de luchtvaart, maar om het aantal verbindingen en frequentie gecombineerd met de kwaliteit en de concurrentiekracht van het netwerk als geheel. Dit netwerk moet qua verbindingen en frequentie aansluiten bij de ambitie en behoeften van de Nederlandse en regionale economie. Economische en geografische ontwikkelingen zijn daarbij van belang zoals de opkomst van de zogeheten BRIC-landen (Brazilië, Rusland, India en China) als nieuwe economische centra van de wereld. Het kabinet acht het wenselijk dat Nederland hiermee direct verbonden is.

Bovendien moet de omvang van het netwerk zijn afgestemd op verschillende andere belangen, zoals op het gebied van defensie, concurrentie, milieu, economische groei en ecologie.

De netwerkqualiteit die op Schiphol behaald kan worden moet altijd relatief worden gezien ten opzichte van de andere Europese hub-luchthavens. De ondergrens van de netwerkqualiteit wordt bepaald door de concurrentie tussen deze luchthavens. Daarnaast erkent het kabinet dat de huidige netwerkqualiteit, gebaseerd op een sterk transferproduct, de basis is voor een gezonde Nederlandse luchtvaart. De bovengrens is in wezen optimale netwerkqualiteit, maar deze grens is niet absoluut te noemen. Het netwerk op Schiphol wordt gevormd door het totaal aan verbindingen en de frequentie waarmee deze worden gevlogen, inclusief overstapmogelijkheden. Met dit netwerk wordt intercontinentaal en Europees herkomst- en bestemmingsverkeer, transferverkeer en vrachtverkeer afgewikkeld. Dit gebeurt door verschillende typen carriers, die in vijf categorieën kunnen worden ingedeeld (zie paragraaf 5.3.1 van de Luchtvaartnota). Deze zijn in verschillende mate verbonden met de mainportfunctie van Schiphol. Eenvoudig gesteld heeft een nieuwe verbinding op bijvoorbeeld China als een van de nieuwe economische centra in de wereld voor Schiphol een grotere toegevoegde waarde dan een vakantievlucht naar bijvoorbeeld Griekenland. Naast het hubnetwerk van met name Air France/KLM en het Skyteam zijn ook Europese (zaken) bestemmingen die een relatie hebben met de regionaal-economische structuur van Nederland en is in het bijzonder de Noordvleugel van belang voor de mainport Schiphol.

Het kabinet doet dit, zoals is beschreven in de luchtvaartnota, vanuit de visie dat netwerkqualiteit ten dienste staat van de economie én gepaard moet gaan met een concurrerende en duurzame luchtvaart.

42

Hoe is optimale netwerkqualiteit mogelijk als de groei waar mogelijk wordt afgeremd en/of verplaatst; betekent dat ingrijpen niet dat het optimale netwerk wordt bepaald door het aantal toegestane vluchten?

Met het plafond van 510 000 vliegtuigbewegingen in 2020 dat voor Schiphol is afgesproken, is rekening gehouden met de verwachte vraag naar mainportgebonden verkeer. Deze kan naar verwachting in ieder geval tot 2020 op Schiphol worden geacommodeerd. Het accommoderen van niet-mainportgebonden verkeer op andere luchthavens in Nederland is hiervoor een voorwaarde en komt de netwerkqualiteit van Nederland als geheel ten goede.

43

Welke partij is primair verantwoordelijk het voor netwerk, wat heeft deze partij precies nodig om deze verantwoordelijkheid in te vullen en wat zijn de toekomstige wensen van deze partij?

In directe zin zijn het Air France/KLM en de andere luchtvaartmaatschappijen die in Nederland opereren, die de netwerkqualiteit realiseren. De marktontwikkelingen bepalen uiteraard in grote mate welke verbindingen er worden aangeboden en daarmee hoe effectief het voorgestelde selectiviteitsbeleid kan worden ingezet. Financiële en operationele overwegingen zijn bepalend voor marktpartijen om hun operatie niet vanaf Schiphol, maar vanaf andere velden te doen. Het Rijk kan niet meer dan stimuleringsbeleid en voorwaardenscheppend beleid voeren dat zo gunstig mogelijke voorwaarden schept voor luchtvaartmaatschappijen om een voor Nederland optimale netwerkqualiteit te bereiken. Het Rijk doet dit zoals ook in het antwoord op vraag 41 aangegeven wel vanuit een visie.

44

Is de doelstelling van een «concurrerende en duurzame luchtvaart» niet in een bepaalde mate tegenstrijdig; wat is precies de concurrentiekracht van duurzame luchtvaart? Kunt u in uw antwoord onder andere ingaan op de kosten van duurzame luchtvaart, de relatie daarvan tot de hoge prijzen van Schiphol en de daaruit volgende aantrekkelijkheid voor passagiers en maatschappijen?

De doelstelling is niet tegenstrijdig. Vooroplopen en zoeken naar duurzame innovaties zijn bij uitstek kenmerken van een gezonde concurrerende economie. De Nederlandse luchtvaartpartijen hebben reeds laten zien koploper te zijn, zie ook de waardering hiervoor van de ACI en de Dow Jones Sustainability Index. Investerings in een duurzame luchtvaart, gestuurd door innovatieve oplossingen van bijvoorbeeld de klimaatproblematiek, moeten uiteindelijk resulteren in lagere kosten en een betere concurrentiepositie.

De hoge prijzen van Schiphol zijn inmiddels, onder andere door de vliegbelasting op nul te stellen, gedaald en Schiphol verkeert qua prijsniveau weer in een gunstigere positie.

De aantrekkelijkheid voor passagiers en maatschappijen wordt in combinatie met de geboden kwaliteit bepaald door het prijsniveau. Het nu al relatief hoge duurzaamheidsgehalte van Schiphol en KLM laat zien dat duurzaamheid en een concurrerend kostenniveau samen kunnen gaan.

45

Levert duurzame luchtvaart meer werkgelegenheid op, bijvoorbeeld doordat luchtvaartmaatschappijen voor Schiphol kiezen omwille van de duurzaamheid?

Duurzame luchtvaart, gestuurd door innovatieve oplossingen voor bijvoorbeeld de klimaatproblematiek, moet uiteindelijk ook resulteren in een lager energieverbruik en daarmee in minder kosten. Lagere kosten vergroten de concurrentiekracht en bieden zo kansen op economische ontwikkeling. Zo kan duurzame luchtvaart tot meer werkgelegenheid leiden.

Ook kan de vergaarde kennis op het gebied van duurzaamheid als exportproduct tot een toename van de werkgelegenheid leiden.

46

Waarom wil Nederland een nieuw voortrekkersfunctie vinden om mondiaal voorop te kunnen lopen op luchtvaartgebied; wat levert dat op en welke kosten zijn daaraan verbonden?

De voortrekkersrol die Nederland had ten aanzien van de liberalisatie van de luchtvaart is inmiddels door de wereldwijde ontwikkelingen op dit punt niet meer aan de orde. Voor een relatief klein land als Nederland met een beperkte thuismarkt en die als luchtvaartland ertoe wil doen (vanwege de

economische spin-off) is het nodig om op bepalende ontwikkelingen voorop te lopen. Het kabinet ziet het verduurzamen van de luchtvaart als een dergelijke bepalende ontwikkeling en zet daar dus op in.

Als het gaat om het ontwikkelen van de benodigde kennis en innovatie moeten de marktpartijen en kennisinstellingen samen met het kabinet de richting bepalen die nodig is om de hoge ambities en de voortrekkersfunctie voor de luchtvaart te realiseren. Het kabinet faciliteert dit proces en heeft het initiatief genomen voor de Kennis- en Innovatie Agenda Luchtvaart. Hierin komt expliciet aan de orde hoe de luchtvaartpartijen waarde willen genereren uit de ontwikkelde concepten en technologieën. Deze Kennis- en Innovatie Agenda is kort na de zomer gereed. Voor de korte termijn zal de uitvoering opgepakt worden door bestaande budgetten beter te richten en effectiever in te zetten.

47

Wat zouden de opbrengsten en de kosten zijn van een mondiale voortrekkersfunctie van de Europese Unie op het gebied van duurzame luchtvaart?

Trajecten van de EU in het kader van een duurzame luchtvaart zijn:

- Technische maatregelen in het programma ACARE en Clean Sky als onderdeel hiervan. In dit programma wordt gestreefd naar 50% reductie CO₂, 80% reductie NO_x en 50% reductie in geluid in het jaar 2020. Het Joint Technology Initiative krijgt vorm in de Joint Undertaking «Clean Sky,» een van de grootste Europese projecten voor onderzoek en demonstratie. Het heeft voor de jaren 2008 tot en met 2013 een totaalbudget van 1,6 miljard, waarvan de bijdrage gelijkelijk wordt verdeeld tussen de Europese Commissie en de Europese industrie. ACARE is een European Technology Platform dat zich bezig houdt met visie-ontwikkeling, het opstellen en implementeren van een onderzoeksagenda met nauwelijks eigen budget.
- Operationele maatregelen worden opgepakt in SES (en FAB) en het onderzoekstraject SESAR met als doel een grotere mate van efficiency te bereiken. Hiermee zou een reductie van CO₂-emissie tot 10% kunnen worden bereikt. Bovendien is een belangrijk punt van kritiek van niet Europese landen hiermee weggenomen, dat Europa te weinig voortgang boekt op dit terrein en alleen kijkt naar reductiemaatregelen in de vorm van het EU ETS. De kosten die hieraan verbonden zijn, zijn onderzoeks- en implementatiekosten. Na implementatie zal een efficiënter gebruik tot kostenbesparingen leiden.
- De opname van luchtvaart in ETS. De kosten van EU ETS in financiële termen worden bepaald door de aanloopkosten en de operationele kosten. Hierover valt weinig te zeggen, omdat pas onlangs met de introductie van het systeem is begonnen en in 2012 luchtvaart daadwerkelijk met ETS van start gaat.

In alle sectoren geldt dat het juist in het huidige economische klimaat van belang is dat economisch herstel en ambitieuze doelstellingen op het gebied van duurzaamheid samengaan.

48

Welk concurrentievoordeel levert het op voor Nederland om voorop te lopen in de duurzaamheid van de luchtvaart en welk concurrentienadeel volgt er uit investeren in die duurzaamheid?

Voor een relatief klein land als Nederland met een beperkte thuismarkt en die als luchtvaartland ertoe wil doen (vanwege de economische spin-off) is het nodig om op bepalende ontwikkelingen voorop te lopen. Het kabinet ziet het verduurzamen van de luchtvaart als een dergelijke bepalende ontwikkeling en zet daar dus op in. Ter illustratie het volgende: Doordat KLM bijvoorbeeld nu reeds met het Wereldnatuurfonds (WNF)

een overeenkomst heeft om CO₂ neutraal te groeien, is KLM straks mogelijk beter voorbereid op de komst van ETS, waarbij het CO₂-plafond jaarlijks omlaag zal gaan. Ook als straks vanuit de EU of ICAO strengere milieu-eisen worden opgelegd, heeft Nederland er voordeel bij om hierin al voorop te lopen. Door vooruit te lopen anticipeer je op de toekomst. Risico hierbij is een mogelijke verstoring van het level playing field, wat tot een concurrentienadeel kan leiden. Dit moet dus goed bewaakt worden. Daarom is het beter dat de luchtvaartpartijen dit vanuit hun eigen Corporate Social Responsibility doen, waarbij het milieuvraagstuk en economische elementen in balans worden gebracht.

49

Hoe wordt de «relatieve voorsprong» van de Nederlandse luchtvaart, die een korte termijn doelstelling is van het kabinet, precies gemeten?

Bedoeld is de concurrentiepositie van de Nederlandse luchtvaart na de economische crisis. Deze kan gemeten worden aan bijvoorbeeld het behoud van het verbindingennetwerk in relatie tot de andere Europese hub-luchthavens en de bedrijfseconomische resultaten van onder meer Schiphol en Air France/KLM, die door de economische crisis onder druk staan.

50

Op welke plaats staat Nederland nu als het gaat om netwerkqualiteit en luchtvaartveiligheid en waarom moet de doelstelling om op deze gebieden in de top 5 van Europa te komen, pas in 2020 bereikt zijn?

Het kabinet heeft ambities geformuleerd voor de periode tot en met 2020. Dit wil niet zeggen dat deze pas in 2020 bereikt zouden moeten zijn.

Voor wat betreft netwerkqualiteit stond Schiphol in 2008 qua aantal Europese verbindingen met tenminste een wekelijkse frequentie op de derde plaats na Frankfurt en Parijs en voor intercontinentale verbindingen op de vierde plaats. Op weg naar 2020 gaat het nu vooral om het handhaven van deze al eerder bereikte positie.

Voor wat betreft luchtvaartveiligheid staat Nederland op dit moment, afgemeten aan de resultaten van de ICAO audits, op de tweede plaats in Europa en op de zevende plaats in de wereld. Dit wijkt iets af van de tabel op pagina 102 van de Luchtvaartnota, omdat er inmiddels nieuwe rapporten beschikbaar zijn gekomen (Frankrijk, Polen, Oostenrijk). In een ICAO audit wordt onderzocht hoe het toezicht op de luchtvaart georganiseerd is.

Deze ranglijst op basis van de ICAO audits zegt iets over het presteren van de overheid, de wijze waarop regelgeving is opgesteld en hoe toezicht op de veiligheid in de luchtvaart wordt gehouden. Daarnaast is het voor de burger van belang hoe de daadwerkelijke veiligheidsprestaties van de Nederlandse luchtvaartsector zijn. Ook hiervoor geldt de wens internationaal tot de top 5 te behoren. Goede prestatie-indicatoren zijn echter nog niet beschikbaar. Deze worden momenteel ontwikkeld. Hierover zal in de nieuw op te stellen Beleidsagenda Luchtvaartveiligheid (het State Safety Programme volgens de richtlijnen van ICAO) nader gerapporteerd worden.

51

Waarom zijn er geen jaarlijkse tussendoelstellingen geformuleerd voor de Nederlandse prestatie op het gebied van netwerkqualiteit en luchtvaartveiligheid, waar de Kamer dit kabinet op kan aanspreken?

Ten aanzien van de netwerkqualiteit worden in begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en het jaarverslag van Schiphol ter monitoring jaarlijks o.a. aantallen bestemmingen en aantallen vluchten per

week van Schiphol en andere grote Noordwest-Europese luchthavens opgenomen als kengetallen voor de kwaliteit van het netwerk. Ook vindt monitoring plaats in het kader van de uitvoering van het convenant Behoud en versterking mainport functie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol en mainportfunctie met als doel de ambitie voor 2020 te verwezenlijken.

Ten aanzien van veiligheid is in 2005 de Beleidsagenda Luchtvaartveiligheid 2005–2010 aan de Tweede Kamer aangeboden. Sindsdien wordt jaarlijks gerapporteerd over de behaalde resultaten van het voorgaande jaar, alsmede over de voornemens voor een komend jaar. Gebleken is dat de activiteiten voor het verbeteren van de luchtvaartveiligheid vaak een wat langere looptijd hebben, waardoor een twee-jaarlijkse rapportagecyclus beter lijkt te passen. Hoewel de in 2008 uitgevoerde ICAO-audit voor Nederland uitstekend is verlopen, zijn er wel een aantal verbeterpunten naar voren gekomen. Mede omdat de huidige Beleidsagenda vrijwel uitgewerkt is, zal een nieuwe Beleidsagenda Luchtvaartveiligheid 2010–2015 opgesteld worden. Tegelijkertijd zal daarin ook het door ICAO aanbevolen State Safety Programme worden geïntegreerd. Dit State Safety Programme is het veiligheidsmanagementsysteem van de overheid dat gericht is op een permanente verbetering van de veiligheid in de luchtvaart.

In deze nieuwe Beleidsagenda zullen ook waar mogelijk de tussenliggende doelstellingen geformuleerd worden.

52

Wordt er in de veiligheidsambitie die op pagina 34 is verwoord op de ICAO-ranking gedoeld?

De ambitie wordt in eerste instantie afgemeten aan de positie op de ranglijst van ICAO audit resultaten. Daarnaast zullen andere indicatoren ontwikkeld worden met betrekking tot de veiligheidsprestaties van de luchtvaartsector die ook een internationale vergelijking mogelijk maken, met ook daarbij de ambitie om tot de top 5 te behoren (zie ook antwoord op vraag 50).

53

Wat houdt de ambitie «Het netwerk van een luchthaven bevat de connectiviteit die past bij de gewenste ruimtelijk-economische ontwikkeling van de regio, en vice-versa» precies in: wie wenst welke ontwikkeling, en is hierdoor leidend? Wat gebeurt er als de regio wil zien dat het netwerk wordt verkleind? Hoe wordt er in deze aanpak geanticipeerd op een toekomstige capaciteitsbehoefte?

De ambitie houdt in dat een luchthaven een bijdrage moet leveren aan ruimtelijk-economische doelstellingen, van Nederland en de regio waarin de luchthaven ligt. Een voorbeeld is Eindhoven, waarin de ontwikkeling van de luchthaven (en zijn netwerk) moet passen bij de regionale ambities rond Brainport. Het is niet zozeer de vraag welke ontwikkeling leidend is, als wel de vraag hoe ontwikkelingen op het gebied van ruimtelijke economie, luchtvaart en luchthavens nu en in de toekomst bij elkaar gebracht kunnen worden, zoals ook de commissie ROL adviseert.

54

Wanneer komen er concrete maatregelen om het aantal ernstig gehinderden en slaapgestoorden in het en buitengebied geleidelijk te laten dalen, waar in 2007 om gevraagd is in de motie Haverkamp-Tang op kamerstuk 29 665, nummer 58?

In het kader van de Alderstafel zijn afspraken gemaakt over een concreet pakket hinderbeperkende maatregelen. Die betreffen zowel het binnen- als

het buitengebied. Deze afspraken zijn vastgelegd in het Convenant hinderbeperkende maatregelen. Voor het buitengebied zijn met name de volgende maatregelen van belang: een volumeplafond voor het aantal vluchten in de nacht en vroege ochtend (tussen 23.00 uur en 07.00 uur) van 32 000 vliegtuigbewegingen, invoering van geluidsarme naderingen in de avond en overdag (CDA-procedure, gebeurt nu reeds in de nacht), optimalisering van diverse startroutes (van de Aalsmeerbaan, Kaagbaan en Polderbaan). Als gevolg van het totaalpakket aan hinderbeperkende maatregelen zal er in 2020 een reductie van tenminste 5% van ernstig gehinderden in de 48 dB(A) Lden ten opzichte van de grens voor gelijkwaardigheid optreden. Dit aantal is als bindende afspraak in het convenant hinderbeperking opgenomen.

Verder speelt dat de huidige vorm van de criteria voor gelijkwaardigheid (onderscheid binnen- buitengebied) verdergaande hinderreductie in het buitengebied in sommige gevallen onmogelijk maakt. Zoals in de Luchtvaartnota ook staat vermeld, maakt de hantering van specifieke criteria voor gelijkwaardigheid voor het binnengebied dat bepaalde hinderreductie in het buitengebied niet gerealiseerd kan worden, omdat dit een verzwaring van de geluidbelasting voor het binnengebied met zich meebrengt. Dit dilemma speelt ook bij de invoering van het 50/50 principe (na 2020). Het kabinet zal dit punt oppakken en andere mogelijkheden onderzoeken.

55

Is het een ambitie dat de capaciteitsuitbreiding van Schiphol zou moeten worden gecombineerd met vermindering van geluidshinder, of is dat een randvoorwaarde bij verdere capaciteitsuitbreiding?

Tot 2020 zijn aan de Alderstafel Schiphol afspraken gemaakt over de ontwikkeling van de luchthaven in combinatie met maatregelen voor hinderbeperking. De criteria voor gelijkwaardige bescherming van de omgeving zijn hierbij randvoorwaarde.

Vanaf 2020 kan verdere groei alleen plaatsvinden indien eerst hinderreductie is gerealiseerd. Vermindering van geluidshinder is vanaf dat moment dus een randvoorwaarde.

Hiertoe wil het kabinet het 50/50 -systeem invoeren waarbij de milieuwinst voor 50% door de sector mag worden besteed aan verdere groei en 50% ten goede komt aan de omgeving in de vorm van structurele vermindering van de geluidsoverlast.

56

Wordt de realisatie van een volledig geïntegreerd Europees luchtruim verwacht in 2020 of al eerder?

De realisatie van een «volledig» geïntegreerd Europees luchtruim zoals beschreven in de Single European Sky verordeningen (SES II) wordt niet eerder dan 2020 verwacht. De integratie van het Europese luchtruim, samen met het samengaan van de luchtverkeersdienstverlening en bijbehorende infrastructuur, is een unieke niet eerder vertoonde prestatie. De integratie raakt aan de soevereiniteit van lidstaten en vereist afspraken over grensoverschrijdende verantwoordelijkheden, gemeenschappelijke tarieven en (internationale) civiel-militaire samenwerking.

Een belangrijke maatregel van dit grote geheel is het opzetten van de zogenoemde Functional Airspace Blocks (FAB's) door nationale verkeersleidingsgebieden aan elkaar te koppelen. Binnen Europa zijn negen FAB's voorzien, die het gehele luchtruim van Europa beslaan. De FAB's moeten in 2012 van start gaan. Dan zullen de luchtruimen van Nederland en omliggende landen geoptimaliseerd gebruikt kunnen gaan worden. Daarna zullen de negen FAB's moeten leiden tot één geïntegreerd Europees luchtruim.

Een andere belangrijke voorwaarde voor volledige integratie is de realisatie van een nieuwe generatie luchtverkeersleidingssysteem onder het programma SESAR (SES ATM Research). Het betreft nieuwe technologie en een volledig andere werkwijze van luchtverkeersmanagement. De ontwikkelingsfase loopt tot 2013. Van 2014 tot 2020 is de implementatiefase van SESAR voorzien¹.

57

Waarom verloopt de realisatie van een volledig geïntegreerd Europees luchtruim zo traag?

De integratie van een volledig geïntegreerd Europees luchtruim ligt op schema met de vorming van de FAB's, de uitvoering van SESAR en de adoptie van de Single European Sky verordeningen (SES II), maar is een proces van lange adem. Zie ook het antwoord op vraag 56.

58

Op welke terreinen is door het liberale Nederlandse luchtvaartbeleid van de afgelopen jaren sprake geweest van marktfalen en/of onvolkomen concurrentie?

De markttoegang in de luchtvaart wordt wereldwijd in de regel op bilaterale basis tussen landen in luchtvaartverdragen gereguleerd. Nederland heeft een voortrekkersrol gespeeld in het verruimen van dergelijke vaak restrictieve luchtvaartverdragen bijvoorbeeld met de afsluiting van het bilaterale Open Skies Akkoord met de VS in 1992. Binnen de EU is de interne luchtvaartmarkt begin jaren 90 geliberaliseerd en streeft de Europese Commissie – gesteund door Nederland – de laatste jaren naar meer open verticale Gemeenschapsakkoorden met belangrijke derde landen als de VS en Canada op basis van een level playing field.

Nederland gaat bij haar bilaterale luchtvaartonderhandelingen uit van het uitgangspunt van een level playing field. Bij dergelijke onderhandelingen wordt rekening gehouden met de specifieke wensen van de Nederlandse luchtvaartsector en is Nederland eveneens afhankelijk van de mate van markttoegang die derde landen aan Nederland wensen toe te kennen. De desbetreffende markten zijn namelijk zeer divers, sommige groot en ontwikkeld, sommige klein en kwetsbaar. Dit kan tot gevolg hebben dat de uitkomst van luchtvaartonderhandelingen in bepaalde gevallen tot een beperktere concurrentie leidt dan waarop tevoren was ingezet door Nederland.

59

Klopt het dat de mainport Schiphol juist door het huidige liberale Nederlandse luchtvaartbeleid geworden is tot wat ze nu is?

Het Nederlandse luchtvaartbeleid heeft zeker bijgedragen aan de positie van Schiphol als mainport, maar dat is niet de enige factor. Het uitgebreide netwerk van luchtverbindingen dat in de afgelopen jaren is opgebouwd, is met name te danken aan de combinatie van de creatieve en innovatieve homecarrier KLM (nu als onderdeel van Air France KLM), de hoogwaardige luchthaven Schiphol en een actieve overheidsrol gericht op onder meer het creëren van markttoegang in bilaterale luchtvaartrelaties in EU-verband.

Het behoud van de mainport vergt een blijvende inzet van alle partijen.

60

Moet onder «koploper op het gebied van milieuvriendelijke luchtvaart» (pagina 34 van de Luchtvaartnota) worden verstaan dat Schiphol en Air France-KLM de nummer 1-positie zullen moeten innemen?

¹ a. Meer informatie over SES is te vinden in Tweede Kamer 2008–2009, 21 501 33, nr. 216.

Het zijn van koploper betekent dat Schiphol en zijn voornaamste gebruikers, waarvan Air France-KLM de grootste is, een leidende positie innemen op het gebied van milieuvriendelijke luchtvaart.

61

Per wanneer zal de doelstelling «koploper op het gebied van milieuvriendelijke luchtvaart» bereikt moeten zijn en langs welke maatstaf wordt deze prestatie gemeten?

Nederland bezet nu op het gebied van milieu en veiligheid een topositie en wil deze positie in de toekomst behouden. De prestaties worden aan verschillende maatstaven gemeten die zich lenen voor internationale vergelijking, zoals het aantal ernstig gehinderden in de omgeving van de luchthaven, de positie van Air France/KLM op de Dow Jones Sustainability Index, het beleid en de instrumenten die ingezet worden om overlast te beperken, waaronder de inzet van het selectiviteitsbeleid.

62

Kunt u uw stelling dat de luchtvaartsector te zijner tijd ook een passende bijdrage moet leveren aan de klimaatambities van de Europese Unie en de G8 voor de lange termijn preciseren en onderbouwen?

In Europa is afgesproken om de totale CO₂-emissies van alle sectoren in 2020 met 20% gereduceerd te hebben. De civiele luchtvaart is ondergebracht in het systeem van emissiehandel om die doelstelling te kunnen halen. Wanneer er een internationaal akkoord komt met vergelijkbare verplichtingen voor ontwikkelde landen en ontwikkelingslanden in verhouding tot hun verantwoordelijkheden en capaciteiten is de EU zelfs bereid deze verplichting te verhogen naar 30% en zal de luchtvaart daaraan zijn deel moeten bijdragen. Zo'n akkoord is er echter nog niet en bovendien valt de internationale luchtvaart op dit moment ook niet onder de reductiedoelstellingen van het Kyoto Protocol. De internationale luchtvaart draagt circa 3% bij aan de totale CO₂-uitstoot. Op basis van de verwachte groei zal de uitstoot in absolute zin groeien. Op dit moment ligt de omvang van de CO₂-uitstoot van de wereldwijde luchtvaart in dezelfde orde van grootte als een middelgroot land. Het is dus alleszins redelijk om ook beperkingen aan de CO₂-emissies van de luchtvaart op te leggen.

63

Waarom stelt het kabinet zelf (los van de EU-doelen) geen doel voor de reductie van broeikasgassen van het vliegverkeer, terwijl zij dat voor andere sectoren wel doet?

Zie het antwoord op vraag 64 voor de Nederlandse inzet op dit punt.

64

Bent u bereid de Luchtvaartnota aan te vullen met een beleidsagenda voor de inzet van Nederlandse bijdrage aan de Europese en mondiale klimaatdoelen, zoals 80–90% CO₂-reductie in de westerse wereld in 2050?

In het traject tot aan COP 15 in Kopenhagen wordt de Kamer regelmatig geïnformeerd over de reductiedoelen en het beoogde tijdpad. Hiervoor is geen aparte aanvulling gemaakt op de Luchtvaartnota. Emissies van de luchtvaart moeten integraal onderdeel uitmaken van de overeenkomst in Kopenhagen.

Specifiek voor de luchtvaart is er op Europees niveau inmiddels een plafond voor de CO₂-emissies van de luchtvaart overeengekomen, wat in 2012 neerkomt op 97% van het gemiddelde uitstootniveau in de jaren 2004, 2005 en 2006. Voor de jaren daarna, tot 2020, is dit 95%.

Op mondiaal niveau is de eerste stap er op gericht om te komen tot het opnemen van de internationale luchtvaart en zeescheepvaart in de internationale klimaatdoelen. Hierover zal in het kader van COP 15 in Kopenhagen gesproken en onderhandeld worden. Nederlandse inzet daarbij is dat voor de internationale luchtvaart en zeescheepvaart ambitieuze mondiale sectorale doelstellingen worden vastgesteld die de 2 graden Celsius doelstelling binnen bereik houden.

65

Als een voortrekkersrol op het gebied van duurzaamheid inderdaad voordelig is voor de concurrentiepositie en de exportfunctie van Nederlandse luchtvaartpartijen (pagina 34 van de Luchtvaartnota), ziet u dan belemmeringen om concrete normen rond duurzaamheid aan de sector op te leggen?

Het nieuwe normen- en handhavingstelsel voor milieu dat het kabinet voor ogen heeft beoogt juist dussdanige prikkels in te bouwen dat goede prestaties op het gebied van duurzaamheid gestimuleerd worden. De criteria van gelijkwaardigheid waarmee het kabinet reeds werkt, zijn een voorbeeld van concrete normen. Evenzo gelden er op dit moment normen voor luchtkwaliteit en externe veiligheid.

66

Is het waar dat Schiphol op lange termijn niet alleen op de grond, maar ook in de lucht, de eerste klimaatneutrale luchthaven ter wereld zou moeten worden?

Zo ja, is het juist dat deze doelstelling veronderstelt dat de luchthaven controle heeft over welke luchtvaartmaatschappij op Schiphol mag komen en dat het huidige slotsysteem radicale gewijzigd moet worden?

In het akkoord «Mobiliteit, logistiek en infrastructuur 2008–2020, Duurzaamheid in beweging» zijn concrete afspraken opgenomen tussen de ministeries van VenW en VROM en een groot aantal partijen waaronder Schiphol en AirFrance/KLM. Voor de luchthaven Schiphol is de ambitie opgenomen dat deze een visie ontwikkelt en plannen maakt die uiteindelijk moeten leiden tot de eerste klimaatneutrale mainport van de wereld, zowel op de grond als in de lucht.

In de lucht gaat het primair om de luchtvaartmaatschappijen. Dit deel van de ambitie zal via de daarvoor aangegeven internationale initiatieven (op EU- en mondiaal niveau) invulling dienen te krijgen. Het ETS systeem speelt een belangrijke rol in die strategie, maar ook technologische ontwikkeling is van belang.

Het bereiken van deze doelstelling is niet gebaseerd op een volledige controle op de toegang van de luchthaven. Afgezien van het feit dat bestaande EU- en internationale regelgeving een dergelijke benadering in de weg staat, is het ook niet wenselijk. Het gaat er immers om te komen tot mondiale afspraken die ervoor zorgen dat de internationale luchtvaart haar bijdrage levert aan de aanpak van het klimaatprobleem.

De luchthaven kan wel, binnen de toepasselijke internationale regelgeving, stimuleren dat zij aantrekkelijk is voor zo schoon, zuinig en geluidsarm mogelijk opererende luchtvaartmaatschappijen. Bijvoorbeeld door tariefdifferentiatie waarover binnen het Aldersakkoord afspraken zijn gemaakt. Ook het Europese project om tot een nieuw verkeersleidingsconcept te komen (SESAR – Single European Sky) zal een bijdrage aan het verminderen van de emissies per vliegtuigbeweging (naar verwachting 10%) leveren.

67

Wat is het aandeel van de CO₂-uitstoot die binnen de «control» van Schiphol valt, afgezet tegen de totale CO₂-uitstoot van de vliegtuig-

bewegingen van en naar Schiphol?

Onder de invloedssfeer («control») vallen de activiteiten die voor Schiphol direct bestuurbaar zijn en waarvoor het mogelijk is om zelf mitigerende maatregelen te treffen. De huidige CO₂-uitstoot voor deze activiteiten is berekend op ruim 120 000 ton. Het grootste gedeelte van de uitstoot wordt veroorzaakt door het eigen elektriciteit- en gasverbruik. Het elektriciteit- en gasverbruik vormen daarmee een belangrijk punt van aandacht.

Schiphol heeft de doelstelling om direct bestuurbare activiteiten in 2012 CO₂-neutraal uit te voeren. Daarnaast is het doel om in 2020 in minimaal 20% van de eigen energiebehoefte te voorzien door op de locatie zelf duurzame energie op te wekken. Voor de niet direct bestuurbare activiteiten van Schiphol wil de luchthaven aansluiten bij de overheidsdoelstelling om in 2020 een reductie van 30% te realiseren ten opzichte van het niveau van 1990. De emissie van CO₂ ligt momenteel op ongeveer 12,5 Mton. 120 000 ton komt dus overeen met ongeveer 1% van de totale uitstoot ten gevolge van de vliegtuigbewegingen van en naar Schiphol.

68

Valt het vliegen vanaf en naar Schiphol zelf ook onder de niet direct bestuurbare activiteiten, waarbij Schiphol 30% reductie ten opzichte van 1990 wil nastreven? Zo ja, geldt dat percentage ook in absolute termen?

Schiphol heeft in haar CO₂-nulmeting in de niet direct bestuurbare activiteiten de LTO-cyclus op Schiphol meegenomen (dus niet de gehele uitstoot van en route verkeer van en naar Schiphol). De LTO-cyclus bestaat uit een viertal fasen, te weten: taxien (Idle), starten (Take-Off), klimmen tot 3000 voet (Climb-out) en dalen vanaf 3000 voet (Approach). Hierbij wordt het «en route vliegverkeer» buiten beschouwing gelaten. Voor de LTO-cyclus geldt als zodanig dus ook het reductiepercentage in absolute termen.

69

Is het waar dat een nulgroei of krimp van de luchtvaart de CO₂-doelstellingen van het kabinet dichterbij zou brengen?

Nulgroei op zichzelf brengt de klimaatdoelen dichterbij, maar is geen doelstelling van het kabinet. Het gaat het kabinet immers om het bereiken van een optimale netwerkqualiteit in combinatie met een duurzame en concurrerende economie. Instrumenten zoals ETS en technologische ontwikkelingen worden ingezet ter realisering van de klimaatdoelen.

70

Is het streven naar kostenverlaging in de luchtvaart (zowel bij de luchthaven Schiphol als van de vliegtickets) niet in strijd met het streven naar beperking van de CO₂-uitstoot, gezien het feit dat kostenverlaging leidt tot lagere tarieven en dus meer reizigers en meer vluchten?

Dit hangt af van het type maatregel. Een lokaal genomen maatregel als de vliegbelasting, leidt mondiaal niet of nauwelijks tot minder vliegen maar veelal tot een ander gebruik van de beschikbare luchthavens. Het lokaal weer schrappen van de vliegbelasting (kostenverlaging) heeft ook nauwelijks effect op het vliegen wereldwijd. De recente kostenverlagingen op Schiphol hebben er wel toe geleid dat Schiphol qua kosten weer een betere positie in de markt heeft gekregen, maar leidt nog niet tot meer vluchten vanaf Schiphol. KLM heeft aangegeven dat de ticketverkoop is gestegen ten opzichte van vorig jaar (zie ook antwoord op vraag 142).

Het gaat erom een goede balans te vinden tussen kosten en baten. Een internationaal instrument als ETS is hierbij effectiever dan nationale maatregelen. Door een plafond te verbinden aan de totale emissie van CO₂ door de luchtvaart, zal uiteindelijk de markt zijn werk doen. Pas als wereldwijd de kosten analoog zijn, zal er impact op de mondiale vraag zijn.

71

Kunt u het effect van de plannen van de luchtvaartmaatschappijen en de plannen van de overheid om bij te dragen aan CO₂-reductie met elkaar vergelijken om te kijken welke plannen het meeste effect hebben en welke kosten aan de plannen van de beide partijen verbonden zijn, om te bepalen welke plannen meer kosteneffectief zijn?

De plannen van de overheid en van de luchtvaartmaatschappijen vullen elkaar aan, dan wel komen in samenspraak tot stand (zoals bijvoorbeeld initiatieven in het kader van Schoon en Zuinig).

72

Kunt u onderbouwen waarom het voor de luchtvaartsector niet mogelijk zou zijn het komende decennium een absolute reductie van broeikasgas-emissies te bewerkstelligen, terwijl dit van andere sectoren wel wordt gevraagd en terwijl dit via een plafond binnen het ETS ook te regelen is?

Aangezien de verwachting is dat de vraag naar luchtvervoer in de komende jaren nog zal stijgen en het nemen van reductiemaatregelen vanwege de benodigde technologische vernieuwing binnen de sector zo niet onmogelijk dan toch zeer kostbaar is, zullen de CO₂-emissies van deze sector in de komende jaren in absolute zin nog stijgen. De CO₂-emissies van de luchtvaart worden vanaf 2012 echter onder het emissiehandelsstelsel gebracht, waarbij een plafond op 95% van de emissies van het gemiddelde van de jaren 2004 tot en met 2006 zal gelden.

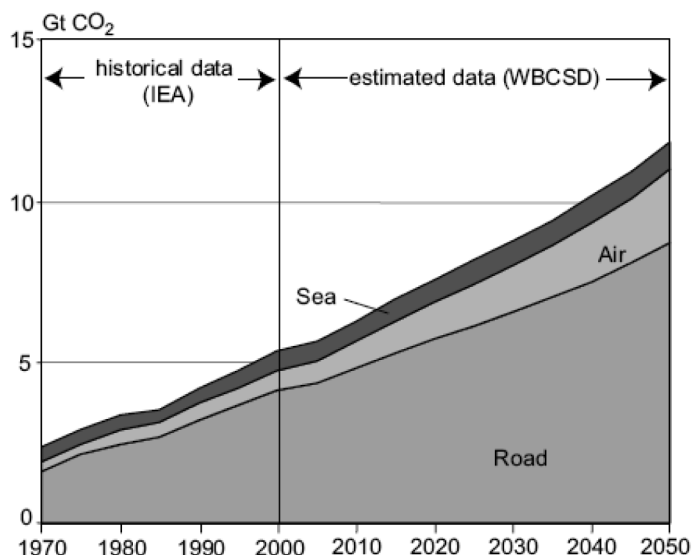
Dit plafond kan gehaald worden door efficiënter brandstofgebruik. Daarnaast kunnen emissierechten worden bijgekocht. Dat laatste zal naar verwachting de komende jaren in de praktijk met name voorkomen. Het plafond voor luchtvaart is daarom niet 1 op 1 te vertalen in de daadwerkelijke uitstoot. Dit is in lijn met de principes van emissiehandel, namelijk om daar te reduceren waar de kosten het laagst zijn.

Overigens heeft KLM zich ten doel gesteld om de CO₂-uitstoot per passagier in 2012 te verminderen met 3%. In 2020 moet deze vermindering opgelopen zijn tot 17% ten opzichte van 2007. Dit moet in eerste instantie bereikt worden door de «bevrozing» van de huidige uitstootvolumes. (zie pagina 92, 93 van de Luchtvaartnota)

73

Met hoeveel kiloton CO₂ zal de uitstoot van de luchtvaart van en naar Nederland tot 2020 toenemen, uitgaande van uw stelling dat absolute reductie niet mogelijk is?

Over de toename van de absolute uitstoot van CO₂ van de luchtvaart van en naar Nederland is geen nadere informatie beschikbaar. De absolute toename hangt samen met de precieze ontwikkeling van de omvang van het luchtverkeer, het netwerk, vlootsamenstelling etc. In al deze parameters zitten nog grote onzekerheden. Wel zijn er schattingen van de toename van de totale uitstoot voor de mondiale luchtvaart. In onderstaande figuur uit het IPPC fourth assessment rapport van 2007 (hoofdstuk 5) staat een schatting van de totale emissies voor scheepvaart, luchtvaart en het wegverkeer tot 2050.



74

Waarom wijst u er op pagina 18 van de Luchtvaartnota op dat deelname aan het Europese emissiehandelssysteem (ETS) niet mag leiden tot kosten en nationale belastingen die niet in verhouding staan tot de ons omringende landen, terwijl die landen zelf ook allemaal meedoen aan het ETS; wat bedoelt u daarmee?

Voor behoud van de concurrentiepositie van de mainport en de luchtvaart in Nederland is het van belang een level playing field te bevorderen. De genoemde tekst in de Luchtvaartnota moet worden gelezen in de context van eerdere uitspraken van het kabinet over de samenhang tussen ETS en vliegbelasting en het voorkomen van onnodige stapeling van kosten. Eind 2008 heeft de Kamer daarover een brief ontvangen (kamerstuk 31 396, nr. 5, vergaderjaar 2008–2009) waarbij werd verwezen naar hetgeen de minister-president tijdens een bezoek aan Schiphol op 6 oktober 2008 heeft gezegd. Hij gaf aan dat een onnodige stapeling van kosten bij invoering van ETS niet de bedoeling kon zijn. Veel zou afhangen van de definitieve vormgeving van het emissiehandelssysteem in de luchtvaart, maar de invoering van ETS mag per saldo niet leiden tot stapeling van kosten en nationale belastingen voor de luchtvaart die niet in verhouding staat tot ons omringende landen. Zoals bekend heeft het kabinet inmiddels besloten de vliegbelasting op nul te stellen per 1 juli 2009 en de vliegbelasting definitief af te schaffen in het Belastingplan 2010. Daarmee speelt de vliegbelasting in dit kader geen rol meer.

75

Kunt u een inschatting geven van de meerprijs van een ticket voor een gemiddelde vlucht binnen Europa en een gemiddelde transatlantische vlucht, na de start van de deelname van de luchtvaartsector aan het ETS in 2012?

In haar Impact-assessment rapport (SEC (2006) 1684) schat de Europese Commissie dat bij het systeem waarbij alle aankomende en alle vertrekkende vluchten onder het emissiehandelssysteem worden gebracht de kosten per ticket bij een handelsprijs van 30 € per ton CO₂ met een bedrag van 5 tot 9 € voor de Europese vluchten en een bedrag van 8 tot 40 € voor de intercontinentale vluchten zullen toenemen.

76

Als voor alle carriers de drie bepalende factoren «markt, kosten en kwaliteit» zijn, waarom kiest dit kabinet dan zo voor duurzaamheid, wat niet meer dan een onderdeel van de factor kwaliteit is, en waarom kiest dit kabinet niet voor radicale aanpassingen van de kosten?

Doel van het luchtvaartbeleid is de verdere ontwikkeling van een optimale netwerkkwaliteit in combinatie met een concurrerende en duurzame luchtvaart. Het voorwaardenscheppend beleid ten behoeve van dit doel richt zich op alle drie de aspecten: accommoderen, concurreren en excelleren. Het kabinet is ervan overtuigd dat het doel van de verdere ontwikkelingen het best gediend is door op alle drie de aspecten in te zetten. Duurzaamheid is een onderdeel van de ambities die het kabinet zichzelf stelt. Dat geldt ook voor het creëren van goede concurrentievoorwaarden. Met het op nul stellen en in het belastingplan 2010 afschaffen van de vliegbelasting is een belangrijke stap gezet om de kosten te verlagen en de concurrentiepositie van de mainport te versterken. Zoals aangegeven vereist het handhaven van een concurrerend kostenniveau met een optimale prijs/kwaliteit-verhouding blijvende aandacht van overheid en luchtvaartpartijen. Het kabinet zet zich in om kosten binnen de invloedssfeer van de overheid te verlagen c.q. op een concurrerend niveau te handhaven.

77

Wat gaat het kabinet doen aan de reeds bestaande verplichtingen die het oplegt aan de luchtvaartsector; zullen die, evenals mogelijke nieuwe verplichtingen, ook allemaal tegen het licht gehouden worden om te kijken welke (negatieve) gevolgen ze hebben voor de concurrentiepositie? Zo ja, bestaat dan ook de mogelijkheid om de regels die deze verplichtingen opleggen, aan te passen?

In de Luchtvaartnota geeft het kabinet aan dat het de mogelijkheden zal bezien om de kosten van maatregelen binnen de invloedssfeer van de overheid te verlagen c.q. op een concurrerend niveau te handhaven. Concreet wordt daarbij het domein security genoemd, maar ook in bredere zin zijn de gevolgen van overheidsmaatregelen en verplichtingen voor de concurrentiepositie een punt van aandacht, onder andere bij de reguliere evaluatie van onderdelen van het luchtvaartbeleid.

78

Wanneer verwacht u welke in de Luchtvaartnota aangekondigde nota met instrumenten om de concurrentiepositie van de Nederlandse luchtvaartsector te bevorderen en te optimaliseren; zal dit kabinet nog in staat zijn om zelf een maatregel ter bevordering van de concurrentiepositie te bevorderen in te voeren?

Er zijn door dit kabinet reeds acties in gang gezet om de concurrentiepositie te verbeteren. De vliegbelasting is op nul gesteld en met Schiphol en LVNL zijn trajecten in gang gezet om te komen tot verdere kostenreductie. In de Luchtvaartnota zijn op pagina 45 drie trajecten genoemd, waarmee het kabinet verwacht te komen tot beleid dat toegesneden is op de huidige ontwikkelingen van de luchtvaartsector te weten:

1. herziening en upgrade nota vergunningenbeleid;
2. opstellen nieuwe nota vracht en logistiek
3. evaluatie van de Wet Luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol (het onderdeel tariefregulering) met parallel een beleidsanalyse over de verhouding tussen de overheid en Schiphol

De eerste twee acties vallen in de huidige kabinetsperiode. Voor wat betreft het derde punt, de evaluatie van de Wet van 29 juni 2006 tot wijziging van de Wet Luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven

Schiphol (het onderdeel tariefregulering) zal worden gestreefd naar een rapportage aan Uw Kamer eind 2010/begin 2011. Parallel aan de evaluatie van de exploitatiewet wordt een beleidsanalyse uitgevoerd naar het sturingsinstrumentarium dat het Rijk heeft ten aanzien van Schiphol. Deze analyse wordt na de zomer opgestart met als doel in de loop van 2010 een besluit te kunnen nemen over eventuele aanpassingen in het instrumentarium.

79

Waarom spreekt u van een stapeling van kosten terwijl er in de luchtvaartsector geen enkele algemene belasting wordt betaald?

Dit moet worden gezien, zoals ook in het antwoord op vraag 74 aangegeven, in de context van eerdere uitspraken van het kabinet over de samenhang tussen ETS, vliegbelasting en het voorkomen van onnodige stapeling van kosten. Overigens wil ik er wel op wijzen dat ook andere heffingen die door de overheid worden bepaald of beïnvloed in belangrijke mate bijdragen aan het totale kostenniveau. Uit de gegevens van de benchmark 2008 (met daarin ook de vliegbelasting) blijkt dat de security-gelden 21% van het de totale aeronautical costs (luchthavengelden, overheidsheffingen, belastingen) vormden, de geluidsheffingen 5%, de heffing voor verkeersleiding 5% en de vliegbelasting 29%.

80

Kunt u een overzicht geven van de inspanningen die het kabinet heeft geleverd om te komen tot concurrentieneutrale belastingmaatregelen in de luchtvaart, zoals accijns op het kerosinegebruik op vluchten tussen Nederland en haar buurlanden?

Dit punt is ook aan de orde geweest tijdens de behandeling van het Belastingplan 2009. In de nota naar aanleiding van het verslag (TK 31 704, nr. 8, blz. 72) heeft de staatssecretaris van Financiën de Tweede Kamer hierover geïnformeerd. Nederland heeft de afgelopen jaren bij diverse internationale gelegenheden aangegeven voorstander te zijn van afspraken op het terrein van een kerosineaccijns. Dit was bijvoorbeeld het geval bij de Ecofin Raad van april 2005 en de Ecofin Raad van november 2007. Daar kan ik nog aan toevoegen dat Nederland ook al in de jaren '90, onder meer tijdens het Nederlandse EU-voorzitterschap in 1997, dit onderwerp binnen de EU onder de aandacht heeft gebracht, zowel in het kader van de Ecofin Raad als de Transportraad. Bij de verschillende discussies is echter gebleken dat zowel een mondiale als een Europese kerosinebelasting vooralsnog geen haalbare kaart is. Nu in 2012 ETS voor de luchtvaart wordt ingevoerd, dat door velen als alternatief voor een kerosineaccijns zal worden gezien, verwacht ik niet dat de steun voor een kerosineaccijns zal toenemen.

81

Waarom is het op nul stellen van de ticketbelasting belangrijk voor het netwerk (de hubfunctie) van de mainport?

Voor behoud van het netwerk en de mainportfunctie van Schiphol is het belang van een concurrerend kostenniveau zeer groot. In de Luchtvaartnota wordt aangegeven dat het netwerk in belangrijke mate afhankelijk is van transfervoer (overstappende passagiers). Ook wordt de sterke samenhang tussen het transfervoer en het vervoer van op Schiphol aankomende en vertrekkende passagiers (O/D verkeer) genoemd. Door hogere kosten voor het O/D verkeer als gevolg van de vliegbelasting worden hiervoor andere luchthavens gekozen (net buiten Nederland) en komen vluchten en bestemmingen onder druk te staan, met weer uitstralingseffecten op andere bestemmingen. De lagere vluchtfrequenties

en het schrappen van bestemmingen zet namelijk de transfermogelijkheden onder druk en leidt tot lagere inkomsten (transfervervoer is zeer prijsgevoelig vanwege de beschikbare alternatieven en kostenstijgingen zijn dus moeilijk te compenseren). Er kan dus een negatieve spiraal ontstaan. Uit de benchmark Luchthavengelden en Overheidsheffingen, die in opdracht van Verkeer en Waterstaat is uitgevoerd, blijkt dat Schiphol van de onderzochte grote Europese luchthavens na Londen Heathrow de duurste was wanneer naar het totale verkeerspakket wordt gekeken. Voor vluchten met voornamelijk O/D passagiers was Schiphol zelfs de duurste luchthaven. Met het op nul stellen van de vliegbelasting wordt het beeld voor Schiphol aanzienlijk verbeterd.

82

Hoe verhoudt de angst dat een vliegbelasting, zoals de onlangs op nul gestelde ticketbelasting, leidt tot verlies van het marktaandeel van Air France/KLM op de transfermarkt, zich tot de inschatting van SEO (Stichting Economisch Onderzoek) dat Schiphol de komende tijd marktaandeel wint; heeft dit er mee te maken dat de ticketbelasting alleen op bestemmingsverkeer wordt geheven?

Het SEO heeft een scenarioberekening gemaakt om tot een prognose te komen voor het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol in 2020 (zie ook antwoord op vraag 140). Hierbij zijn drie subscenario's gehanteerd:

- evenwichtige hubontwikkeling tussen Parijs en Schiphol (zoals zich tussen 2004 en 2008 heeft voorgedaan);
- een grotere rol voor Schiphol in de hub-ontwikkeling;
- en een grotere rol voor Parijs in de hubontwikkeling.

SEO heeft geen inschatting gemaakt ten aanzien van de waarschijnlijkheid van deze scenario's. In al deze subscenario's werd rekening gehouden met de toen nog bestaande vliegbelasting. Uit de gevoeligheidsanalyse van SEO is gebleken dat het op nul stellen van de vliegbelasting een positief effect heeft op het verwachte aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol van 45 000. Omgekeerd gesteld zou de vliegbelasting dus op langere termijn tot een verlies van marktaandeel leiden. SEO en de Luchtvaartnota zijn op dit punt dus in lijn met elkaar.

83

Hoe groot is het effect van de ticketbelasting (die alleen geldt voor bestemmingsverkeer) op de transfermarkt via het uitvallen van vluchten door een gebrek aan bestemmingsverkeer; welke bestemmingen zouden bijvoorbeeld minder frequent kunnen worden aangevlogen?

Ter voorbereiding van de invoering van de vliegbelasting heeft het bureau Significance in samenwerking met SEO in opdracht van het ministerie van Financiën in augustus 2007 een schatting gemaakt van de effecten van een aantal mogelijke varianten van de vliegbelasting. Daarbij is gekeken naar de effecten in 2011 in vergelijking met een situatie zonder vliegbelasting. In de variant die het meeste lijkt op de vliegbelasting zoals uiteindelijk ingevoerd was het geschatte effect een daling van 8 tot 10% van het totale verkeer en een daling van 4 tot 8% van het transferverkeer. Ook het transferverkeer gaat dus omlaag, hoewel daar geen vliegbelasting voor geldt. Significance geeft als verklaring dat door de daling van het bestemmingsverkeer (O/D) als gevolg van de vliegbelasting het aantal vluchten daalt, waardoor het aantal transfermogelijkheden en de netwerk-kwaliteit omlaag gaat.

Significance heeft geen effecten berekend voor afzonderlijke bestemmingen. Hier zijn ook verder geen gegevens over beschikbaar.

84

Is in de berekening van SEO ook meegenomen dat er meer ruimte op Schiphol beschikbaar blijft voor transferverkeer als de groei van het bestemmingsverkeer afvlakt door een ticketbelasting?

Nee, dit maakt geen expliciet onderdeel uit van de berekening van SEO. Daarbij is het transferverkeer ook afhankelijk van het bestemmingsverkeer (feeder).

85

Is het afschaffen van de ticketbelasting de enige kostenmaatregel die dit kabinet neemt? Zo ja, zijn er geen andere mogelijkheden tot aanpassing van het financiële luchtvaartbeleid?

Met het op nul stellen en in het belastingplan 2010 afschaffen van de vliegbelasting is een belangrijke stap gezet om de kosten te verlagen en de concurrentiepositie van de mainport te versterken. Zoals aangegeven vereist het handhaven van een concurrerend kostenniveau met een optimale prijs/kwaliteit-verhouding blijvende aandacht van overheid en luchtvaartpartijen. Het kabinet zet zich in om kosten binnen de invloedssfeer van de overheid te verlagen c.q. op een concurrerend niveau te handhaven. Een belangrijk aandachtsgebied betreft zoals al eerder genoemd security. Ook met de LVNL (luchtverkeersleiding) is een traject gestart om een aanzienlijke kostenreductie door te voeren. Verder heeft het kabinet, zoals in de Luchtvaartnota gemeld, aan het op nul stellen van de vliegbelasting voorwaarden verbonden inzake kostenreducerende maatregelen van de luchthaven Schiphol. Bij brief van 29 mei 2009 (kamerstuk 29 665, nr. 139, d.d. 2 juni 2009) is de Kamer over het pakket kostenreducerende maatregelen van Schiphol geïnformeerd.

86

Bent u zich er van bewust dat verlaging van de kosten voor de luchtvaartsector neerkomt op het genoeg nemen met een lager overheidsdividend en/of minder werkgelegenheid rond de luchthaven?

Voor de effecten van de verlaging van kosten op het dividend kan worden verwezen naar het antwoord op vraag 14. De reorganisatie van Schiphol brengt wel een banenverlies met zich mee voor het bedrijf Schiphol, maar dit gaat deels ook om uitbestedingen.

87

Wat is de grens die u in acht neemt bij het verlagen van de kosten voor de luchtvaartsector?

Het doel is een concurrerend kostenniveau te bereiken en te handhaven, met een optimale prijs/kwaliteit-verhouding. Voor wat betreft Schiphol gaat het erom dat de «aeronautical costs» (luchthavengelden, overheidsheffingen, heffing verkeersbegeleiding) en de kwaliteit van de dienstverlening niet uit de pas lopen met de andere grote Europese hubluchthavens.

88

Waarom wil het kabinet zich «nu of op termijn» inzetten om maatregelen te onderzoeken die kosten kunnen besparen binnen het domein security, terwijl daar nu vraag om is?

Het kabinet vindt het belangrijk om in het traject van kostenbesparingen in het security domein zowel de korte als de lange termijn in ogenschouw te nemen. Het is duidelijk dat er nu behoefte is aan kostenbesparende maatregelen op het gebied van security, zonder daarbij afbreuk te doen aan de kwaliteit van de beveiliging op de luchthaven. Derhalve is het kabinet met

de sector in overleg getreden om maatregelen te onderzoeken die kosten kunnen besparen binnen het domein security. Hierbij is de aandacht zowel gericht op concrete korte termijn maatregelen, als op meer structurele en innovatieve maatregelen met een langere voorbereidingstermijn.

89

Wanneer gaat het kabinet mogelijke kostenbesparende maatregelen binnen het domein security onderzoeken en wanneer kan de Kamer daar informatie over verwachten?

Namens het kabinet ben ik in samenwerking met de minister van Justitie en in overleg met de sector gestart met het onderzoeken van mogelijke kostenbesparende maatregelen op het gebied van security. De Tweede Kamer zal in het najaar van 2009 daarover worden geïnformeerd.

90

Kunt u toelichten waarom in de Luchtvaartnota alleen de benodigde ruimte voor de ontwikkeling van de Nederlandse luchthavens wordt genoemd, met het oog op de doelstelling dat Nederland internationaal uitstekend bereikbaar moet zijn via een netwerk van verbindingen; waarom ontbreekt het Europese hogesnelheidstreinnetwerk in de opgesomde vijf speerpunten?

Zie het antwoord op vraag 91.

91

Waarom ontbreekt ook in paragraaf 5.3 «Luchthavens in perspectief van het netwerk» het hogesnelheidstreinnetwerk geheel?

Voor het realiseren van internationale bereikbaarheid zijn verschillende instrumenten/vervoersmodaliteiten beschikbaar. Luchtverkeer is een belangrijke, vooral waar het gaat om lange afstanden binnen Europa en intercontinentaal verkeer. De HSL kan een complementaire functie hebben ten opzichte van luchthavens/luchtvaart, aangezien het achterland van de luchthavens wordt vergroot en naast het luchtverkeer meer snelle verbindingen in Europa ontstaan. Afhankelijk van de verbindingen en reistijd (van deur tot deur, inclusief inchecken) kan de HSL een aantrekkelijk alternatief zijn voor luchtvaart. In algemene zin kan worden gesteld dat een HSL op afstanden tot ongeveer 800 km in reistijd zou kunnen concurreren met het vliegtuig. Maar dan moeten er wel HSL-verbindingen zijn. De ingebruikname van de HSL-Zuid zal in ieder geval een directe verbinding op de relaties met Brussel en Parijs bewerkstelligen en reistijden per trein aanzienlijk doen verkorten.

Vanuit Nederland bezien voorziet een HSL primair in het accommoderen van relatief kort point-to-point verkeer in Europa, bijvoorbeeld met de HSL-Zuid op de verbinding Amsterdam–Brussel–Parijs. Daarmee ontstaan ook via het spoor aantrekkelijke dagrandverbindingen. Voor een HSL liggen op de relaties met Parijs, London en Frankfurt de grootste vervoerstromen, die in potentie een deel van het luchtverkeer zouden kunnen overnemen. De vervoeromvang van het luchtverkeer op die point-to-point relaties is echter te beperkt om investeringen in een HSL te rechtvaardigen, wanneer alleen naar het aantal luchtvaartpassagiers wordt gekeken. Dit is de reden dat in paragraaf 5.3 alleen wordt gekeken naar luchthavens in perspectief van het internationale netwerk van verbindingen.

92

Is het waar dat de hogesnelheidstrein tot circa 800 kilometer qua reistijd kan concurreren met het vliegtuig? Zo nee, tot welke afstand dan?

Ja, zie voor uitleg verder antwoord 91.

93

Welk deel van de vliegtuigbewegingen op Schiphol heeft nu steden binnen 800 kilometer van railknooppunt Utrecht als bestemming, en welk deel zal dit in 2020 zijn, bij de prognose van 580 000 vliegtuigbewegingen per jaar?

Ruim 20% van de vliegtuigbewegingen op Schiphol in 2008 had luchthavens binnen 800 kilometer als bestemming. Van deze verbindingen wordt voor het overgrote deel gebruik gemaakt door transferpassagiers. Het KiM (KiM/MuConsult, 2007, *Verkenning mogelijkheden HSL als substitutie voor luchtvaart*) identificeert als reële treinalternatieven Brussel, Parijs, Londen en Frankfurt. Deze bestemmingen zijn samen goed voor 14% van de vliegtuigbewegingen (Londen alleen al 9%). Een klein deel hiervan is vrachtluchten. Overigens was het aandeel transferpassagiers op de verbinding met Brussel (1% van de bewegingen) in 2008 92%. Over detailprognoses voor 2020 beschik ik niet.

94

Is het denkbaar dat in 2020 een substantieel deel van het vervoer over afstanden onder de 800 kilometer per hogesnelheidstrein gaat in plaats van per vliegtuig? Zo ja, welke capaciteitsuitbreiding voor het spoor op Schiphol is daarvoor voorzien en/of nodig? Zo nee, waarom niet?

Zie het antwoord op vraag 91.

95

Hoe zal Schiphol in de toekomst omgaan met private ontwikkelaars zoals Chipshol en hoe is de verhouding tussen het ontwikkelbedrijf van Schiphol en private ontwikkelaars?

Schiphol neemt als marktpartij deel aan vastgoedontwikkelingen. In de luchtvaartnota is ingegaan op de verschillende rollen die Schiphol heeft. Er zijn geen aanwijzingen dat Schiphol ten aanzien van commerciële niet-luchtvaartactiviteiten een economische machtspositie heeft of dat er een dusdanig risico op machtsmisbruik bestaat dat er specifieke maatregelen moeten worden genomen. Aangegeven is dat in de analyse die parallel aan de evaluatie van de wet inzake exploitatie van de luchthaven Schiphol wordt uitgevoerd, aandacht wordt besteed aan het vraagstuk van de verschillende rollen van Schiphol.

96

Waarop baseert u de behoefte aan zes luchthavens van nationale betekenis?

De overweging waarom luchthavens van nationale betekenis zijn, ligt in het feit dat deze luchthavens een functie hebben voor de internationale bereikbaarheid van Nederland en de in de Nota Ruimte geïdentificeerde stedelijke netwerken. Zie voor verdere toelichting het antwoord op vraag 98.

97

Wat zijn de voor- en nadelen van een dergelijk groot aantal luchthavens van nationale betekenis?

De voor- en nadelen worden in het antwoord op vraag 98 toegelicht.

Ligt het niet meer voor de hand de luchtvaart te concentreren op een beperkt aantal luchthavens, zodat de overlast, de economische ontwikkeling en de investeringen in infrastructuur worden geconcentreerd?

Het realiseren van de doelen uit de Luchtvaartnota staat centraal, dat wil zeggen het ontwikkelen van de optimale netwerkqualiteit in combinatie met concurrerende en duurzame luchtvaart. De luchthavens van nationale betekenis leveren daaraan een bijdrage. De overweging waarom luchthavens van nationale betekenis zijn, ligt in het feit dat deze luchthavens een functie hebben voor de internationale bereikbaarheid van Nederland en de in de Nota Ruimte geïdentificeerde stedelijke netwerken.

Schiphol is als nationale mainport vanzelfsprekend van nationaal belang. Eindhoven, Lelystad en Rotterdam zijn aanvullend op de functie van Schiphol en hangen daar operationeel mee samen. Voor Rotterdam geldt dit laatste nu al en voor Lelystad en Eindhoven is deze ontwikkeling voorzien.

Groningen, Maastricht en Twente liggen verder van de Randstad, maar zijn wel onderdeel van relevante stedelijke netwerken (zie Nota Ruimte en Pieken in de Delta) en de internationale bereikbaarheid van deze stedelijke netwerken is van nationaal belang.

Het inzetten van meerdere luchthavens naast Schiphol heeft voor- en nadelen. Ze dragen gezamenlijk bij aan de netwerkqualiteit in Nederland en kunnen bijdragen aan ruimtelijk-economische doelen en ambities van Nederland en van een regio (zoals werkgelegenheid en Bruto Nationaal Product). Tegelijkertijd levert vliegen hinder (bijvoorbeeld geluid, ruimtebeslag) op. Uit onderzoek (quick scan kosten-batenanalyse, uitgevoerd in het kader van het Aldersadvies) blijkt dat de totale hoeveelheid hinder bij groei van de luchtvaart lager is als verkeer wordt geaccommodeerd op een aantal luchthavens van nationale betekenis dan als dat verkeer puur wordt geconcentreerd op Schiphol. Dat is een van de redenen voor het kabinet om breder naar luchthavens in Nederland te kijken, dan alleen naar Schiphol. Voor een nadere onderbouwing wordt verwezen naar bijlage C van de Luchtvaartnota.

Wat gebeurt er met de ontwikkeling van regionale luchthavens zolang het aantal van 510 000 vliegbewegingen per jaar op Schiphol niet wordt gehaald?

Het accommoderen van extra vraag vanuit Schiphol is dan puur vanuit capaciteit gedacht nog niet aan de orde. Maar voor een selectieve groei van Schiphol en voor de regionale ontwikkeling van Eindhoven kan het wel nodig zijn om bijvoorbeeld Eindhoven Airport te ontwikkelen. In het convenant Behoud en versterking mainportfunctie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol is afgesproken dat het inzetten van stimuleringsmaatregelen en het ontwikkelen van de regionale luchthavens de marktontwikkeling moet volgen. Timing is dus een zeer belangrijk issue. Voor de timing van investeringen en het feitelijk kunnen accommoderen van extra vliegverkeer worden de marktontwikkelingen continu gemonitord in het kader van het genoemde convenant.

Vraag en aanbod worden op deze wijze zo goed mogelijk op elkaar afgestemd.

Het ontwikkelen van de regionale luchthavens in samenhang met de ontwikkeling van Schiphol gebeurt vanuit het maatschappelijk doel van een optimale internationale bereikbaarheid in combinatie met een concurrerende en duurzame luchtvaart. Timing en onderlinge afstemming van de te nemen stappen en beslissingen voor de regionale luchthavens is cruciaal en vereist een goed samenspel van vele spelers. Ieder vanuit zijn eigen rol en verantwoordelijkheid. De marktpartijen nemen de investerings-

beslissingen, waarbij de marktontwikkelingen en condities en de daarbij behorende onzekerheden en risico's een belangrijke rol spelen. De overheden creëren de juiste condities in de vorm van zorgvuldige besluitvorming, wetgeving, milieukaders, etc. Dit vraagt zorgvuldige procedures die met inbreng van alle belanghebbenden doorlopen moeten worden. Deze kosten tijd en de voorbereiding hiervoor moet daarom tijdig starten.

100

Is het juist dat de bedrijfseconomisch gezien kritische massa voor regionale luchthavens minimaal 50 000 civiele vliegtuigbewegingen en 5 miljoen passagiers is? Zo nee, wat is de kritische massa dan?

Nee dit is niet juist. Er is geen getal te noemen voor de kritische massa om een regionale luchthaven bedrijfseconomisch te exploiteren. Dit verschilt per geval en is bijvoorbeeld afhankelijk van de reeds beschikbare faciliteiten en infrastructuur op een luchthaven, de nieuw te plegen investeringen (en de omvang daarvan), de exploitatiekosten (verkeersleiding, brandweer, security etc) en de te behalen opbrengsten per passagier. Per geval wordt een bedrijfseconomische onderbouwing dan ook op zijn merites beoordeeld.

101

Welke financiële risico's lopen de regionale luchthavens, in de vorm van zich niet uitbetalende investeringen op deze luchthavens, en de rijks-, provinciale en gemeentelijke overheden, door investeringen in infrastructuur en bedrijventerreinen, als blijkt dat op onjuiste gronden uitgegaan wordt van een forse groei van de luchtvaart tot 2020?

Dit risico blijft altijd bestaan. Luchtvaartmaatschappijen bepalen immers zelf vanaf welke luchthaven ze vliegen. Wel worden voor de timing van investeringen de marktontwikkelingen nauwlettend gevolgd. Zie verder antwoord op vraag 99.

102

Wat zijn de gevolgen voor de stedelijke en ruimtelijke ontwikkeling en natuur en landschap bij de regionale luchthavens, als op onjuiste gronden uitgegaan wordt van een forse groei van de luchtvaart tot 2020?

Ik ga ervan uit dat de luchtvaart weer gaat groeien. Hoe snel precies is niet te zeggen, maar de 580 000 vliegtuigbewegingen zullen – als deze niet in 2020 worden gerealiseerd – in elk geval op een ander moment alsnog aan de orde zijn. Ik deel de stelling dan ook niet, dat mogelijk op onjuiste gronden uitgegaan wordt van een forse groei van de luchtvaart tot 2020. Als de groei zich in een lager tempo voordoet heeft dat hooguit positieve consequenties voor bijvoorbeeld de hinder en het milieu. Het is beter om er rekening mee te houden dat de vraag zich kan voordoen dan met de negatieve consequenties te zitten indien er onvoldoende capaciteit is om de vraag te accommoderen.

In het kader van de nationale capaciteitsvraag ziet het kabinet een rol voor Eindhoven en Lelystad. De heer Alders onderzoekt momenteel bij Eindhoven en Lelystad wat de effecten zijn van ontwikkeling van deze luchthavens op de stedelijke en ruimtelijke ontwikkeling, economische effecten en natuur en landschap.

103

Realiseert u zich dat het openhouden van uitbreidingsopties voor zes regionale luchthavens en Schiphol een forse hypotheek legt op de omgeving van deze luchthavens en verwachtingen wekt bij regionale bestuurders die zeker niet overal zullen worden waargemaakt?

Ik realiseer me dat bij de afweging voor ontwikkeling van één of meerdere luchthavens altijd meerdere factoren een rol spelen, zoals economische effecten (waaronder werkgelegenheid), bereikbaarheidseffecten (waaronder reistijd), externe effecten (waaronder geluid, ruimteslag), investeringskosten en draagvlak (onder andere in de regio). Juist op basis van deze factoren heeft het kabinet gekozen voor de lijn zoals gepresenteerd in de Luchtvaartnota.

104

Waarom gaat het kabinet ervan uit dat luchtvaartmaatschappijen zelf tot een herverdeling van vluchten zullen komen en hoe realistisch is deze verwachting, gezien het feit dat bijvoorbeeld EasyJet al heeft aangegeven niet vrijwillig te willen meewerken aan welke uitplaatsing dan ook?

Marktwerking is de beste manier om dit te doen. Luchtvaartmaatschappijen maken op grond van kwaliteit, kosten en verzorgingsgebied een afweging. Dit betekent dat de luchthavens van nationale betekenis moeten zorgen dat zij concurrerend zijn.

EasyJet heeft onlangs aangegeven dat Lelystad (naast Schiphol) een interessante optie zou kunnen zijn. Schiphol stelt een goede systematiek op voor het stimuleren en ontmoedigen van bepaald type verkeer op Schiphol. Dit bespreken wij twee maal per jaar in samenhang met het vraagstuk van benodigde regionale luchthavencapaciteit.

105

Hoe verklaart u de verschillen tussen de aantallen luchthavens op pagina 59 en de aantallen op pagina 56?

Het is spijtig dat deze inconsistentie in de Luchtvaartnota is geslopen. De juiste aantallen staan op pagina 59: circa 75 sportvliegvelden en circa 70 (on shore) heliplatforms. Deze aantallen kunnen in de tijd variëren, omdat het deels gaat om tijdelijke luchthavens.

106

Hoeveel heliplatforms en hoeveel sportvliegvelden zijn er in Nederland?

Zie het antwoord op vraag 105.

107

Welke randvoorwaarden stelt de Europese Unie aan een luchthavensysteem (MAS; Multi Airport System); moeten alle deelnemende luchthavens bijvoorbeeld in dezelfde agglomeratie liggen?

Op 1 november 2008 is Verordening 1008/2008 van de EU in werking getreden. In deze verordening, waarin niet meer gesproken wordt over het begrip «luchthavensysteem», is bepaald dat een lidstaat de verdeling van het luchtverkeer tussen luchthavens na overleg met belanghebbende partijen mag regelen, voor zover aan de volgende voorwaarden is voldaan:

- a) de luchthavens bedienen dezelfde stad of agglomeratie;
- b) de luchthavens worden bediend door adequate vervoersinfrastructuur die, voor zover mogelijk, een directe verbinding verschaft waardoor de luchthaven binnen negentig minuten kan worden bereikt, ook indien daarvoor de grens moet worden overschreden;
- c) de luchthavens zijn via frequent, betrouwbaar en efficiënt openbaar vervoer verbonden met elkaar en met de stad of agglomeratie die ze bedienen, en
- d) de luchthavens bieden de luchtvaartmaatschappijen de nodige diensten en doen niet onnodig afbreuk aan hun commerciële kansen.

Een voorstel voor de verdeling van het luchtverkeer tussen de betrokken

luchthavens moet in overeenstemming zijn met de beginselen van evenredigheid en transparantie en op objectieve criteria gebaseerd zijn. De Europese Commissie moet in kennis gesteld worden van een voorname om de verdeling van het luchtverkeer te regelen en beslist binnen zes maanden na ontvangst van de kennisgeving of de voorgestelde maatregel mag worden toegepast.

Het kabinet kiest er niet voor om een verkeersverdelingssysteem conform de EU-verordening in te stellen, maar laat het aan de marktpartijen over om de verdeling van het verkeer zelf te organiseren. Het kabinet vindt dat het initiatief om de samenhang tussen luchthavens te versterken bij de luchthavenexploitanten ligt.

108

Is het voor een van de vliegvelden Eindhoven, Lelystad, Twente en Niederrhein/Weeze onzeker of het deel mag uitmaken van het Schiphol-MAS?

Aangezien het kabinet er niet voor kiest om een verkeersverdelingssysteem conform de EU-verordening in te stellen (zie antwoord op vraag 107), is de vraag of de genoemde luchthavens aan de hiervoor genoemde EU-randvoorwaarden voldoen niet relevant.

Van het stelsel van samenwerkende luchthavens zoals het kabinet dat voor zich ziet, maken naast Schiphol ook Rotterdam, Eindhoven en Lelystad onderdeel uit. Dit vanwege de samenhang bij het realiseren van optimale internationale bereikbaarheid en het internationale netwerk van verbindingen. Deze luchthavens bedienen deels dezelfde (agglomeratie)-markt van herkomst- en bestemmingsverkeer, hebben met elkaar te maken in verband met de indeling van het luchtruim en zijn in staat om complementaire functies te hebben. Voor Twente en Niederrhein/Weeze geldt dit niet en evenmin voor Maastricht en Groningen/Eelde.

109

Worden Europese randvoorwaarden aan een MAS de komende jaren gewijzigd?

De nieuwe randvoorwaarden voor verkeersverdeling tussen luchthavens zijn op 1 november 2008 van kracht geworden. Een nieuwe wijziging in de eerstkomende jaren is niet waarschijnlijk.

110

Is het waar dat de Luchthaven Twente geen onderdeel zal uitmaken van het stelsel van samenwerkende luchthavens? Zo ja, hoe verklaart u dan uw voorkeur om Twente uitdrukkelijk als mogelijke vestigingsplaats te beschouwen voor de uit te plaatsen vliegbewegingen van Schiphol?

Ja, dat klopt. Het stelsel van samenwerkende luchthavens moet bestaan uit luchthavens die een inhoudelijke samenhang met elkaar vertonen, zoals de overlap van het catchment area en operationele aspecten als gebruik van het luchtruim. Twente voldoet hier niet aan. Dat staat los van de vraag of Twente een strategische rol kan vervullen bij het in directe dan wel indirecte zin accommoderen van 70 000 vliegtuigbewegingen op luchthavens van nationale betekenis.

111

Heeft de regering al concrete stappen gezet in de richting van een nationaal luchthavensysteem bestaande uit Schiphol en Lelystad Airport?

Het kabinet is er voorstander van om de luchthavenexploitanten van Schiphol, Eindhoven, Lelystad en Rotterdam zelf een stelsel van samen-

werkende luchthavens te laten instellen, waarbij een verdeling van het verkeer tot stand komt met behulp van het bieden van de juiste kwaliteit voor de juiste kosten, stimuleringsmaatregelen en operationele restricties. Het Rijk kan hierbij faciliterend zijn, als daar aan de regelgevende kant aanleiding voor is.

112

Zijn er zonder nationaal luchthavensysteem juridische mogelijkheden om vliegtuigbewegingen uit te plaatsen van Schiphol naar Lelystad? Zo ja, welke?

Niet vanuit directe overheidsregelgeving. Wel via de luchthavenexploitanten door een effectief systeem te maken van stimuleringsmaatregelen en operationele aanpassingen waardoor de facto luchtvaartmaatschappijen verleid worden om een bepaalde luchthaven te kiezen. Van actief uitplaatsen zal nooit sprake zijn.

113

Is er in de Luchtvaartnota sprake van een nieuwe definitie van «selectieve ontwikkeling van de luchtvaart»; dit betekende tot voor kort toch het niet meer toelaten van alle soorten vluchten, maar selecteren met het oog op een vermindering van de geluidshinder en op economische toegevoegde waarde, en niets slechts het afstemmen van vraag en aanbod?

Er zijn diverse vragen gesteld over het begrip «selectiviteit». Het huidige selectiviteitsbeleid kent twee aspecten: selectiviteit op het gebied van duurzaamheid en selectiviteit voor het behoud en stimulering van het mainportverkeer op Schiphol.

In de Luchtvaartnota zijn – als antwoord op de motie van de kamerleden Cramer en Tang (Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 29 665, nr. 124) – op pagina 61 en pagina 90 de selectiviteitsmaatregelen beschreven, die zijn gericht op beide aspecten.

Ten aanzien van duurzaamheid worden eisen gesteld aan vliegtuigen die op Nederland mogen vliegen. Vliegtuigen met veel uitstoot en geluid zijn in Nederland op geen enkele luchthaven toegestaan. Daarnaast worden op Schiphol door onder meer tariefstelling verdere selectiviteitsmaatregelen genomen om te zorgen dat de vliegtuigen die het meeste geluid produceren (onderkant Hoofdstuk 3) ook het hoogste tarief betalen. Hetzelfde geldt voor vliegen in de nacht dat leidt tot extra hinder (slaapverstoring). Voor andere luchthavens in Nederland ziet het kabinet graag een vergelijkbare ontwikkeling.

Schiphol heeft als mainport binnen Nederland een uniek product met een grote toegevoegde waarde. Door met een relatief kleine thuismarkt zo'n uitgebreid netwerk van economisch relevante verbindingen aan te bieden, is Schiphol cruciaal voor de Nederlandse economie. Het kabinet en de bestuurders en bewoners uit de regio van de luchthaven zijn het er over eens dat de mainportfunctie van Schiphol moet worden behouden, maar dat Schiphol niet ongebreideld kan groeien. Om deze reden wordt enerzijds een capaciteit tot en met 2020 vastgesteld en anderzijds voor Schiphol selectiviteitsbeleid ingezet dat gericht is op het behoud van de mainportfunctie. Hierover zijn in een convenant tussen het Rijk en Schiphol nadere afspraken gemaakt.

De gekozen inzet voor de luchthaven Schiphol betekent dat het voor een gewenste ontwikkeling van Schiphol (namelijk het binnen de gestelde capaciteitsgrens accommoderen van grotendeels mainportgebonden verkeer) nodig is dat capaciteit op andere luchthavens wordt aangewend (het verkeer moet immers ergens heen), in eerste instantie Eindhoven en Lelystad. Dit is ook in een KBA onderbouwd. In het proces dat door de heer Alders voor deze beide luchthavens is ingezet, wordt nadrukkelijk bekeken welk type vliegverkeer past bij de regionaal-economische ontwik-

kelingen van de beide regio's. Het gaat dus niet alleen om kwantiteit (aantal vliegtuigbewegingen), maar vooral ook om regionale kwaliteit.

114

Kunt u verduidelijken wat u verstaat onder het begrip «selectiviteit», als volgens de Luchtvaartnota bestaande verbindingen moeten worden onderhouden en nieuwe verbindingen moeten worden gerealiseerd (zie pagina 6 van de nota); op welke verbindingen heeft het begrip selectiviteit dan betrekking?

Het begrip selectiviteit heeft in eerste instantie betrekking op het behouden van ruimte voor mainportgebonden verkeer op Schiphol zoals ook aan de Alderstafel is overeen gekomen. Zie het antwoord op vraag 113 voor verder toelichting.

115

Welke gevolgen hebben marktontwikkelingen op de beoogde selectieve ontwikkeling van de luchtvaart?

In het convenant behoud en versterking mainport functie en netwerk-kwaliteit luchthaven Schiphol hebben partijen aangegeven van mening te zijn dat gezien de beperkte groeiverwachting voor de luchtvaart voor de korte termijn de invoering van stimuleringsmaatregelen een tijdshorizon moet hebben die past bij de marktontwikkeling. Voor de timing van het inzetten van stimuleringsinstrumenten voor de selectieve ontwikkeling van Schiphol worden de marktontwikkelingen gevolgd. Afgesproken is dat besluitvorming over de implementatie van deze maatregelen voor 31 december 2012 plaatsvindt of zoveel eerder als de grens van 95% van het plafond van 510 000 vliegtuigbewegingen in zicht komt. Over het convenant en de hierboven besproken punten vindt tweejaarlijks overleg plaats.

116

Welke gevolgen hebben wijzigingen (in richting of tempo) van de beoogde selectieve ontwikkeling?

In het Convenant behoud en versterking mainport functie en netwerk-kwaliteit luchthaven Schiphol is afgesproken dat ten behoeve van het in antwoord op vraag 115 genoemde overleg door Schiphol Group tenminste twee maal per jaar een overzicht wordt gegeven van de groei van het aantal vliegtuigbewegingen in relatie tot het plafond op Schiphol, de ontwikkeling van het aandeel mainportgebonden verkeer in verhouding tot de ontwikkeling van het aandeel niet-mainportgebonden verkeer, de ontwikkeling van het aantal vliegtuigbewegingen in de nacht en vroege ochtend in relatie tot de afgesproken beperkingen, de ontwikkeling van het aandeel niet-mainportgebonden verkeer in de nacht en vroege ochtend en de ontwikkeling van het aandeel mainportgebonden verkeer in de piekuren.

Hierbij is geconstateerd dat het genoemde overzicht bepalend is voor de wijze en het tijdstip waarop invulling wordt gegeven aan de implementatie van de stimuleringsmaatregelen ten behoeve van de selectieve ontwikkeling van Schiphol.

117

Waarom is het begrip «selectiviteit» in de Luchtvaartnota alleen voor Schiphol concreet uitgewerkt; geldt voor de andere luchthavens dat het beleidsuitgangspunt is dat alle vraag wordt gefaciliteerd?

Voor Schiphol zijn hierover al concrete afspraken gemaakt aan de Alders-tafel. Voor Lelystad en Eindhoven maakt dit onderdeel uit van het traject van de heer Alders aldaar. Zie verder het antwoord op 113.

118

Waarom wordt het begrip selectiviteit in de Luchtvaartnota louter ingevuld op basis van de criteria van wel of geen hub-gebonden karakter (om te bepalen welke vluchten kunnen worden uitgeplaatst) en de technologische geavanceerdheid van vliegtuigen?

Omdat de schaarste in capaciteit begint bij Schiphol en het een publiek belang is om de mainportfunctie van Schiphol te behouden. Zie ook het antwoord op 113.

119

Kunt u de Kamer uw huidige visie op het begrip selectiviteit doen toekomen op het punt van vliegverkeer dat essentieel/minder essentieel is voor de kwaliteit van het verbindingennetwerk van Schiphol?

In de Luchtvaartnota (zie pagina 56) is onderscheid gemaakt tussen een vijftal marktsegmenten: 1) Skyteam, 2) overige full service carriers, 3) luchtvaartmaatschappijen voor (zakelijk) point-to-pointbestemmingen (ook low-cost), 4) full freighters en 5) luchtvaartmaatschappijen voor niet-zakelijke point-to-pointbestemmingen. Hierbij is ook aangegeven in hoeverre deze bijdragen aan de netwerkkwaliteit op Schiphol. Alle segmenten met uitzondering van het niet-zakelijke point-to-pointverkeer dragen in enige mate bij aan de mainportfunctie van Schiphol.

120

Bent u bereid om voor de luchthavens van «nationaal belang» algemene regels op te stellen uit het oogpunt van selectieve, duurzame ontwikkeling en de bescherming van de gezondheid en leefkwaliteit van de omwonenden van luchthavens?

De wet RBML omvat onder meer de verplichting om voor iedere luchthaven een commissie regionaal overleg luchthaven in te stellen (zogenoemde CRO's). Op grond van de wet heeft deze commissie de taak om door overleg van diverse betrokkenen, waaronder ook de omwonenden, een gebruik van de luchthaven te bevorderen dat zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van die betrokkenen. In een commissie kunnen afspraken worden gemaakt over het gebruik, zodat een luchthaven zo optimaal mogelijk in zijn omgeving functioneert. Het gaat er vooral om dat de belangrijkste betrokkenen, m.n. de exploitant, de gebruikers, de luchtverkeersdienstverlening en de gemeente(n), hun taken of bevoegdheden ten aanzien van een luchthaven zoveel mogelijk op elkaar afstemmen. Daarnaast worden specifieke regels vastgelegd in de aanwijzingen van de verschillende luchthavens.

121

Kunt u de Kamer het rapport «Ontwikkeling van een houdbaar afwegingskader voor het luchtvaartpolitieke selectiviteitsbeleid op Schiphol» van SEO van februari 2008 met de verfijning van medio 2008 doen toekomen?

Vooralsnog kan ik u het genoemde rapport niet toesturen, omdat het bedrijfsvertrouwelijke gegevens bevat en het onderzoek niet officieel is afgerond. Indien het alsnog tot afronding van het SEO-onderzoek komt, zal ik u het eindrapport doen toekomen.

In 2007 heeft SEO van de ambtelijke werkgroep Selectiviteit opdracht gekregen om een houdbaar afwegingskader te ontwikkelen voor het luchtvaartpolitieke selectiviteitsbeleid op Schiphol. SEO moest dit doen in

nauwe afstemming met de betrokken luchtvaart- en luchthavenbedrijven die daarvoor de benodigde bedrijfsvertrouwelijke gegevens moesten verstrekken. Omdat niet alle benodigde bedrijfsgegevens ter beschikking konden worden gesteld was SEO niet in staat om het door haar ontwikkelde kader ook daadwerkelijk te toetsen. Aangezien het afwegingskader niet kon worden afgerond, blijft het rapport een voorlopig karakter houden en bevat het bovendien bedrijfsvertrouwelijke gegevens, waardoor het niet voor verdere verspreiding geschikt is.

De met het ontwikkelen van het genoemde afwegingskader opgedane ervaringen hebben wel geholpen om de discussie over selectiviteit binnen de Commissie van der Zee een impuls te geven. Het advies van de Commissie is een weergave van die discussie. Het rapport van SEO, met de update-poging in 2008, vormt, onvolledig als het is, ook geen onderbouwing van de Luchtvaartnota. Hiervoor is gebruik gemaakt van een separate netwerkanalyse van OC&C Strategy consultants (december 2007).

In het kader van de in de Luchtvaartnota aangekondigde Vergunningennota wordt gekeken of de werkzaamheden van SEO alsnog voortgezet kunnen worden. Dit is afhankelijk van het budget en de medewerking van marktpartijen.

122

Wanneer komt er een vervolg op het SEO-rapport over selectiviteitsbeleid met criteria voor prioriteiten van netwerkverbindingen voor een selectieve ontwikkeling van het luchtverkeer op Schiphol?

Zie het antwoord op vraag 121.

123

Verstaat u onder selectiviteit ook het nastreven van een verschuiving van vluchten naar passagiersbewegingen via het spoor? Zo ja, waarom besteedt u daar geen aandacht aan in de Luchtvaartnota?

Nee, op dit moment wordt dit niet onder selectiviteit verstaan en is dit ook niet meegenomen in de Luchtvaartnota. Zie voor verdere uitwerking de antwoorden op de vragen 90 en 91.

124

Waarom spreekt de Luchtvaartnota over het verplaatsen naar het buitenland (of vraaguitval) van luchtvaart waarvoor in Nederland geen plaats meer is?

Het kabinet heeft ervoor gekozen om de verwachte markt vraag van 580 000 vliegtuigbewegingen te accommoderen in Nederland. De baten van het verplaatsen van vluchten naar het buitenland (geen toename van de hinder in Nederland) wegen niet op tegen de kosten (verlies aan reistijd) en verlies aan economische baten.

Op pagina 60 wordt overigens bedoeld dat als er bij groei van de vraag naar luchtvaart geen capaciteit (aanbod) wordt gecreëerd er sprake zal zijn van verandering in reispatronen. Mensen zullen niet meer reizen of hun reis vanuit het buitenland gaan maken.

125

Is bij de opmerking over het over het verplaatsen van luchtvaart naar het buitenland overwogen dat het vervoer ook per hogesnelheidstrein (of auto) kan plaats vinden?

Zie 126.

126

Zou het voor de BV Nederland nadelig zijn als de hogesnelheidstrein een deel van het vervoer per vliegtuig overneemt en wat zou dit betekenen voor de broeikasgasemissies en de luchtvervuiling per reiziger?

Voor het eerste deel van het antwoord wordt verwezen naar het antwoord op vraag 91.

Voor wat betreft de broeikasgasemissies: indien nieuwe HSL-verbindingen in de toekomst zich zouden ontwikkelen tot een bruikbaar alternatief voor bepaalde luchtvaartverbindingen zou dit een daling in broeikasgasemissies kunnen betekenen.

127

Op welke regionale luchthavens doelt u precies onder punt 1 in het kader op pagina 61 van de Luchtvaartnota (Uitbreiding regionale luchthaven-capaciteit)?

Het gaat hier in eerste instantie om de luchthavens Eindhoven en Lelystad, waarvan het kabinet heeft aangegeven om in het kader van de nationale capaciteitsvraag de mogelijkheden te creëren om het niet-mainportgebonden verkeer te accommoderen.

128

Waarom stelt u bereid te zijn tot verder capaciteitsuitbreiding op luchthavens van nationale betekenis?

Het kabinet heeft besloten om op basis van een marktverwachting van 580 000 vliegtuigbewegingen in 2020 in totaal ruimte te maken voor 510 000 vliegtuigbewegingen op Schiphol en 70 000 extra vliegtuigbewegingen op luchthavens van nationale betekenis (in eerste instantie Eindhoven en Lelystad). Een uitgebreide onderbouwing voor deze keuze is opgenomen in bijlage C van de Luchtvaartnota.

129

Welke stappen worden tot 31 december 2012 ondernomen ter voorbereiding op besluitvorming over mogelijke verdere capaciteitsuitbreiding op luchthavens van nationale betekenis?

Het kabinet ziet Eindhoven en Lelystad in eerste instantie als de luchthavens, die bij voldoende belangstelling uit de markt, draagvlak in de regio en passend bij de ruimtelijk economische ontwikkeling van de regio een rol kunnen hebben in het accommoderen van 70 000 niet-mainportgebonden vliegtuigbewegingen in het kader van de nationale capaciteitsvraag. Daarbij wordt als richtgetal ingezet op een gelijke verdeling over Eindhoven en Lelystad in 2020 uitgaande van een gefaseerde aanpak. Eerst zal de heer Alders met zijn advies komen over de mogelijkheden en het draagvlak om op Eindhoven en Lelystad 70 000 vliegtuigbewegingen te accommoderen. Daarna stelt het kabinet een kabinetsreactie op (voor Lelystad in relatie tot de RAAM-brief). Om ruimte te maken voor 70 000 niet-mainportgebonden vliegtuigbewegingen zal daarna een luchthavenbesluit onder de RBML wet moeten worden voorbereid. Voor Lelystad geldt voor de periode tot en met 2015 dat de lopende aanwijzingsprocedure doorgang zal vinden. Hierin wordt uitgegaan van het verzoek van de exploitant van Lelystad Airport om een aanwijzingsbesluit voor 5 000 vliegtuigbewegingen te nemen. Voor Eindhoven zullen verdere bestuurlijke afspraken worden gemaakt, met een fasering tot 2015 en voor de periode 2015–2020, waaronder verder burgermedegebruik op de militaire luchthaven Eindhoven kan plaatsvinden.

In de Luchtvaartnota is aangegeven dat bij groei van de luchthaven Lelystad, de militaire verkeersstromen naar de Vliehors Range zullen verschuiven richting (het plaatselijk luchtverkeersleidingsgebied van) Lelystad. Dit is onjuist. De consequenties van groei op Lelystad dienen nader te worden uitgewerkt. Voor wat betreft ontwikkeling van de luchthaven van Lelystad met de huidige aanwijzingsprocedure is de verwachting dat een zeer beperkte verschuiving van de militaire verkeersstromen naar het noordoosten nodig is. De consequenties van verdere groei na 2015 dienen, in het kader van de regionale Alderstafel, op hoofdlijnen in kaart te worden gebracht. Hierbij geldt dat verschuiving van militaire verkeersstromen richting het plaatselijk luchtverkeersleidingsgebied in geen geval aan de orde is. De provincie Flevoland en de gemeente Lelystad zijn hierover reeds per brief geïnformeerd.

130

Wat is de reden dat dit kabinet al projecten voorbereidt die pas in de verre toekomst noodzakelijk zijn, gezien de terugval in de groei van de luchtvaartmarkt; zou, gezien de grote onzekerheid en de beschikbare tijd, niet kunnen worden volstaan met het reserveren van ruimte?

Voorop staat dat het Aldersakkoord over de verdere ontwikkeling van Schiphol één en ondeelbaar is, maar ik ben me wel bewust van de huidige terugval in de marktvrage. Echter, tijdige voorbereiding van projecten blijft ook in een tijdelijk teruglopende markt noodzakelijk. Ik heb de heer Alders gevraagd om gezamenlijk met marktpartijen te komen tot een tijdspad van de ontwikkeling van het aantal vliegtuigbewegingen tot 580 000, waarbij met name ingegaan wordt op de ontwikkelingen op de korte termijn en de consequenties van de huidige groeivertraging voor het tijdstip waarop de afspraken uit het Convenant Behoud en versterking mainportfunctie en netwerkwaliteit luchthaven Schiphol worden geëffectueerd.

131

Kunt u een overzicht geven van de overheidsmiddelen die sinds 1999 naar de verschillende regionale vliegvelden zijn gevloeid in de vorm van directe overheidssteun door landelijke, provinciale of gemeentelijke overheden, in de vorm van het aanvullen van tekorten van regionale luchtverkeersleidingen door de Luchtverkeersleiding Nederland of anderszins?

Op dit moment is het niet goed mogelijk een volledig overzicht te geven van alle overheidsmiddelen (landelijk, provinciaal, gemeentelijk) die sinds 1999 naar de regionale luchthavens zijn gegaan. Dit vergt een uitgebreide inventarisatie bij rijk, regionale en lokale overheden. Wel kan ik u enkele hoofdlijnen aanreiken die u helpen een globaal overzicht te krijgen. In 1997 is de nota Regionale Luchthavenstrategie, de zogenoemde RELUS-nota (kamerstuk II 1996–1997 25 230, nrs. 1–2), met de Tweede Kamer besproken. De daarin opgenomen beleidsmaatregelen betreffen in hoofdzaak het beëindigen van de financiële betrokkenheid van het rijk bij de regionale luchthavens. Tot die tijd was het gebruik dat de rijksoverheid, in het algemeen als mede-aandeelhouder, 40 procent van de exploitatietekorten van de regionale luchthavens compenseerde en de regio de overige 60 procent. Besloten werd om de subsidierelatie tussen het Rijk en de regionale luchthavens te beëindigen middels een afkoop van toekomstige exploitatietekorten. Daartoe zijn in 2001 overeenkomsten gesloten, waarbij niet alleen afkoopsommen van toekomstige exploitatietekorten zijn toegekend, maar ook investeringsbijdragen om de luchthaven met een goed perspectief aan publieke en private partijen in de regio over te doen. Dit laatste was nodig om ook afstand te kunnen doen van het aandeelhouderschap in een aantal van deze luchthavens. Het rijk heeft sinds 2001 geen exploitatiebijdragen meer betaald en uitsluitend de

verplichtingen inzake investeringsbijdragen conform de overeenkomsten nagekomen.

Met betrekking tot de bijdragen voor verkeersleiding geven de jaarverslagen van de LVNL een uitstekend overzicht. In principe zijn de tarieven van de LVNL kostendekkend voor alle luchthavens tezamen. Recent is de tarifiering van LVNL gewijzigd. Deze wijziging vindt zijn grondslag in de implementatie van het Single European Sky verordeningenpakket in de Nederlandse wetgeving. Hierdoor is het mogelijk dat op basis van het «full cost recovery principe» één kostendekkend ATC-tarief wordt berekend op alle Nederlandse luchthavens voor alle gebruikers.

132

Hoe verwacht u dat deze geldstromen naar de regionale vliegvelden zich in de toekomst zullen ontwikkelen?

Vanuit het Rijk zijn momenteel geen verdere toezeggingen dan op grond van de overeenkomsten van 2001 aangegaan. Exploitatiebijdragen worden in principe niet meer gegeven; investeringsbijdragen worden conform de gemaakte afspraken toegekend. Omdat sommige investeringen nog lopen, zal ook in de komende jaren nog verdere afrekening plaatsvinden. Uiteindelijk zal ook hieraan een einde komen. De facto geldt daarbij dat de gebruikers van Schiphol betalen voor een verlieslatende verkeersleidingsdienstverlening op enkele regionale luchthavens. Dit wordt dus niet door de overheid gesubsidieerd, maar komt uit de totale gebruikersbijdrage voor verkeersleiding in Nederland. Voor luchthaven Twente geldt hetgeen ik u separaat heb gestuurd.

Vanuit regionale en lokale overheden verwacht ik dat publieke geldstromen naar regionale vliegvelden steeds verder zullen afnemen. Publieke geldstromen naar regionale vliegvelden moeten immers voldoen aan de EU-richtsnoeren voor de financiering van luchthavens uit 2005. Omdat de exploitatie van regionale luchthavens wordt gezien als een economische activiteit, is al gauw sprake van staatssteun en die kan alleen verenigbaar met het EU-verdrag verklaard worden als deze aan strikte voorwaarden voldoet.

Met betrekking tot luchtverkeersleiding geldt een nieuw tarievenstelsel dat in beginsel kostendekkend is. Bij dit heffingenregime wordt uitgegaan van het principe dat alle kosten die worden gemaakt voor luchtverkeersdienstverlening op alle Nederlandse luchthavens (one group of airports) worden verrekend door middel van één tarief dat geldt voor alle gecontroleerde luchthavens.

133

Hoe gaat het kabinet er voor zorgen dat de stimuleringsmaatregelen ten behoeve van de regionale luchthavencapaciteit geen verkapte staatssteun, via de kas van Schiphol, aan de regionale luchthavens wordt?

Er is in de luchtvaartnota geen sprake van stimuleringsmaatregelen in geldelijke zin voor regionale luchthavens. Daarmee is het doorsluizen van publiek geld via de kas van Schiphol naar de regionale luchthavens waarin Schiphol participeert, niet aan de orde.

Voor zover Schiphol zelf gelden aan zijn dochtermaatschappijen ter beschikking stelt, is er geen sprake van (verkapte) staatssteun. Het betreft hier bedrijfsmatige beslissingen binnen de groepsmaatschappij.

Alleen in het geval (financiële) beslissingen aan de orde zijn die de instemming van de aandeelhouders behoeven, moet getoetst worden of er sprake kan zijn van staatssteun in strijd met het EG-Verdrag. Het gaat dan immers om de allocatie van het vermogen van de onderneming. Dit

vermogen is, gegeven het publieke aandeelhouderschap, publiek eigendom. Indien zulks aan de orde is, zal het kabinet de toetsing ter hand nemen. Leidraad daarbij zijn de Richtsnoeren van de Europese Commissie voor de financiering van luchthaveninfrastructuur van 2005.

134

Kunt u overzichtelijk aangeven welke maatregelen u wilt gebruiken om een eventuele groei in de luchtvaart te kunnen beteugelen?

De ambitie van het kabinet is niet om een eventuele groei van de luchtvaart te kunnen beteugelen. De ambitie van het kabinet is om een optimale netwerkqualiteit te ontwikkelen in combinatie met concurrerende en duurzame luchtvaart. Daar hoort voor het kabinet geen maximale groei van het aantal vliegtuigbewegingen bij, maar een selectieve en gerichte ontwikkeling van het netwerk, waarin rekening wordt gehouden met aspecten als luchtruim, veiligheid, hinderbeperking, concurrentiekracht etc.

Om de optimale netwerkqualiteit te realiseren zet het kabinet in op een set aan formele en informele sturingsinstrumenten. Formele sturingsinstrumenten (zoals wet- en regelgeving) zijn primair bedoeld om publieke belangen te borgen, terwijl informele sturingsinstrumenten (effectieve doelgerichte samenwerkingsstructuren zoals de Alderstafel) zich richten op het gezamenlijk met de betrokken partijen realiseren van een maatschappelijk doel (zoals netwerkqualiteit).

135

Waarop baseert u het aantal van 580 000 vliegtuigbewegingen dat geacommodeerd zou moeten worden en hoe komt u tot de scherpe verdeling tussen 510.00 op Schiphol en 70 000 bij andere luchthavens?

Het aantal van 580 000 vliegtuigbewegingen op Schiphol in 2020 is gebaseerd op de marktverwachting van de vraag van de sectorpartijen en komt uit het Aldersakkoord van 1 oktober 2008. Het gaat om een neerwaarts bijgestelde groeiverwachting uit april 2008 (destijds was prognose 600 000 vliegtuigbewegingen in 2020). Een volumeplafond van maximaal 510 000 vliegtuigbewegingen op Schiphol in 2020 is het resultaat van de besprekingen aan de Alderstafel. 70 000 van de 580 000 vliegtuigbewegingen in 2020 zijn niet-mainport Schiphol gebonden. Het accommoderen van deze 70 000 vliegtuigbewegingen geldt voor partijen als onderdeel van het één en ondeelbare Aldersakkoord. De Luchtvaartnota is mede gebaseerd op het Aldersadvies en het kabinetsstandpunt daarover zoals besproken met de Tweede Kamer in februari 2009.

136

Komen de in de Luchtvaartnota opgenomen groeiscenario's overeen met de cijfers uit de sector, met name van de netwerkaanbieders?

De cijfers uit de Luchtvaartnota komen overeen met de marktverwachting die in oktober 2008 gedaan is in het kader van het Aldersproces voor Schiphol. Gezien de huidige marktontwikkeling is het wenselijk om het tijdpad van de marktprognose nogmaals te bekijken ten behoeve van het effectueren van de afspraken uit het Convenant behoud en versterking mainportfunctie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol. SEO heeft in april 2009 nog aangegeven dat 580 000 in 2020 een realistisch scenario is en dat als de groei vertraagd is, dit (hooguit) een vertraging betekent van het moment waarop de 580 000 bereikt wordt. Voorop staat dat het Aldersakkoord over de verdere ontwikkeling van Schiphol één en ondeelbaar is, maar ik ben me wel bewust van de teruglopende marktvaart. Daarom heb ik de heer Alders gevraagd om gezamenlijk met marktpartijen te komen tot een tijdpad van de ontwikkeling van het aantal

vliegtuigbewegingen tot 580 000, waarbij met name ingegaan wordt op de ontwikkelingen op de korte termijn en de consequenties van de huidige groeivertraging voor het tijdstip waarop de afspraken uit het Convenant behoud en versterking mainportfunctie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol worden geëffectueerd.

137

Deelt u de verwachting die in de luchtvaartwereld geuit wordt, dat de economische crisis zo diep is dat het vervoer van passagiers en vracht pas over vijf á tien jaar weer op het niveau is van 2007/2008?

Zie het antwoord op vraag 136.

138

Is het waar dat er in 2008 al een dalende trend was in de vraag naar luchtvervoer? Zo ja, is het waar dat dit mede een gevolg was van de hoge brandstofkosten? Is het juist dat een mogelijk economisch herstel gepaard zal gaan met opnieuw stijgende brandstofkosten, omdat de vraag naar olie dan weer zal toenemen? Is dan de conclusie te trekken dat een eventueel economisch herstel niet per definitie het herstel van de luchtvaartsector zal betekenen?

Het klopt dat er in 2008 reeds een dalende trend was, mede ten gevolge van de hoge brandstofkosten. Over de ontwikkeling van de brandstofkosten na economisch herstel kan ik geen voorspelling doen.

139

Kunt u ingaan op de berichtgeving in het Financieel Dagblad d.d. 9 juni 2009, waarin gesteld wordt dat de luchtvaartsector in 2008–2009 in totaal zo'n 20 miljard euro verlies maakt, en daarbij uiteenzetten wat de gevolgen zullen zijn van deze verliezen?

De uitspraken van IATA-voorzitter Bisignani onderstrepen dat de luchtvaart sterk wordt geraakt door de economische crisis. De luchtvaart is bij uitstek een conjunctuurgevoelige sector, waarin in de economisch slechte tijden vaak grote verliezen worden gemaakt en in betere tijden de winstmarges meestal relatief klein zijn. De gevolgen van de huidige crisis zijn moeilijk in te schatten, deze zullen mede afhangen van de duur van de economische crisis. Te verwachten is dat vooral de kleinere luchtvaartmaatschappijen die geen aansluiting hebben gevonden bij de grote wereldwijde allianties het erg zwaar zullen krijgen en dat meer faillissementen kunnen volgen. Ook de grote maatschappijen hebben het erg moeilijk en zullen drastisch in hun capaciteit, netwerk en kosten moeten snijden. Ook zal de crisis het lopende consolidatieproces in de luchtvaart versnellen. Juist nu is het belangrijk om goede concurrentievoorwaarden te creëren waardoor de luchtvaart in Nederland deze moeilijke periode kan overleven en zelfs versterkt uit de crisis kan komen. De in de Luchtvaartnota genoemde maatregelen en initiatieven, waaronder die gericht op het bevorderen van een concurrerend kostenniveau, zijn daarop gericht.

140

Kunt u een berekening overleggen en de belangrijkste concrete factoren benoemen waarmee wordt aangetoond dat ondanks de afwezigheid per saldo van groei op Schiphol sinds 2000 en ondanks een zeer diepe economische crisis, waardoor het vervoer op Schiphol dit jaar naar verwachting tot onder de 400 000 vliegbewegingen zal wegzakken, er in 2020 580 000 vliegtuigbewegingen zullen zijn (en er dus vanaf 2011 jaarlijks minstens 5% groei in vliegbewegingen plaatsvindt)?

Bij een resultaat van 580 000 vliegtuigbewegingen in 2020 wordt uitgegaan van gemiddeld een groei van 4% in plaats van 5% en wordt uitgegaan van een daling van het vliegverkeer tot en met 2010 tot onder de 400 000 vliegtuigbewegingen.

Aanleiding voor de prognose was dat de Alderstafel een uitgangspunt wilde formuleren voor het advies. De Alderstafel heeft zich bij het uitbrengen van het advies aanvankelijk gebaseerd op 600 000 vliegtuigbewegingen voor de groei van Schiphol tot 2020. In het licht van de zich destijds aandienende recessie is dit later verlaagd naar 580 000. SEO heeft in het rapport «het realiteitsgehalte van 580 000 vliegtuigbewegingen op Schiphol in 2020» beschreven op basis van welke berekening SEO 580 000 vliegtuigbewegingen nog steeds realistisch acht. Het op nul stellen van de vliegbelasting maakt het realiteitsgehalte van de 580 duizend bewegingen volgens SEO een stuk groter.

De genoemde berekeningen van SEO zijn een toets op het realiteitsgehalte van eerder in het kader van het Aldersproces uitgevoerde berekeningen. Uit de eerdere berekeningen was gebleken dat als naar de uitkomsten voor de verschillende scenario's wordt gekeken 580 000 vliegtuigbewegingen een uitkomst is die redelijk in het midden zit. Deze prognose werd door de partijen aan de Alderstafel gedeeld en de heer Alders is hier daarom in zijn proces van uitgegaan.

Bij het SEO-onderzoek staat de vraag centraal of er risico wordt gelopen dat zich in 2020 capaciteitstekorten voordoen en onder welke omstandigheden dit het geval is. Daarom is het SEO uitgegaan van de voor de groei meest gunstige omstandigheden en is het hierbij behorende groei-scenario gehanteerd. De conclusie van SEO is dat onder de aanname dat de economie weer sterk aantrekt en het netwerk van AF/KLM voor een belangrijk deel vanuit Schiphol wordt bediend 580 000 vliegtuigbewegingen in 2020 een realistische uitkomst is.

Uiteindelijk gaat het overigens niet om de prognose, maar gaat het om de in de luchtvaartnota opgenomen doelstelling om te komen tot een optimale netwerkqualiteit in combinatie een duurzame en concurrerende luchtvaart. De gehanteerde prognose is een hulpmiddel om de inzet van selectiviteitsmaatregelen hiertoe op het juiste tijdstip in te zetten.

141

Kunt u een probabilistische in plaats van een deterministische prognose laten maken voor het aantal vliegbewegingen in 2020?

Het SEO onderzoek is deels een probabilistische prognose.

142

Welke verwachting heeft de KLM over de ontwikkeling van haar vervoer via Schiphol op dit moment (medio juni)?

Het aantal boekingen in juli en augustus ligt voor Nederlandse markt 5% hoger dan vorig jaar. De groei komt volledig voor rekening van meer vakantieverkeer. Er is nog geen terugkeer van zakelijk verkeer dat wegviel door de crisis en dat een belangrijk aandeel had in de vervoersstromen. In acht dient genomen te worden dat de Nederlandse markt slechts een deel van het totale vervoer van KLM via Schiphol vertegenwoordigt. De groei van de Nederlandse markt ten opzichte van vorig jaar is voor een belangrijk deel te verklaren doordat het vervoer in juli/augustus 2008 na invoer van de vliegbelasting inzakte; er is dus sprake van herstel. Daarbij dient eveneens in acht te worden genomen dat de marges die momenteel in de luchtvaart worden behaald historisch laag zijn: de crisis heeft een zeer aanzienlijke impact op de yield (verdiencapaciteit).

143

Is het waar dat de hubs in het Midden-Oosten gunstig liggen voor de transfer van Amerika naar Zuid-Oost-Azië en dat dit juist belangrijke verbindingen zijn waarop veel groei wordt verwacht?

De hubs in het Midden-Oosten zoals Dubai hebben inderdaad een geografisch gunstige ligging voor transferverbindingen. Luchtvaartmaatschappijen als Emirates, Etihad en Qatar Airways die deze luchthavens als thuisbasis hebben, ontwikkelen zich tot grote spelers en concurrenten voor onder meer de grote Europese maatschappijen.

Wellicht zullen verbindingen tussen Amerika en Zuid-Oost Azië iets sterker groeien dan andere verbindingen, omdat Zuid-Oost Azië structureel een hogere economische groei kent dan andere delen van de wereld. De ontwikkeling van Schiphol zal overigens nauwelijks beïnvloed worden door deze relatief sterke groei. De transfermarkt tussen Amerika en Zuid-Oost Azië voor Schiphol is immers van beperkt belang voor Schiphol (zie 145).

144

Verwacht u, ook gezien de sterke uitbouw van bijvoorbeeld de luchtvaartmaatschappij Emirates, dat de hubs in het Midden-Oosten geduchte concurrenten zullen zijn voor de transfer via de West-Europese luchthavens? Zo neen, waarom niet?

Zie het antwoord op vraag 143.

145

Welk aandeel had de transfer van Amerika naar Zuid-Oost Azië (India, zuidelijke helft China, Vietnam, Indonesië, enzovoorts) op Schiphol in 2007 en welk aandeel is voor deze verbindingen in de prognoses voor 2020 berekend; zou dit aandeel ook nagenoeg nul kunnen zijn in 2020 en wat betekent alleen deze factor al voor de prognose voor 2020?

Het aandeel transferpassagiers van Amerika naar Zuid-Oost Azië in het totaal aantal passagiers op Schiphol bedroeg in 2007 ca. 1%. Een prognose voor 2020 is op dit detailniveau niet beschikbaar. Voor de totaalprognose van het aantal passagiers en vliegtuigbewegingen op Schiphol in 2020 is de ontwikkeling van het betreffende marktsegment nauwelijks van invloed.

146

Waarom is SEO uitgegaan van de hoogste groeiverwachting (Global Economy, GE-scenario) om te beoordelen of de prognose van 580 000 vliegtuigbewegingen in Nederland in 2020 nog realiteitsgehalte heeft?

Zie het antwoord op vraag 140.

147

Deelt u de mening dat het onderzoek van SEO aantoont dat de prognose van 580 000 vliegtuigbewegingen in Nederland in 2020 niet volkomen onrealistisch is, maar wel erg onwaarschijnlijk?

De conclusie van SEO is dat onder de aanname dat de economie weer sterk aantrekt en het netwerk van AF/KLM voor een belangrijk deel vanuit Schiphol wordt bediend 580 000 vliegtuigbewegingen in 2020 een realistische uitkomst is. Overigens, in het subscenario waarin een grotere rol voor Parijs is weggelegd in de hubontwikkeling komt SEO op 570 000 vliegtuigbewegingen in 2020 en dan is nog niet uitgegaan van het op nul stellen van de vliegbelasting. Indien dat wordt meegenomen, komen de berekeningen uit op 615 000 vliegtuigbewegingen in 2020.

148

Deelt u bovendien ook de mening dat de verwachtingen voor de komende jaren van The Economist, waar SEO vanuit gaat, veel te optimistisch zijn, omdat volgens the Economist in Nederland in 2009 en 2010 sprake is van een economische groei van resp. – 1,9% en + 0.8% (zie tabel 2 in het SEO-onderzoek)?

De laatste maanden zijn economische groeiverwachtingen voor Nederland reeds een aantal malen naar beneden bijgesteld. Over een periode van 10 jaar waar de berekeningen van SEO betrekking op hebben kan echter nog steeds een hoop gebeuren. Daarbij heeft SEO geen verwachtingen uitgesproken over economische groei, maar een scenarioberekening gemaakt. De berekeningen van SEO zijn gebaseerd op een van de vier scenario's van het CPB (die vertaald zijn naar scenario's voor de Nederlandse luchtvaart).

De scenario's van het CPB zijn omgevingsscenario's: beschrijvingen van een mogelijke toekomstige situatie op basis van een groot aantal aannames op een hoog abstractieniveau. De aannames hebben betrekking op zaken als de mate van internationale samenwerking en economische groeiverwachting.

149

Wat bedoelt u met de volgende uitspraak op pagina 64: «Het SEO-onderzoek geeft aan dat de kans, dat er in 2020 580 000 vliegtuigbewegingen gerealiseerd worden, groter is geworden door het op nul stellen van de vliegbelasting»?

Bij de doorrekening van SEO was nog gerekend met de vliegbelasting. SEO heeft ten aanzien van het op nul stellen van de vliegbelasting een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd met als conclusie dat hierdoor de groei-prognose met 45 000 vliegtuigbewegingen naar boven kan worden bijgesteld. Hiermee komt de prognose voor 2020 zelfs in het scenario met een grotere rol voor Parijs in de hubontwikkeling boven de 580 000 vliegtuigbewegingen uit.

150

Kunt u aangeven welke factoren juist bijdragen aan een kleinere kans dat die 580 000 vliegtuigbewegingen gerealiseerd worden en wat daarvan de relatieve bijdrage is?

Factoren van betekenis zijn: economische groei, verdeling hubontwikkeling tussen Schiphol en Parijs en de olieprijs. Wat de relatieve bijdrage is kan niet zonder onderzoek worden aangegeven.

Belangrijkste is de in de Luchtvaartnota opgenomen doelstelling om te komen tot een optimale netwerkqualiteit in combinatie een duurzame en concurrerende luchtvaart. De gehanteerde prognose is een hulpmiddel om de inzet van selectiviteitsmaatregelen hiertoe op het juiste tijdstip in te zetten.

151

Wat wordt in het SEO-onderzoek bedoeld met de volgende zin op pagina 1: «Fundamentele wijzigingen in de plausibiliteit van de gehanteerde uitgangspunten zich sinds 2008 niet voorgedaan.»?

De verwachte invoering van ETS voor de luchtvaart was al bekend, de consolidatie van Air France/KLM is reeds vijf jaar oud en er hebben zich geen nieuwe ontwikkelingen voorgedaan ten aanzien van luchthavens in het Midden Oosten en het hogesnelheidslijnnennetwerk.

Volgens SEO is de enige uitzondering de olieprijs, waarin zich wel nieuwe ontwikkelingen hebben voorgedaan. Wat dit betekent voor de olieprijs in 2020 is echter moeilijk te zeggen.

152

Deelt u de mening dat zich voor en in 2008 zich wel een aantal fundamentele wijzigingen heeft voorgedaan, dat nog niet in de oude prognoseberekeningen voor de door SEO gebruikte groeiscenario's ten behoeve van de Alderstafel was verwerkt, zoals een door het Internationaal Energie Agentschap (IEA) voorspelde olieprijs van circa 100 dollar in 2020, een prijs voor CO₂-uitstoot (via het ETS), consolidatie tot Air France-KLM, sterke ontwikkeling van de Emirates en enkele luchthavens in het Midden-Oosten en een steeds beter verbindingennet met hogesnelheidstreinen in Europa?

Zie het antwoord op vraag 151.

153

Kunt u concreet aangeven hoe elk van bovengenoemde factoren in de oude prognoseberekeningen voor de vier groeiscenario's was opgenomen en wat analytisch gesproken hiervan het effect was op de groeiprognoses?

Zoals in het antwoord op vraag 148 aangegeven, zijn de berekeningen gebaseerd op omgevingsscenario's. De zaken waarnaar gevraagd wordt, worden verondersteld in deze macro-economische scenario's te zitten, maar kunnen niet expliciet naar boven worden gehaald. Zo werkt de macro-economische systematiek niet.

154

Is SEO, voor de analyse op pagina 64 dat bij de verschillende netwerkscenario's de vliegtuigbewegingen in 2020 in de orde van grootte tussen 570 000 en 675 000 liggen, uitgegaan van verschillende economische scenario's om varianten van het scenario met de grootste economische groei (GE-scenario)?

Het SEO heeft een scenarioberekening gemaakt om tot een prognose te komen voor het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol in 2020 (zie ook antwoord op vraag 140). Hierbij zijn drie subscenario's gehanteerd:

- evenwichtige hub-ontwikkeling tussen Parijs en Schiphol (zoals zich tussen 2004 en 2008 heeft voorgedaan);
- een grotere rol voor Schiphol in de hub-ontwikkeling;
- en een grotere rol voor Parijs in de hub-ontwikkeling.

Daarnaast heeft SEO een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd ten aanzien van het afschaffen van de vliegbelasting (was toen nog niet bekend) en lagere economische groei.

Met al deze genoemde varianten ligt het aantal vliegtuigbewegingen in 2020 tussen de 570 000 en 675 000.

155

Waarom heeft SEO ervoor gekozen om te rekenen met de aanname dat «zich vanaf 2010 een krachtig herstel voordoet, met een economische groei binnen Europa van 2.7% per jaar.» (zie pagina 8 in het SEO-onderzoek)?

Dit is conform het beeld dat vorig jaar is geschetst in het GE-scenario voor 2006–2020. SEO heeft dit scenario gehanteerd vanwege de vraagstelling (zie ook het antwoord op vraag 140).

156

Deelt u de mening dat de cijfers van SEO al achterhaald zijn, zoals blijkt uit een persbericht van IATA onder de kop «Demand decline slows but no recovery in sight», dat melding maakt van «3.1% decline in passenger demand and a 21.7% fall in cargo demand compared to April 2008»?

De IATA cijfers hebben betrekking op de korte termijn verwachting en zeggen weinig over de prognose tot 2020 (lange termijn).

157

Hoe verklaart u dat, na alle zorgelijke verhalen over de afbrokkelende positie van Schiphol ten gunste van de Franse luchthaven Charles de Gaulle, nu opeens de omgekeerde ontwikkeling wordt voorzien, blijkens de conclusie van SEO dat de positie van KLM en dus van Schiphol binnen het Air France-KLM-netwerk sterker wordt, wat een extra sterke groei van het aantal vluchten met zich meebrengt (zie pagina 9 in het SEO-onderzoek)?

Dit is geen verwachting van SEO, maar een mogelijke ontwikkeling. De omgekeerde ontwikkeling (vermindering positie Schiphol) is ook mogelijk, maar uiteraard niet gewenst vanuit nationale optiek.

158

Waarom vond u het niet nodig dat het SEO-onderzoek zich primair zou richten op de in de motie Cramer-Tang op kamerstuk 29 665, nummer 123, genoemde factoren (kosten voor CO₂-emissies (ETS), het effect van het Open Skies-verdrag met de VS, de consolidatie van luchtvaartmaatschappijen, de opgekomen concurrerende hubs in het Midden-Oosten en het verbeterde hogesnelheidstreinnetwerk in Europa), maar vooral op de implicaties van de sterk gewijzigde economische omstandigheden (zie pagina 2 in het SEO-onderzoek)?

Zie het antwoord op vraag 151.

159

Bent u bereid alsnog invulling te geven aan de motie Cramer-Tang, voortgaande aan het rondetafelgesprek over de Luchtvaartnota in de Kamer na het zomerreces?

Zoals SEO in zijn rapport heeft aangegeven, zijn op deze punten geen ontwikkelingen geweest die een effect hebben op de prognose op basis van de scenarioberekening. Wel heb ik de heer Alders gevraagd om gezamenlijk met marktpartijen te komen tot een tijdpad van de ontwikkeling van het aantal vliegtuigbewegingen tot 580 000. Zie ook het antwoord op vraag 136.

160

Kan, gezien het feit dat uit het SEO-onderzoek blijkt dat de prognose van 580 000 vliegbewegingen in Nederland in 2020 alleen haalbaar is als de effecten van de crisis meevallen en gevolgd worden door periodes van sterke groei, en als tevens een groot deel van de groei binnen het Air France-KLM-netwerk voor een belangrijk deel neerslaat binnen Nederland, gesteld worden dat als de factoren uit de motie Cramer-Tang wel bij het onderzoek betrokken zouden zijn, die prognose mogelijk niet meer haalbaar zou zijn gebleken?

Nee, dit kan niet zonder meer worden gesteld. Voor de relatie tussen de factoren uit de motie Cramer en de uitgevoerde berekeningen verwijs ik naar het antwoord op vraag 151.

161

Is het juist dat Alders zijn prognose van 580 000 vliegtuigbewegingen ergens midden tussen de toenmalige prognoses van de vier groei-scenario's heeft gekozen? Zo ja, waarom verlaagt u de prognose van 580 000 niet met hetzelfde percentage als de geactualiseerde GE-prognoseberekening, die met 25% (aantal vliegbewegingen) á 30% (aantal passagiers) naar beneden is bijgesteld?

Zoals ik ook in antwoord op vraag 136 heb aangegeven, heb ik de heer Alders gevraagd om gezamenlijk met marktpartijen te komen tot een tijdspad van de ontwikkeling van het aantal vliegtuigbewegingen tot 580 000.

162

Met welk kwaliteitsniveau van het netwerk van hogesnelheidstreinverbindingen in Europa is gerekend bij de berekening van de geactualiseerde prognoses voor 2020?

De berekening is uitgevoerd op basis van omgevingsscenario's waar dergelijke zaken impliciet conform de verschillende scenario's in verwerkt zijn (zie ook antwoorden op vraag 151 en 153).

163

Is bij de berekening van de geactualiseerde prognoses voor 2020 gerekend met een, vanwege de klimaatbeleidsontwikkeling en de energiemarktontwikkelingen, toenemend aandeel in het intra-Europees passagiersvervoer voor de hogesnelheidstreinen? En zo ja, hoe precies?

Zie de antwoorden op de vragen 151, 153 en 162).

164

Waarom hebt u ten behoeve van de geactualiseerde prognose de andere drie groeiscenario's (SE (Strong Europe), TM (Transatlantic Market) en RC (Regional Communities)) niet ook laten doorrekenen?

Zie het antwoord op vraag 140, waarin wordt aangegeven waarom voor doorrekening van het GE-scenario is gekozen.

165

Is te verwachten dat ook voor de andere drie groeiscenario's de prognoses 25 á 30% lager worden? Zo nee, welk percentage daling is voor deze drie groeiscenario's te verwachten en wat zijn de argumenten voor dit verschil?

Voor het beleid uit de Luchtvaartnota is van belang dat de gestelde ambities en doelen gehaald gaan worden, ongeacht de exacte verwachtingen ten aanzien van verschillende macro-economische scenario's.

166

Zijn prognoses voor het aantal vliegtuigbewegingen voor GE, SE, TM en RC van respectievelijk 612 000, 400 000, 500 000 en 300 000 vliegtuigbewegingen plausibel, en dus een geactualiseerde groeiproggnose voor 2020 van 450 000 in plaats van de 580 000 vliegtuigbewegingen, waar de commissie Alders nog van uit ging?

Zie het antwoord op vraag 165.

167

Hoeveel weken heeft SEO aan het onderzoek kunnen besteden?

SEO heeft drie weken aan het onderzoek besteed.

168

Kan SEO binnen twee maanden voor de vier groeiscenario's GE, SE (Strong Europe), TM (Transatlantic Market) en RC (Regional Communities) een echt geactualiseerde prognoseberekening voor 2020 kunnen maken waarbij het rekenmodel zodanig wordt gemodificeerd dat de volgende aspecten goed in het model kunnen worden opgenomen: a. de door IEA verwachte hoge olieprijs, b. de CO₂-kosten, c. de gevolgen van het ontstaan van Air France-KLM en het doorzetten van de hubstrategie van Delta in plaats van Northwest Airlines, d. de toenemende concurrentie uit het Midden-Oosten door de Emirates en luchthavens als Dubai op de transfermarkt, e. het hogesnelheidstreinnetwerk in 2020 en f. de meest recente inzichten over de diepte van de crisis? Zo nee, hoeveel tijd zou SEO daarvoor nodig hebben?

SEO maakt scenarioberekeningen en geen marktprognoses. Voor de effectivering van het beleid zijn marktprognoses relevanter dan de macro-economische scenario's. Daarom heb ik ervoor gekozen, zoals ook in antwoord op vraag 136 is aangegeven, de heer Alders te vragen om gezamenlijk met de marktpartijen met een nieuw tijdpad te komen voor de ontwikkeling van het aantal vliegtuigbewegingen. Hierbij zal vanzelfsprekend ook met de in de vraag genoemde punten rekening worden gehouden.

169

Bent u bereid SEO op korte termijn bovenstaande opdracht te geven ten behoeve van de behandeling van de Luchtvaartnota?

Nee, zie antwoord op vraag 168.

170

Is het denkbaar dat er twee extra scenario's worden uitgewerkt, te weten een nulgroeiscenario en een krimpscenario?

Nee, zie antwoord op vraag 168.

171

Kent u het artikel van SEO-luchtvaartexpert Prof. J. de Wit in het vakblad Economisch Statistische Berichten (ESB) d.d. 6 maart 2009?

Ja.

172

Hoe interpreteert u de constatering van Prof. J. de Wit: «De komende tijd zal de netwerkwaliteit op Schiphol door een aantal specifieke factoren verder onder druk komen te staan.» en hoe verhoudt zich deze uitspraak volgens u met de uitspraken in het SEO-onderzoek over het handhaven van stevige groeiprognoses voor het vliegverkeer in Nederland?

Professor De Wit wijst ons op een risico dat bestaat. In het onderzoek van SEO is een scenarioberekening gemaakt om tot een prognose te komen voor het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol in 2020 (zie ook antwoord op vraag 140). SEO heeft geen inschatting gemaakt ten aanzien van de waarschijnlijkheid van deze scenario's, maar wel aangegeven dat ook een andere ontwikkeling dan in de berekening is aangenomen kan plaatsvinden.

173

Hoe interpreteert u de constatering van Prof. J. de Wit dat «al met al bij een groeiende recessie de kans op aanpassingen in het KLM-AF netwerk toeneemt, waarbij primair de directe connectiviteit van Schiphol geraakt wordt» en dat door het langzaam van de markt verdwijnen van North-westAirlines en de voor Schiphol minder gunstige Deltastrategie «een deel van de transfer tussen de Verenigde Staten en Europa via Schiphol opdroogt» en hoe verhouden deze constatering zich met het uitgangspunt in het SEO-onderzoek dat de positie van Schiphol zich kan versterken in het intercontinentale Air France-KLM-netwerk?

Professor De Wit wijst ons op een risico dat bestaat. Echter, de ontwikkeling waarvan in de berekeningen van SEO is uitgegaan kan evengoed plaatsvinden. Bovendien is sindsdien een overeenkomst gesloten tussen AF/KLM en Delta die de «minder gunstige» ontwikkeling minder waarschijnlijk maakt. Let wel, de overheid en Schiphol creëren alleen randvoorwaarden die van invloed zijn op de afwegingen inzake de transatlantische strategie van Delta.

174

Wat zou de prognose voor 2020 zijn als Air France-KLM zijn transfermarkt voor een belangrijk deel in Parijs zou gaan concentreren?

Deze zou in dat geval lager uitvallen dan de huidige prognose, maar dit lijkt niet heel aannemelijk.

175

Zou het, gezien de conclusie van Prof. J. de Wit dat het lijnennet van Schiphol door de relatief kleine thuismarkt bijna onmogelijk op peil kan blijven en dat in economisch moeilijke tijden de keuze valt op het ineen schuiven van het verbindingennetwerk van een duo-hub en wel ten gunste van de luchthaven met de grootste thuismarkt, niet logisch zijn om, zo mogelijk, de catchment area (de thuismarkt) van Schiphol te vergroten, in plaats van de positie van Schiphol te verzwakken door samenwerking tussen Schiphol en de regionale luchthavens (zie pagina 57 van de Luchtvaartnota)?

Het is geen kwestie van het een of het ander. Zowel samenwerking tussen luchthavens in Nederland als versterking van de thuismarkt zijn van belang. De effectuering van de samenwerking is overigens pas aan de orde als de 510 000 vliegtuigbewegingen op Schiphol in zicht zijn. De positie van Schiphol wordt niet verzwakt door de samenwerking met regionale luchthavens. Gezamenlijk dragen de luchthavens bij aan de netwerkkwaliteit in Nederland en aan een concurrerende en duurzame luchtvaart. Het doel is dat ze elkaar aanvullen en elkaar versterken. Om het geheel optimaal te laten renderen is specialisatie en complementariteit van luchthavens nodig, waarbij elke luchthaven zich richt op zijn eigen kenmerken, eigenschappen en kracht. Voor Schiphol is dit het mainport-gebonden verkeer.

Daarnaast wil het kabinet bekijken of en hoe de thuismarkt van Schiphol kan worden versterkt. Met de uitwerking van mainport 2.0 en de structuurvisie Mainport Schiphol en de Regio wordt onderzocht wat de relatie is tussen luchtvaart, ruimtelijke economie en de luchthaven en hoe die relatie in de praktijk werkt. Daaruit kunnen maatregelen volgen, die een positief effect hebben op de thuismarkt van Schiphol.

176

In welke mate kan een betere verbinding van Schiphol met het nabije buitenland door middel van hoge snelheidstreinen de thuismarkt van Schiphol vergroten?

De hogesnelheidstrein kan zorgen voor snel voor- en natransport voor passagiers van en naar een luchthaven: de zgn. «feederfunctie». Een HST-route, geïntegreerd met het netwerk van een luchtvaartmaatschappij, kan dienen als een «spoke» in het «hub-&-spokenetwerk» van die luchtvaartmaatschappij.

177

Hoe interpreteert u de constatering van Prof. J. de Wit dat «vooral Amsterdam en Frankfurt door hun relatief grote transfermarkt bij uitstek gevoelig zijn voor deze nieuwe concurrentie.» (bedoeld is concurrentie vanuit nieuwe hubs als Dubai en de Emirates, met geschatte kostenvoordelen van 18 tot 32%)?

Dit klopt en blijkt ook uit de praktijk. Emirates voert in toenemende mate vluchten uit vanaf de Europese luchthavens naar Dubai en vandaar uit naar vele bestemmingen in bijvoorbeeld Azië en Australië. Zie ook vraag 143.

178

Hoe ziet u deze Luchtvaartnota in het geval dat de wereldwijde luchtvaart niet structureel zal groeien?

Wat in de Luchtvaartnota centraal staat is een optimale netwerkqualiteit in combinatie met een concurrerende en duurzame luchtvaart. Dit doel blijft ook in het geval dat de wereldwijde luchtvaart niet structureel groeit, overeind. Wel zal het mogelijk een grotere inspanning vergen van partijen om hier invulling aan te geven.

179

Wat zouden de effecten van mogelijk lagere groeicijfers voor 2020 van het aantal vliegtuigbewegingen in Nederland zijn op het beleid voor Schiphol, op de noodzaak van het sterker benutten van regionale luchthavens en op investeringen?

Het moment waarop daadwerkelijk wordt overgegaan op inzet van regionale luchthavens voor het accommoderen van niet-mainportgebonden verkeer is in de afspraken tussen het Rijk en Schiphol gekoppeld aan de marktontwikkeling. Deze afspraken zijn vastgelegd in de convenanten bij het Aldersakkoord. Wanneer de marktontwikkelingen achterlopen bij de oorspronkelijke verwachtingen, dan betekent dit dat de regionale luchthavens ook op een later moment ingezet kunnen gaan worden voor het accommoderen van niet mainport gebonden Schiphol verkeer.

180

Is het denkbaar dat in het jaar 2020 substantiële groei op regionale luchthavens in Nederland heeft plaatsgevonden en dat op Schiphol minder dan 500 000 vliegtuigbewegingen plaatsvinden, hoe zou u een dergelijke situatie beoordelen en hoe kunt u hierop sturen?

Ik acht dit niet erg waarschijnlijk. Schiphol blijft een erg aantrekkelijke luchthaven, ook voor verkeer dat op een regionale luchthaven afgehandeld zou kunnen worden. Zonder aanvullend beleid zal naar verwachting de grootste groei op Schiphol plaatsvinden, zoals ook in de afgelopen decennia is gebeurd.

Voor de timing van investeringen en het feitelijk kunnen accommoderen van extra vliegverkeer op deze velden worden de marktontwikkelingen continu gemonitord in het kader van het Convenant Behoud en versterking mainportfunctie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol. In dit convenant zijn door het Rijk en de NV Luchthaven Schiphol afspraken over de selectieve ontwikkeling van Schiphol vastgelegd. Vraag en

aanbod worden op deze wijze zo goed mogelijk op elkaar afgestemd. Zoals in het antwoord op vraag 136 is vermeld, heb ik de heer Alders gevraagd om met marktpartijen te komen tot een nieuw tijdspad voor de verwachte ontwikkeling van het aantal vliegtuigbewegingen.

181

Is het denkbaar dat er voor 2020 extra infrastructuurinvesteringen in de omgeving van regionale luchthavens hebben plaatsgevonden om extra groei van vliegbewegingen aldaar te faciliteren?

In de Luchtvaartnota is aangegeven dat een goede bereikbaarheid van luchthavens over land via de weg of openbaar vervoer geborgd moet worden. Dat betekent dat bij groei van regionale luchthavens ook naar de bereikbaarheid van deze luchthavens gekeken moet worden. Als de groei op de regionale luchthavens aanzienlijk is, kan dit betekenen dat op de ontsluitende infrastructuur extra voorzieningen nodig zijn (onderliggend wegennet, hoofdwegennet, openbaar vervoer). Afhankelijk van het knelpunt, het tijdstip dat dit optreedt, de te doorlopen procedures en de beschikbaarheid van financiële middelen (en de mogelijkheden tot herprioritering) kan vervolgens geïnvesteerd worden in de infrastructuur rond regionale luchthavens, ook voor 2020. Voor zowel Schiphol, Eindhoven en Lelystad zijn al veel infrastructuurinvesteringen gepland (kader p. 74).

Vooralsnog wordt uitgegaan van de bestaande planning in het MIRT en de uitgangspunten van de NoMo en de Mobiliteitsaanpak.

182

Hoe ziet de «Boerenlandvariant» voor de aanleg van de N201 eruit?

De bestuurlijke partijen in de regio hebben, in samenwerking met Schiphol, een voorstel uitgewerkt voor een tijdelijk tracé voor de N201 te Schiphol-Rijk, deels over de bestaande Fokkerweg en deels over de ruimtelijke reservering voor de parallelle Kaagbaan, de zogeheten Boerenlandvariant. Op termijn zal – in geval de Boerenlandvariant wordt gerealiseerd als tijdelijk tracé voor de N201 – bij een eventueel besluit over de aanleg van de parallelle Kaagbaan, de N201 worden verlegd naar een definitief tracé. Partijen zijn hierover nog in overleg.

183

Welke acties gaat u nemen om de adviezen van de Commissie ROL in te vullen voor een meer integraal beleid in de regio, waarbij beprijzen van ruimte en reservering voor ruimte als prikkel wordt ingezet voor zuinig omgaan met de schaarse ruimte?

Voor Schiphol werk ik aan een herijkte visie op mainport 2.0 en een Structuurvisie Mainport Schiphol en de Regio. In deze Mainport 2.0 visie wordt de relatie tussen luchthaven en regio verder uitgewerkt. Daarin zal nadrukkelijk aandacht zijn voor de samenhang tussen ruimtelijke economie, luchthaven en luchtvaart, herindeling luchtruim etc. Specifiek voor de Parallelle Kaagbaan voer ik een proportioneel en adaptief reserveringsbeleid, waarin bestaande ontwikkelingsmogelijkheden niet worden beperkt (mits passend binnen de wettelijke ruimtelijke kaders, zie ook antwoord op vraag 182).

Voor Eindhoven en Lelystad heb ik aan de heer Alders gevraagd om in zijn advisering in te gaan op een regionaal ruimtelijk-economische visie in relatie tot de ontwikkeling van de luchthavens.

184

Waarop baseert u de 50–50 verdeling van de 70 000 vliegtuigbewegingen die Eindhoven en Lelystad zouden moeten accommoderen?

Het kabinet kiest de 50–50 verdeling op Eindhoven en Lelystad als richtgetal. Uit de quick scan maatschappelijke kosten en baten analyse van de Alderstafel (kamerstukken bij brief met nummer 29 665–115) blijkt dat inzet van beide luchthavens aan de orde kan zijn. Rekening houdend met de mogelijkheid voor civiel verkeer op Eindhoven (maximaal 35 000 bewegingen) is in beginsel het richtgetal voor Lelystad in 2020 van 35 000 bewegingen genoemd. Een uitgebreide onderbouwing voor deze keuze is opgenomen in bijlage C van de Luchtvaartnota. Binnen dit kader is de heer Alders gevraagd een advies over de ontwikkeling van beide luchthavens te geven.

185

Hoe realistisch zijn de aannames ten aanzien van de «basiswaarde» van Twente, gezien de feiten dat er voorlopig geen treinstation komt, de toegangswegen niet toereikend zijn en de landingsbaan eerst met 20% zou moeten worden verlengd?

De «basiswaarde» van de voormalige vliegbasis Twente wordt bepaald door de specifieke kenmerken van het vliegveld en de locatie. Er is een landingsbaan van 3 kilometer lang, wat bijzonder te noemen is en er liggen diverse taxibanen en toegangswegen. Het vliegveld verkeert in een goede staat en door het voormalig militair gebruik zijn andere ruimtelijke ontwikkelingen op redelijke afstand gebleven. Verder vormt de regio waar de luchthaven zich bevindt een belangrijk kennis innovatiecluster in Oost-Nederland en heeft het een intermediaire ligging tussen de Randstad en het Duitse Ruhrgebied.

Voor de opstartfase van de luchthaven is er geen noodzaak de landingsbaan te verlengen, deze zal zeker voorlopig voldoen. De bereikbaarheid die het vliegveld op dit moment heeft, zal in de eerste jaren ook voldoen aan de vraag. Wanneer het vliegveld op termijn meer passagiers krijgt te verwerken, zullen mogelijk verdere versterkingen van de bereikbaarheid aan de orde kunnen komen.

186

Wordt er in de Luchtvaartnota vooruitgelopen op de besluitvorming over de twee vlekkenplannen voor Twente, door uit te gaan van de Luchthaven Twente als een luchthaven van nationaal belang?

Nee, er wordt in de Luchtvaartnota niet vooruitgelopen op de besluitvorming omtrent Twente. In de Luchtvaartnota staat beschreven dat wanneer de voormalige vliegbasis wordt ingesteld als burgerluchthaven, deze luchthaven zal behoren tot de luchthavens van nationale betekenis. De besluitvorming omtrent Twente wordt hierdoor niet beïnvloed en er heeft inmiddels een gelijkwaardige uitwerking en afweging plaatsgevonden tussen de twee vlekkenplannen, zoals afgesproken met de Tweede Kamer. Ik heb u hierover separaat geïnformeerd.

187

Kunt u aangeven wat de laatste stand van zaken is bij het gebiedsontwikkelingsproces voor Twente en wanneer u van plan bent definitief te kiezen tussen de twee varianten?

Ik heb u hierover separaat per brief geïnformeerd (VenW kenmerk: DGLM/VenW-2009/2787).

188

Zal de mogelijkheid van Euregionale samenwerking in Twente onderzocht worden, voordat er een beslissing wordt genomen over de keuze tussen vlekkenplan A of vlekkenplan B?

Er is geen apart onderzoek verricht naar de Euregionale samenwerking. De baten voor Nederland en de regio Twente zijn groter bij een ontwikkeling van luchthaven Twente, dan wanneer luchthaven Munster als zodanig wordt gezien. Wel zijn en worden er vanuit GOB/VTM verschillende initiatieven genomen binnen de Euregio om de kans op Euregionale samenwerking te vergroten. Zo is er regelmatig ambtelijk contact en overleg met zowel Landkreis Grafschaft Bentheim als Gemeinde Bad Bentheim over de gebiedsontwikkeling, onder meer door een presentatie van de opties voor gebiedsontwikkeling voor de voltallige gemeenteraad. Voorts zijn alle hoofdrapporten in het Duits vertaald en zal in het kader van de structuurvisie de inspraakdocumentatie in het Duits beschikbaar zijn en worden verspreid. Uiteraard worden de inspraakreacties van Duitse ingezetenen en overheden op dezelfde wijze betrokken bij de besluitvorming als die van Nederlandse ingezetenen.

189

Is het juist dat de optelsom van vlekkenplan B met de 20 000 vliegtuigbewegingen uit het Aldersadvies in Twente zou leiden tot 4,8 miljoen passagiers per jaar? Zo ja, is dit niet een te hoge belasting voor de regio?

Op dit moment is het Aldersproces gaande en er kan niet op de uitkomsten vooruitgelopen worden. In de opdracht voor de heer Alders is gevraagd in eerste instantie te kijken naar mogelijkheden op de luchthavens Lelystad en Eindhoven. Voor de gebiedsontwikkeling Twente is uitvoerig onderzoek gedaan naar de te verwachten vliegontwikkeling. Voor de businesscase wordt rekening gehouden met autonome groei voor het verzorgingsgebied Twente en wordt niet vooruitgelopen op een mogelijke extra capaciteitsvraag uit het regionale Alderstraject. Indien die wel zou komen, dan zou die prima passen in het voorgestelde plan.

190

Bent u bereid de Vliegwiél Twente Maatschappij (VTM) op te dragen bij haar uitwerking van de vlekkenplannen het advies van de Commissie MER over te nemen?

Vanzelfsprekend wordt er door de VTM met zorg gekeken naar het advies van de Commissie MER. De Commissie MER is een onafhankelijk instituut en geeft niet-bindende adviezen. De VTM is zelf verantwoordelijk in hoeverre ze de adviezen van de Commissie MER in de structuurvisie overnemen. Voor de kans van slagen van het vervolgproces is het raadzaam het advies mee te nemen in het vervolgproces.

191

Waarom gaat de Luchtvaartnota op pagina's 74 en 75, waar wordt gesproken over trein- en spoorverbindingen, slechts in op de rol van spoorlijnen als achterlandverbinding voor luchthavens of substituut voor vlieggreizen; kunnen juist trein- en wegvervoer op zich niet veel bijdragen aan de grensoverschrijdende bereikbaarheid van de Nederlandse economie?

Uiteraard zijn trein- en wegverbindingen (afzonderlijk en in hun samenhang), naast goede verbindingen over water waarover Nederland beschikt, doorslaggevend voor de grensoverschrijdende internationale bereikbaarheid van Nederland. Deze internationale bereikbaarheid is voor een open economie als de Nederlandse cruciaal. Over de rol van treinen wegvervoer hierin verwijs ik u naar de Nota Mobiliteit en de Mobiliteitsaanpak. De Luchtvaartnota kijkt primair naar de rol die luchtvaart kan spelen voor de internationale bereikbaarheid van Nederland.

192

Bent u het eens met de stelling dat innovatieclusters in de praktijk veelal op Euregionale schaal werken en dat die clusters vooral moeten worden ondersteund met het verbeteren van de bereikbaarheid op de middellange afstand door middel van treinverbindingen en snelbussen?

In aansluiting op het antwoord bij 191: op Euregionale schaal zijn de grensoverschrijdende verbindingen belangrijk, niet alleen (waar nodig) met trein en snelbussen, maar ook met wegverbindingen. Daarnaast hebben innovatieclusters ook behoefte aan internationale verbindingen op langere afstand.

193

Bent u bereid om de verbindingen tussen Twente en Münster, tussen Groningen en Noord-Duitsland en tussen Belgisch en Nederlands Brabant te verbeteren?

Of in de betreffende gebieden verbeteringen noodzakelijk zijn, kan aan de orde zijn in het proces van totstandkoming van de gebiedsagenda's. Die worden momenteel opgesteld en worden in het bestuurlijk overleg MIRT van dit najaar besproken. Als er aanleiding of noodzaak is in de betreffende gebieden tot verbeteringen te komen, dan kunnen deze in de gebiedsagenda's worden geagendeerd. Vervolgens kan samen met de regio's worden gekeken naar de prioritering van eventuele ingrepen.

194

Op basis van welk onderzoek stelt u dat door de introductie van Single European Sky (SES) en een dientengevolge flexibeler gebruik van het luchtruim, de uitstoot van broeikasgassen door de luchtvaart wordt beperkt en is er daarbij rekening mee gehouden dat het aanbieden van extra capaciteit en kortere, dus snellere en goedkopere routes zal leiden tot een verdere groei van de luchtvaart?

Meerdere onderzoeken die ten grondslag liggen aan de voorstellen van de Europese Commissie voor Single European Sky (SES) en SESAR regelgeving en de oprichting van FABEC (Functional Airspace Block Europe Central) bevestigen dat kortere vliegafstanden per vlucht mogelijk zijn hetgeen resulteert in brandstof- en kostenbesparingen en de reductie van de emissies van CO₂ en NO_x per vlucht:

- onderzoek en aanbevelingen van de door de Europese Commissie ingestelde «High Level Group on the future of the European aviation regulatory framework» met de titel «A framework for driving performance improvements» (juli 2007);
- onderzoek van de Performance Review Commission (PRC) van Eurocontrol genaamd «Evaluation of the Impact of the Single European Sky initiative on Air Traffic Management Performance» (december 2006);
- het SESAR programma heeft een aantal op haalbaarheid onderzochte doelen opgenomen. De studies zijn gedaan door het SESAR Consortium in de definitiefase (tot 2008) en het resultaat is verwoord in het ATM Master Plan dat voorjaar 2009 is vastgesteld door de Raad en het Europees Parlement;
- een haalbaarheidsstudie in opdracht van de Benelux, Duitsland, Frankrijk en Zwitserland om te komen tot het initiatief voor FABEC. De studie brengt meer specifiek voor het verkeer in het luchtruim van deze landen de voordelen in kaart; en
- daarnaast zijn diverse detailstudies door Eurocontrol uitgevoerd.

Alle studies gaan uit van een toename van het vliegverkeer in de toekomst ongeacht de komst van Single European Sky. Als minister van Verkeer en Waterstaat wil ik de voorwaarden scheppen waaronder die groei veilig en duurzaam kan plaatsvinden. Dit is tevens verwoord in de Luchtvaartnota:

voor Nederland streef ik de ontwikkeling na van een optimale netwerk-kwaliteit in combinatie met een concurrerende en duurzame luchtvaart. Ik zet in op een selectieve groei van de luchtvaart, gericht op dat netwerk en tevens duurzaam. De ontwikkeling van een geïntegreerd Europees lucht-ruim, met als doel om de veiligheid, capaciteit, efficiëntie en milieu-vriendelijkheid te verhogen en de kosten te verlagen, is een noodzakelijke voorwaarde om dat te realiseren.

195

Hoeveel verwacht u dat de luchtvaart door de introductie van SES tot 2020 zal groeien en hoeveel efficiënter wordt de luchtvaart door SES tot 2020?

SES leidt niet per definitie tot meer groei, maar door SES kan de verwachte vraag beter en efficiënter geacommodeerd worden. SES draagt bij aan de efficiëntie van de luchtvaart doordat het luchtverkeer minder dan voorheen wordt beperkt in het kiezen van de optimale route en het optimale verticale vluchtprofiel. De internationale consensus is dat het totale, stapsgewijs te bereiken winstpotentieel in de orde van grootte van 15% ligt per vlucht, resulterend in evenzoveel reductie van uitstoot.

196

Hoe zijn partijen uit de General Aviation betrokken geweest bij de totstandkoming van de Luchtvaartnota?

Vertegenwoordigers van de general aviation (AOPA, KNVvL en NVL¹) zijn, net als de andere stakeholders, betrokken geweest via de informele consultatierondes en de door de Overlegorganen Verkeer en Waterstaat georganiseerde formele consultatieronde. Daarnaast is de general aviation via de Stuurgroep General Aviation (waarin naast genoemde organisaties ook de NACA² is vertegenwoordigd) in de gelegenheid gesteld haar input te leveren voor de Luchtvaartnota.

Ook bij de uitwerking van de Uitvoeringsagenda zullen de vertegenwoordigers van de General Aviation worden betrokken. Samen met deze vertegenwoordigers zal een «agenda» worden opgesteld voor de belangrijkste beleidsvraagstukken welke impact hebben op de General Aviation in Nederland. Dit betreft onderwerpen op het gebied van: veiligheid, capaciteit, milieu en geluid en innovatie. Het opstellen van deze «agenda» treedt in de plaats van de in de Uitvoeringsagenda opgenomen actie nr. 34: het opstellen van een beleidsnota General Aviation.

197

Moet in de ambitie om de geluidhinder en emissies van Aerial Work te reduceren, het voornemen gelezen worden om deze sector niet te laten groeien?

De ambitie om de geluidhinder en de emissies te reduceren is niet zonder meer gelijk aan het voornemen om Aerial Work niet te laten groeien. Tenslotte geldt voor de gehele luchtvaartsector de ambitie om geluidhinder en de emissies te reduceren. Echter, specifiek bij Aerial Work doen zich een aantal veelbelovende technologische ontwikkelingen voor die sterk kunnen bijdragen aan de realisatie van de ambitie voor minder uitstoot en geluidhinder. Zo biedt de inzet van onbemande luchtvaarttuigen (UAS) een emissie- en geluidefficiënt alternatief voor sommige vormen van Aerial Work waarbij nu nog grote bemande luchtvaarttuigen worden gebruikt (denk hierbij aan de controlevluchten door de KLPD en RWS).

¹ a. Aircraft Owners and Pilots Association (AOPA); Nederlandse Vereniging Luchthavens (NVL) en Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL).

² a. Netherlands Association Commercial Aviation (NACA).

198

Bent u van mening dat opleiding van piloten een voorwaarde is voor een gezonde luchtvaartsector?

Opleiding en training van piloten komen vooral een veilige luchtvaartsector ten goede.

199

Hoe verhouden de rijksambities in de Luchtvaartnota zich tot de ambitie om hinderbeperking van opleidingsvluchten te realiseren; moet uit de Luchtvaartnota de ambitie gelezen worden om het aantal opleidingsvluchten te reduceren?

Met het oog op de veiligheid is het nodig dat aspirant-verkeersvliegers met zware propellervliegtuigen leren vliegen. Deze vliegtuigen, maar ook het grote aantal vliegtuigbewegingen en het repeterende karakter van de circuitvluchten, veroorzaken een relatief grote geluidsbelasting. Het Rijk verkent op dit moment in samenwerking met provincies de meest effectieve manier om hinderbeperking van General Aviation in het algemeen en opleiding en trainingsvluchten in het bijzonder te realiseren. Bij de totstandkoming van de maatregelen worden omwonenden zoveel mogelijk betrokken. Opties die in ieder geval onderzocht worden zijn technische maatregelen aan vliegtuigen, innovaties op het gebied van simulatoren en bewustwording bij piloten van het effect van hun vlieggedrag op geluidhinder. Dit alles uiteraard met het behoud van het huidige niveau van veiligheid.

200

Waarom blijft het van groot belang om te investeren in de veiligheid van de sport- en recreatieluchtvaart; is het veiligheidsniveau van de sport- en recreatieluchtvaart op dit moment onvoldoende, bijvoorbeeld in vergelijking met andere landen?

Voor alle luchtverkeersdeelnemers geldt de doelstelling te streven naar een voortdurende verbetering van de veiligheid in de luchtvaart. Het is de verantwoordelijkheid van de verkeersdeelnemer zorg te dragen voor een veilige vluchtuitvoering en daarmee voor de veiligheid van zijn eventuele passagiers, van omwonenden en van andere luchtverkeersdeelnemers. Dit vraagt ook van de sport- en recreatieluchtvaart om voortdurend te investeren (in technische voorzieningen zoals de transponderverplichting, in opleiding, in procedures, e.d.) en het onderkennen en het gevolg geven aan die eigen verantwoordelijkheid van personen maar ook van belangenorganisaties in de sport- en recreatie luchtvaart.

In de periode 2000–2008 waren in Nederland elk jaar 10 tot 12 ongevallen te betreuren in de sport- en recreatieluchtvaart (zweefvliegtuigen, Micro Light Aircraft en hete luchtballonnen), met gemiddeld 2 dodelijke slachtoffers per jaar. Dit beeld ten aanzien van de interne veiligheid is weliswaar vergelijkbaar met de ons omringende landen, maar de inrichting en het gebruik van het Nederlandse luchtruim vraagt om extra aandacht vanwege de drukte in het luchtruim en het verschillend gebruik. De ministeries van VenW en Defensie geven voorlichting, voeren thema-inspecties uit, draaien een vliegveiligheidscampagne en geven publicaties uit. Ook wordt bijgedragen aan Europese programma's, zoals dat tegen het voorkomen van ongeautoriseerde kruisingen in gecontroleerd luchtruim «airspace infringements», en wordt samengewerkt met de diverse belangenorganisaties uit de sport- en recreatieve luchtvaart.

201

Heeft de transponderverplichting voor gemotoriseerd klein luchtverkeer geleid tot een verbetering van het veiligheidsniveau of juist tot een

verslechtering ervan?

De transponderverplichting voor gemotoriseerd klein luchtverkeer, die sinds 2003 van kracht is (EU verplichting) en door de sector gesteund wordt, heeft het veiligheidsniveau verbeterd. De transponder maakt het luchtvaartuig zichtbaar voor het botsingsvermijdingssysteem ACAS in verkeersvliegtuigen, op de boordradar in jachtvliegtuigen en op de radarschermen van luchtverkeersdienstverleners. Hierdoor wordt de kans op een botsing van general aviation met verkeersvliegtuigen of militair luchtverkeer verkleind en wordt de veiligheid in het luchtruim groter.

202

Welke invloed hebben eisen die volgen uit Natura 2000 op het level playing field in de luchtvaartsector; welke extra eisen moet Schiphol hierdoor hanteren en tot welke extra kosten leidt dat?

De regelgeving rond Natura 2000 is op Europees niveau ontwikkeld en nationaal geïmplementeerd. Alle lidstaten van de Europese Unie dienen zich dan ook daaraan te houden. Tussen bestaande luchthavens kunnen verschillen ontstaan ten gevolge van de Natura 2000 gebieden in de omgeving van luchthavens. Des te dichter de gebieden bij de luchthaven liggen en des te meer Natura 2000 gebieden zich in de omgeving van de luchthaven bevinden, des te groter is de kans dat er knelpunten kunnen ontstaan. De impact van vliegen boven natuurgebieden behelst nog enkele onzekerheden. Voor grote delen van Nederland zijn er geen knelpunten. Zoals in de voorhang van de aanwijzing voor Lelystad gemeld (brief Tweede Kamer d.d. 29-6-2009, kenmerk VENW/DGLM-2009/2246) zijn deze knelpunten daar mogelijk aan de orde. Rond Schiphol liggen de Natura 2000 gebieden op relatief grote afstand van de luchthaven. Vanuit Natura 2000 volgen voor Schiphol geen extra randvoorwaarden en zijn er derhalve geen extra kosten.

203

Waarom vraagt Schiphol de hogere tarieven – of hogere tarieven met een andere systematiek – niet tot 7.00 uur, om ook voor het uur tussen 6.00 en 7.00 uur een prikkel in te bouwen om luchtvaartmaatschappijen ertoe aan te zetten om, indien mogelijk, een uur later te vliegen?

Het uur tussen 6.00 – 7.00 is van belang voor de mainportfunctie en netwerkqualiteit op Schiphol. Deze zijn sterk afhankelijk van de transferpassagiers. Daarvoor zijn meerdere pieken (blokken) verdeeld over de dag noodzakelijk, om transferpassagiers een groot aantal overstapmogelijkheden te bieden binnen een zo kort mogelijke overstaptijd.

Het verhogen van de tarieven tijdens deze piekuren, zoals het uur tussen 6.00–7.00, zou de netwerkqualiteit op Schiphol ernstig aantasten.

De grote luchthavens in andere lidstaten kennen veelal ook een onderscheid in de tarieven naar dag/nacht dat voor wat betreft het tarievenbeleid in de periode 06–07 uur in grote lijnen dezelfde benadering te zien geeft als Schiphol:

- Londen Heathrow: tussen 06.00–7.00 uur gelden normale tarieven
- Frankfurt kent een onderscheid tussen dagperiode van 06.00–21.59 uur en een nachtperiode (van 22.00–05.59 uur)
- Parijs Charles de Gaulle maakt bij de landingsgelden een onderscheid tussen de dagperiode (06.01–23.29) en nachtperiode (23.30–06.00)

Het een uur later laten vliegen is dus met name voor het mainportgebonden verkeer niet altijd mogelijk en wenselijk. Dit neemt niet weg dat er tussen 6.00 en 7.00 een inspanning wordt geleverd door de luchtvaartpartijen om zo min mogelijk overlast te creëren voor de omwonenden. Op dit moment loopt hiervoor tot oktober 2010 het experiment dat aan de

Alderstafel is afgesproken. Het experiment houdt in dat nachtelijke vertrek- en aankomstprocedures in de vroege ochtend minimaal tot 6.30 uur worden gebruikt in plaats van tot 6.00. Dit experiment heeft positieve effecten op de slaapverstoring.

Daarnaast is aan de Alderstafel een plafond afgesproken van 32 000 vliegtuigbewegingen voor de nacht. Deze cap beperkt dus ook het aantal vluchten dat mogelijk is in de periode tussen 6.00 en 7.00 uur (vroege ochtend).

204

Is het kabinet het er mee eens dat er ook voor de luchtvaart forse CO₂-uitstootreductiedoelstellingen moeten worden vastgesteld?

Het kabinet is van mening dat er in Kopenhagen voor de luchtvaart reductiedoelstellingen dienen te worden afgesproken. Zie toelichting in antwoord op vraag 62 en 64.

205

Wat is de Nederlandse inzet met betrekking tot de luchtvaart bij de VN-klimaattop in Kopenhagen, uitgaande van de stelling: «Het kabinet zal zich er samen met de EU sterk voor maken dat er een doorbraak naar een mondiaal systeem tot stand komt»; is het kabinet bijvoorbeeld van mening dat de luchtvaart onder de klimaatdoelstellingen van Kopenhagen moet gaan vallen?

Het kabinet is van mening dat er in Kopenhagen voor de luchtvaart reductiedoelstellingen dienen te worden afgesproken. Zie voor verdere toelichting het antwoord op vraag 62 en 64.

206

Wat zou volgens u de doelstelling moeten zijn (% emissiereductie ten opzichte van welk basisjaar) van het mondiale systeem dat u bepleit om de luchtvaartermissies te beperken?

Het kabinet gaat voor een ambitieuze reductiedoelstelling die de twee graden Celsius doelstelling binnen bereik moet houden. Deze lijn is reeds vastgelegd in conclusies van de Milieuraad. De concrete invulling hiervan wordt momenteel in EU-kader voorbereid.

207

Wilt u in Kopenhagen alleen praten over een wereldwijd open-ETS of zijn andere systemen, zoals een klimaatheffing op uitstoot/brandstof, of een systeem dat in eerste instantie alleen geldt voor de Annex1 landen wat u betreft ook opties?

Een wereldwijd open-ETS heeft de voorkeur van de Nederlandse regering, omdat dit het beste aansluit bij het proces dat in de EU in gang is gezet. Maar ook andere maatregelen worden niet ten principale uitgesloten. Belangrijk is dat een regeling ook belangrijke luchtvaartlanden omvat zoals India, China, Brazilië, Maleisië en Singapore, die geen Annex-1 land zijn, maar behoren tot de ontwikkelingslanden, de zogeheten niet-Annex-1 landen.

208

Wat bedoelt u met de stelling dat in 2010 tijdens de 37e Assembly van ICAO (International Civil Aviation Authority) «mogelijk verdere stappen op dit terrein gezet kunnen worden afhankelijk van het resultaat van de onderhandelingen in Kopenhagen»?

Indien er in Kopenhagen in UNFCCC verband reductiedoelstellingen worden afgesproken, dan zouden op de ICAO-Assembly in 2010 afspraken gemaakt kunnen worden over de wijze waarop deze doelstellingen feitelijk gerealiseerd zouden kunnen worden.

209

Is het de inzet van het kabinet om in 2010 in ICAO-verband een systeem uit te werken dat vanaf 2012 effectief wordt? Zo ja, welke planning heeft het kabinet voor ogen en welke beslissingen moet daartoe in Kopenhagen nog worden genomen?

Met het oog op het in 2012 in werking treden van het Europese ETS en op initiatieven elders in de wereld zou een vlotte uitwerking van in Kopenhagen gemaakte afspraken zinvol zijn. Aandachtspunt hierbij is dat landen zoals Rusland, China en de ontwikkelingslanden nog niet toe lijken aan het maken van reductieafspraken voor de luchtvaart. In ieder geval is het noodzakelijk dat er in Kopenhagen een beslissing over reductiedoelstellingen voor de luchtvaart genomen wordt, inclusief tijdspad.

De uitwerking van de maatregelen ter realisatie van deze doelstelling zal door partijen moeten plaatsvinden in ICAO verband. De tijdsplanning is ambitieus maar er is al veel voorbereidend werk en onderzoek binnen ICAO verricht waarop voortgebouwd kan worden. Bovendien kan gebruik worden gemaakt van de kennis en ervaring die binnen de EU is opgedaan met de aanpak van de emissies veroorzaakt door de luchtvaart.

210

Op basis van welke wetenschappelijke gegevens verwacht u dat na 2020 wel absolute reductie van de CO₂-uitstoot mogelijk is?

Dit zou mogelijk kunnen worden door de inzet van duurzame biobrandstoffen. Ook zal het effect van SES (efficiënter vliegen) hieraan bijdragen.

211

Op welke onderzoeken baseert u zich als u stelt dat een duurzaam alternatief voor kerosine een strategische mogelijkheid tot emissiereductie is en wordt daarbij ook rekening gehouden met de emissies tijdens de productie van de brandstof en het ruimtebeslag van de productie?

Het IATA 2008 report on alternative fuels concludeert dat vliegtuigbrandstof van biomassa zonder zogenaamde «land use change» de grootste reductie in levenscyclus broeikasgasemissies geeft. Tweede en derde generatie biomassa (en duurzaam gegroeide biomassa) zoals algenbrandstof voldoen aan die criteria. Het is eveneens van belang te realiseren dat bij het gebruik van alternatieve, biomassa-kerosine er sprake is van een kort cyclische CO₂-uitstoot versus de lang cyclische CO₂-emissies van fossiele kerosine.

212

Wat kunt u melden over de niet-CO₂-gerelateerde klimaat effecten van biobrandstoffen die worden gebruikt in straalmotoren?

Naast de CO₂-emissies stoot de luchtvaart ook NO_x en waterdamp uit. NO_x leidt op hoogte tot ozonvorming. Ozon en waterdamp in hogere luchtlagen leiden tot opwarming van de aarde. Hierdoor is de bijdrage van de luchtvaart aan de klimaatverandering groter dan die van CO₂ alleen. Dit geldt in principe ook voor biobrandstoffen.

213

Bent u bereid om een duurzaamheidskader voor biobrandstoffen voor gebruik in de luchtvaart op te stellen waarin rekening wordt gehouden

met alle klimaateffecten?

Een duurzaamheidskader voor biobrandstoffen is voor Europa geregeld in de Richtlijn energie uit hernieuwbare bronnen (2009/28/EC) die verwijst naar de gehele sector verkeer. Dit betekent dat de luchtvaart daar ook onder valt. Indien biobrandstoffen worden geleverd aan de luchtvaart, moeten deze voldoen aan de duurzaamheidseisen die in dezelfde richtlijn staan om mee te mogen tellen bij het realiseren van de EU-verplichtingen hernieuwbare energie, die geldt voor alle lidstaten.

214

Bent u bereid om onderzoek naar de klimaateffecten van alternatieve (bio-)brandstoffen te financieren?

Onderzoek naar de mogelijkheden van het gebruik van biobrandstoffen in de transportsector (waaronder ook luchtvaart) en de effecten hiervan op het klimaat worden opgepakt in het kader van Schoon en Zuinig. Eventuele financiering van dit soort onderzoeken zal ook in dit kader beoordeeld worden.

215

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van de convenanten Hinderbeperkende maatregelen en Omgevingskwaliteit?

Zoals in het Aldersadvies van 1 oktober is aangegeven, komt de Alderstafel ten minste een maal per jaar bijeen. Bijgevoegd is de brief van de heer Alders over voortgang Alderstafel Schiphol alsook de brief van de heer Alders over het werkprogramma Schiphol en de regio waarin de voortgang over de uitvoering van het convenant omgevingskwaliteit is opgenomen.

216

Op welke manier is de € 30 miljoen besteed die beschikbaar is gesteld voor de bevordering van de kwaliteit van de leefomgeving in de Schiphol-regio?

De € 30 miljoen is nog niet besteed. Voor de besteding van dit geld is op dit moment de Stichting Omgevingskwaliteit in oprichting. Deze stichting zal conform de afspraken hierover in het convenant omgevingskwaliteit het geld besteden aan zowel gebiedsgerichte projecten (hier is de bijdrage van het Rijk voor bestemd) als schrijvende gevallen. De besteding vindt plaats na beoordeling door een onafhankelijk bestuur.

217

Is het waar dat het uur van 6.00 tot 7.00 uur 's ochtends een van de kwetsbaarste uren van de nacht is voor slaapverstoring, omdat mensen dan licht slapen?

Slaapverstoring tussen 6 en 7 uur treedt eerder op dan bijvoorbeeld tussen 1 en 3 uur. Dit omdat zoals u al aangeeft de slaap tussen 6 en 7 lichter is dan tussen bijvoorbeeld 2 en 4. Echter ook op andere tijdstippen, aan het begin van de slaap (tussen 21 en 2 uur, afhankelijk van het tijdstip van naar bed gaan) kan slaapverstoring optreden die door bepaalde mensen zeker zo hinderlijk wordt ervaren als verstoring tussen 6 en 7 uur.

218

Welke acties hebt u ondernomen voor de uitvoering van de motie op kamerstuk 29 665, nummer 131, over tariefdifferentiatie tussen 6.00 en 7.00 uur?

Waar in de luchtvaartnota gaat u in op deze tariefdifferentiatie conform uw toezegging (Handelingen TK 57-4665, 19 februari 2009)?

De tarieven zijn niet aangepast, wel is de hinder zoveel mogelijk beperkt, zie antwoord op 203. En daar bovenop is aan de Alderstafel gekozen om de nachtcap van 32 000 vliegtuigbewegingen tijdens de periode tot 7.00 uur vast te stellen. Deze cap beperkt dus ook het aantal vluchten dat mogelijk is in de periode tussen 6.00 en 7.00 uur (vroeg ochtend).

219

Gelden tussen 6.00 en 7.00 uur hogere start- en landingstarieven (tarief-differentiatie)? Zo ja, hoeveel zijn die hoger dan overdag?

Nee, zie antwoord op 203 en 218.

220

Hoe heeft u gevolg gegeven aan uw toezegging (Handelingen 6-364 d.d. 27 september 2007) naar aanleiding van de motie van Cramer c.s. op kamerstuk 30 452, nummer 30 over nachtsluiting op regionale luchthavens?

Zoals in de Luchtvaartnota aangegeven vereist besluitvorming over openingstijden maatwerk, waarbij de belangen van zowel netwerk-ontwikkeling als regionaal ruimtelijk-economische ontwikkeling worden afgewogen.

Realiteit is dat er inmiddels ook een Aldersadvies ligt waarin voor Lelystad en Eindhoven openingstijden worden voorgesteld tussen 06.00 en 24.00 uur. Aangezien het kabinet er aan hecht om het Aldersadvies als totaalpakket intact te laten, wil ik de heer Alders allereerst de ruimte geven om in gesprek te gaan met de regio's Eindhoven en Lelystad en met voorstellen hiervoor te komen. Op de uitkomst wil ik niet vooruitlopen.

221

Is inmiddels duidelijk of bij de diverse voor uitplaatsing beoogde regionale luchthavens uitgegaan wordt van nachtsluiting van 23.00 tot 7.00 uur voor structureel vliegverkeer?

Op dit moment zijn de besprekingen van de heer Alders in Eindhoven en Lelystad nog in volle gang. Het is dus nog te vroeg om deze vraag te kunnen beantwoorden, hiervoor is het nodig om het advies af te wachten.

222

Wat is de opvatting van de milieu- en bewonersorganisaties bij elk van die luchthavens over eventuele uitplaatsing van vliegtuigbewegingen in relatie tot geluidhinder?

Voor de luchthavens waar uitplaatsing aan de orde is, Eindhoven en Lelystad, wordt onder leiding van de heer Alders een proces doorlopen om hier nadere afspraken over te maken. De bewoners en milieuorganisaties hebben hierin een plaats aan de tafels.

223

Bent u van mening dat de belangen van omwonenden niet in deze afweging bij besluitvorming over openingstijden hoeven worden meegenomen, gezien de stelling op pagina 67 van de Luchtvaartnota dat besluitvorming over openingstijden maatwerk vereist «waarbij zowel de belangen van netwerkontwikkeling als regionaal ruimtelijk-economische ontwikkeling worden afgewogen.»?

Gelet op mijn inzet op de Alderstafel en de afvaardiging aan diezelfde tafel vind ik het belangrijk om het belang en de mening van de omwonenden mee te nemen. De mening van omwonenden is van belang voor het draagvlak van het advies van de heer Alders. Dat geldt net zo zeer voor de belangen van de netwerkontwikkeling als de regionaal-economische ontwikkeling.

224

Welke actie heeft u ondernomen op de motie Cramer-Tang op kamerstuk 29 665, nummer 125 over het geven van inzicht en zekerheid aan de bevolking in de geluidsbelasting in hun woonwijk?

De actie is opgenomen in de uitwerking van het nieuwe normen- en handhavingssysteem. Ik heb de voorzitter van de Alderstafel geïnformeerd over deze motie en andere moties en toezeggingen die zijn gedaan in het debat over de uitwerking van het Aldersadvies. Zie verder het antwoord op vraag 231.

225

Heeft u als selectiviteitsoptie een verbod op binnenlandse vluchten en een verbod op vluchten op regionale luchthavens tussen 23.00 en 07.00 overwogen?

Binnenlandse vluchten met civiele luchtvaart komen op dit moment niet of sporadisch voor.

Er is geen algemene regelgeving voor de openingstijden van regionale luchthavens omdat dit in de ogen van het kabinet maatwerk vereist. De openingstijden zijn geregeld in de separate aanwijzingen voor de luchthavens. Bij besluitvorming over een dergelijke aanwijzing wordt een afweging gemaakt tussen de verschillende belangen en wordt een procedure met inspraak doorlopen. In de praktijk zijn de regionale luchthavens nu 's nachts gesloten. Voor Rotterdam Airport geldt dat hier alleen in uitzonderingssituaties 's nachts gebruik van kan worden gemaakt.

226

Bent u van mening dat goedkope vluchten, waarvoor low-cost luchtvaartmaatschappijen per dag zo vaak mogelijk op en neer vliegen, wat leidt tot vertrek in de zeer vroege ochtenduren en aankomst na middernacht, belangrijker zijn dan de nachtrust van omwonenden van vliegvelden? Zo nee, heeft u overwogen een achturige nachtsluiting verplicht te stellen voor de regionale luchthavens?

Zoals gezegd bij antwoord op vraag 225 moet per aanwijzing een belangenafweging worden gemaakt. En zie voor de luchthaven Eindhoven het antwoord op vraag 223.

227

Is het mogelijk om in de verdragen die regelen dat er voor vliegvelden net over de grens over Nederlands grondgebied geland en gestart mag worden, een achturige nachtsluiting van het luchtruim op te nemen? Zo ja, bent u bereid daarover met onze buurlanden in overleg te treden?

Aangezien er voor Nederlandse regionale luchthavens geen algemene regelgeving geldt die een nachtsluiting voorschrijft, ligt het niet voor de hand dat het kabinet hier met buurlanden afspraken over zou maken aangaande luchthavens binnen hun territorium. Voor dergelijke luchthavens gelden de specifieke nachtreghimes van het desbetreffende land en regio.

228

Wat is het doel van een onderzoek naar het opheffen van het onderscheid tussen binnen- en buitengebied; overweegt u om een groter aantal zwaar geluidsbelaste woningen te accepteren dan nu als norm geldt?

Doel van het onderzoek is de invoering van het 50/50-beginsel te kunnen effectueren na 2020 (zie ook het antwoord op vraag 55). Zowel in het Aldersadvies als door het PBL is geconstateerd dat het huidige onderscheid tussen binnen- en buitengebied het steeds moeilijker maakt om maatregelen te nemen waarvan de totale groep gehinderden zou kunnen profiteren. Reden hiervoor is dat het criterium voor het binnengebied het meest knellend is. In de Luchtvaartnota is een aantal mogelijkheden genoemd die onderzocht kunnen worden. Dit onderzoek moet nog starten. Op basis van de resultaten zal het kabinet te zijner tijd komen met een voorstel. Ook kunnen anderen nog met relevante opties komen die een oplossing zouden kunnen bieden voor het door de heer Alders gesignaleerde probleem ten aanzien van het 50/50-systeem.

229

Waarom richt u het onderzoek op verlaging van het aantal ernstig gehinderden in het buitengebied niet, binnen de randvoorwaarde van het huidig aantal zwaar belaste woningen, puur op moderne operationele maatregelen en de mogelijkheden die ontstaan als op termijn alleen stille vliegtuigen met zeer moderne navigatie worden toegestaan?

Zie het antwoord op vraag 228. Op basis van de huidige kennis van zaken is er geen reden om aan te nemen dat met operationele maatregelen en stille vliegtuigen vanaf 2020 een substantiële verlaging van het aantal ernstig gehinderden mogelijk is binnen de randvoorwaarde van het huidig aantal zwaar belaste woningen.

230

Waarom trekt u niet de conclusie dat uitplaatsing van vliegtuigbewegingen naar regionale luchthavens niet wenselijk is, als de prognose voor 2020 als gevolg van de recessie en de minder gunstige factoren voor het luchtvaartvolume voor Schiphol zoals hoge olieprijsen, aanzienlijk onder de 580 000 vliegtuigbewegingen uitkomt?

Ik ben mij bewust van de huidige terugval in de marktvaart. Echter, tijdige voorbereiding van projecten blijft noodzakelijk. Zie verder het antwoord op vraag 136.

231

Bestaat nog steeds de intentie om na 2011 de lokale geluidsnormen in de woonwijken die de geluidskwaliteit voor de toekomst kunnen garanderen, te schrappen, terwijl de onzekerheid voor de bewoners in allerlei woonwijken over de toekomstige geluidsbelasting daardoor toeneemt?

In het voorgenomen nieuwe stelsel speelt het geluid in lokale punten (zoals de handhavingspunten in het huidige stelsel) geen formele rol meer. De verdeling van geluid wordt in het nieuwe stelsel geregeld door het handhaven op in weten regelgeving vastgelegde regels voor het baan- en routegebruik in combinatie met een cap op het aantal vliegtuigbewegingen en aantalsnormen, afgeleid van de criteria van gelijkwaardigheid. Dit nieuwe stelsel, gebaseerd op strikt geluidspreferentieel vliegen, is erop gericht om de totale hoeveelheid hinder te verminderen ten opzichte van de huidige situatie.

Wel is afgesproken, conform het verzoek van uw Kamer in de motie Cramer Tang 29 665, nr. 125, dat de lokale geluidblootstelling (in de vorm van de geluidbelasting Lden en piekniveaus van afzonderlijke vliegtuigen)

in beeld wordt gebracht. Dit gebeurt als prognose in het jaarlijks in te dienen Operationeel Plan van de luchtvaartpartijen, met de na afloop van elk gebruiksjaar uit te voeren evaluatie van de werkelijk opgetreden geluidbelasting en met behulp van geluidmetingen met het NOMOS-meetnet. Op deze wijze worden bewoners vooraf en achteraf geïnformeerd over de lokale geluidsbelasting.

232

Wat gaat u doen om de handhaafbaarheid van de regels in het nieuwe geluidsnormenstelsel Vliegen Volgens Afspraak (VVA), dat een ingewikkeld complex van regels blijkt te zijn met tal van uitzonderingen, op hetzelfde niveau te brengen als bij de normen in de handhavingspunten in het huidige stelsel?

De regels worden momenteel nog uitgewerkt. De handhaafbaarheid van de regels is hierbij een belangrijke randvoorwaarde, evenals de operationele uitvoerbaarheid en de rechtsbescherming. Ik verwacht dit najaar het voorstel voor de regels in de experimenteerregeling aan te bieden.

233

Welke handhavingspunten in het huidige geluidsnormenstelsel gaven – en geven vermoedelijk nog steeds – aanleiding voor perverse effecten door de ligging van die punten in het landelijk gebied?

De «perverse effecten» zijn samengevat als volgt. Als een grenswaarde in een handhavingspunt bij een «geluidpreferente» baan met weinig dichte woonbebouwing in de omgeving van die baan (bijvoorbeeld Polderbaan en Kaagbaan) bijna volgevoegen is, wordt het verkeer zo gestuurd dat deze baan minder wordt gebruikt dan technisch mogelijk is, om zo een daadwerkelijke overschrijding van die grenswaarde te voorkomen. De consequentie is dat een baan (Aalsmeerbaan in dit geval) die meer hinder geeft, meer (dan nodig) wordt ingezet. Een voorbeeld hiervan is de inzet van de Aalsmeerbaan in de periode van 13 augustus tot 31 oktober 2007 om de Kaagbaan te ontlasten. Dit heeft tot zeer veel onrust in de omgeving geleid en is aan de Alderstafel getypeerd als «pervers effect» van het huidige stelsel.

Het voorstel voor een nieuw stelsel kent dit nadeel overigens niet omdat het uitgaat van het inzetten van die baan die de minste hinder geeft gegeven het weer.

234

Wordt onderzoek gedaan naar de locatie van locale normen waarmee de perverse effecten worden voorkomen?

Nee, daarmee kunnen de «perverse effecten» niet worden voorkomen, zie ook het antwoord op vraag 233.

235

Bent u bereid bovenbedoelde handhavingspunten in het huidige geluidsnormenstelsel te verschuiven naar woonkernen en woonwijken – met aanpassing van de grenswaarde aan de locatie – zodat tijdens het experiment de komende jaren met beide normenstelsels naast elkaar de perverse effecten achterwege kunnen blijven?

Nee, zie ook de antwoorden op vragen 233 en 234. Het sturingsprincipe voor het gebruik van de luchthaven van het huidige stelsel (via de handhavingspunten) is een geheel andere dan in het nieuwe stelsel (met regels voor strikt geluidspreferent baangebruik). Deze stelsels kunnen niet naast elkaar fungeren. Bij de uitwerking van het experiment met het nieuwe normenstelsel wordt bijzondere aandacht geschonken aan het voorkomen

van een dergelijk conflict ten gevolge van stuurmaatregelen door de luchtvaartsector.

236

Wordt nog onderzoek gedaan naar behoud van een stelsel van lokale grenswaarden met de kwaliteit van ijkpunt om daarmee het probleem van juridisering te ondervangen?

Nee, conform het kabinetsstandpunt over het Aldersadvies worden nu de door de Alderstafel vastgestelde contouren van een stelsel uitgewerkt dat gebaseerd is op regels voor strikt geluidspreferent baangebruik.

237

Waarom is het advies van prof. Michiels (Universiteit Tilburg) over het nieuwe normen- en handhavingstelsel voor Schiphol, dat in de Alderstafel aan de orde is geweest, bestempeld als «vertrouwelijk»?

Het rapport is niet als vertrouwelijk bestempeld. Wel is het advies één van de producten waarover afspraken zijn gemaakt in het Aldersakkoord en betreft het een voorlopig advies voor de verdere uitwerking. Een definitief advies wordt uitgebracht als het voorstel voor de regels gereed is. Normaaliter worden adviezen en onderzoeksresultaten pas naar buiten gebracht nadat het eindproduct, in dit geval de experimenteerregeling voor het nieuwe stelsel, aan de Alderstafel is besproken en akkoord bevonden.

238

Bent u bereid het advies van prof. Michiels naar de Kamer te sturen, zodat alle betrokken er kennis van kunnen nemen om zo hun eigen mening te kunnen vormen?

Ja, het rapport is als bijlage toegevoegd.

239

Bij welke onafhankelijke deskundige zult u advies inwinnen over de gelijkwaardigheid van de rechtsbescherming van het nieuwe en het oude geluidsnormenstelsel?

Advies hierover is aangevraagd bij prof. Michiels (Universiteit Tilburg). Zie ook de vragen 237 en 238.

240

Geeft de tabel op pagina 102 over de luchtvaartveiligheid de ICAO-ranking aan?

De tabel op pagina 102 geeft inderdaad de score van de ICAO audits aan. Dit is echter de score van het moment van opstellen van de Luchtvaartnota, gebaseerd op de rapporten van 82 van de ongeveer 190 lidstaten van ICAO. In de loop van de komende jaren zullen meer rapporten beschikbaar komen en zal deze tabel veranderen. Zo zijn onlangs de rapporten van Frankrijk, Polen en Oostenrijk beschikbaar gekomen, met een score van resp. 9,5 en 8,8 en 7,6. Daardoor eindigt Frankrijk voor Nederland en komt Polen net na Nederland.

241

Wat wordt concreet bedoeld met de opmerking dat vasthouden en verbeteren van het huidige niveau van veiligheid continue bijstelling en investering in de veiligheidssystemen vergt; wie stelt er bij, wie moet er investeren en wie eist deze verbeteringen?

Het luchtvaartproces en de verschillende onderdelen van dit proces veranderen en ontwikkelen zich voortdurend: procedureel, technologisch, organisatorisch, infrastructureel, etc. Veranderingen en ontwikkelingen die mogelijk worden gemaakt door nieuwe technieken of noodzakelijk zijn op basis van nieuwe inzichten uit onderzoek en/of ongevalanalyse. Alle betrokkenen dienen vanuit hun eigen verantwoordelijkheid in te spelen op deze ontwikkelingen en zorg te dragen dat hierbij voldaan wordt aan het streven naar een voortdurende verbetering. De overheid is verantwoordelijk voor het adequaat en actueel houden van de wettelijke kaders (internationaal en nationaal) en voor het toezicht op de naleving hiervan. De sectorpartijen zijn verantwoordelijk voor de uitvoering en de realisatie van de permanente verbetering van de veiligheid in het luchtvaartproces.

242

Klopt het dat uit de verschuiving van reactief naar proactief onderzoek volgt dat er in de toekomst minder onderzoek naar incidenten en ongevallen zal worden gedaan?

Het rapporteren, verwerken en analyseren van (kleine) incidenten en voorvallen vormt de basis van het veiligheidsmanagement, zoals mondiaal in de luchtvaart overeengekomen in ICAO-verband (Verdrag van Chicago). Door voortdurend te leren van deze incidenten en voorvallen en door op basis van deze inzichten de veiligheidssystemen in de luchtvaart robuuster te maken, wordt de kans op ongevallen verkleind. Naast het proactief onderzoek blijft het onderzoeken van incidenten en ongevallen van belang om de veiligheid permanent te kunnen blijven verbeteren. Het onderzoeken van ernstige incidenten en ongevallen is wettelijk vastgelegd.

243

Hoe verhoudt de doelstelling «level playing field» zich met de unieke Nederlandse situatie met betrekking tot externe veiligheid?

Nederland is zowel Europees als wereldwijd gezien één van de weinige landen waar het externe veiligheidsbeleid via wettelijke veiligheidszones is vastgelegd. Andere landen houden wel rekening met externe veiligheidsrisico's, maar hanteren daarbij geen wettelijke veiligheidszones.

Het beleid kent twee aspecten:

1. het stellen van zones met een verhoogd (plaatsgebonden) risico. Waarbinnen beperkingen gelden. Deze zijn voor Schiphol vastgelegd in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol;
2. het begrenzen van het totale risico veroorzaakt door het luchtverkeer van de luchthaven. De norm voor het «totaal risicogewicht» (TRG) voor Schiphol is vastgelegd in het LVB Schiphol.

Het eerste betreft ruimtelijk ordeningsbeleid en heeft geen effect op het level playing field van de luchthaven. Het tweede (TRG) kan een beperking van het vliegverkeer betekenen en in die zin het level playing field aantasten. Echter in de praktijk blijft de sector binnen deze normen.

244

Wat is uw visie op een acceptabel en concurrerend kostenniveau in relatie tot een aanvaardbaar security niveau?

Ten aanzien van het security-niveau is het van belang te voldoen aan de minimale wettelijke vereisten en te opereren binnen de daarvoor gegeven (wettelijke) kaders, zowel nationaal als Europees/mondiaal. Verder vindt het kabinet het essentieel om binnen deze kaders kostenefficiënt te opereren, zonder daarbij afbreuk te doen aan de huidige kwaliteit van de beveiliging op de luchthavens. In relatie tot een aanvaardbaar security-

niveau is het ook zaak een concurrerend kostenniveau te bereiken en te handhaven, met een optimale prijs/kwaliteit-verhouding. Voor wat betreft Schiphol gaat het er bovendien om dat de «aeronautical costs» (luchthavengelden, overheidsheffingen, heffing verkeersbegeleiding) en de kwaliteit van de dienstverlening niet uit de pas lopen met de andere grote Europese hubluchthavens.

245

Is er een tekort aan technisch personeel in de luchtvaart, nu of voorzien voor de toekomst?

De luchtvaartsector heeft structurele behoefte aan gekwalificeerd personeel. Hiervoor is onder meer het initiatief DAMRA opgezet voor technisch personeel. Goede scholing die aansluit op de werkzaamheden in de luchtvaartsector verdient blijvend de aandacht. De vraag naar technisch personeel zal na het herstel van de economische crisis weer groter worden. Maatregelen om mensen te stimuleren in de luchtvaart te gaan werken zullen echter pas na jaren effect hebben (als gevolg van langdurige opleidingen en noodzakelijke ervaring).

246

Acht u de Lelystad Airport Academy, waar studenten op MBO- en HBO-niveau onderwijs en training krijgen in luchtvaartgerelateerde technische en dienstverlenende vakken, een initiatief dat in het kader van de Luchtvaartnota steun verdient?

In de luchtvaartnota heeft het kabinet aangegeven voorstander te zijn van verbindingen tussen de luchthavenontwikkeling en de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de regio. Een initiatief als de Lelystad Airport Academy is hier een goed voorbeeld van.

247

Welk probleem ligt ten grondslag aan het feit dat het kabinet het nodig vindt om een actievere rol te gaan spelen in de luchtvaart?

Ten aanzien van de besturing van luchtvaartpartijen is in het verleden gekozen voor een sturing op afstand: het Rijk stelde de randvoorwaarden, waarbinnen de markt opereerde en waarbinnen de luchtvaartpartijen er met elkaar uit moesten zien te komen. Door deze rol van het Rijk ontstond er ruimte waarbinnen partijen zich óók primair konden richten op hun eigen (organisatorische) belang en waarbij gezamenlijke doelen niet altijd vanuit het maatschappelijk belang benaderd werden (piekvervuiling, etc.). De in de luchtvaartnota geformuleerde doelstelling (optimale netwerk-kwaliteit in combinatie met een concurrerende en duurzame luchtvaart) geeft uitdrukking aan een maatschappelijk belang dat voor de samenleving als geheel gewenst is. Nederland als geheel heeft namelijk behoefte aan een goede internationale bereikbaarheid die concurrerend en duurzaam is.

Uiteraard zijn het de luchtvaartpartijen die primair de netwerk-kwaliteit bepalen. Het Rijk is beleidsverantwoordelijk op dit terrein.

Alleen indien extra betrokkenheid van het Rijk nodig is om de maatschappelijke doelen te behalen zal het Rijk deze inspanning plegen. Dit betekent dat zolang de (gezamenlijke) inzet van de luchtvaartpartijen past binnen de beleidskaders en gericht is op de gestelde maatschappelijke doelen zij ook geen (overdreven) «bemoeienis» van het Rijk hoeven te verwachten. De strategie die de nieuwe president-directeur van Schiphol onlangs heeft gelanceerd is een goede aanzet voor de invulling van de maatschappelijke doelen.

Het Rijk vindt het van belang dat het bereiken van de beleidsdoelen op het Schiphol-dossier een samenspel tussen vele partijen vergt en dat dit in de

governance erkend wordt. De onzekerheden ten aanzien van de toekomstontwikkelingen, het jarenlange wantrouwen tussen belanghebbenden en de ambitieuze doelstellingen vragen om een overheid die ook, wanneer nodig, initiatief neemt in het ingewikkelde krachtenveld. Bijvoorbeeld door partijen onder leiding van de heer Alders te laten spreken over de toekomst van Schiphol en haar omgeving of door partijen bij elkaar te brengen om nu eens echt gezamenlijk tot een innovatieagenda te komen. Die initiërende rol neemt het Rijk steeds vaker, en kan het Rijk ook steeds vaker nemen omdat partijen in het veld vervolgens de bereidheid tonen om er – met respect voor elkaars rol en verantwoordelijkheden – met elkaar uit te komen.

Dit samenspel kent grenzen. Ieder houdt zijn eigen rol en verantwoordelijkheden. Het Rijk is wet- en regelgever, beleidsbepaler, toezichthouder en aandeelhouder, maar nadrukkelijk geen verkeersleider, luchthavenbedrijf of luchtvaartmaatschappij.

248

Hoe ontwikkelt zich de rol van de overheid in de luchtvaart in de rest van Europa en de wereld?

Er is geen sprake van een eenduidige ontwikkeling. Er zijn verschillende trends. In veel landen (maar niet overal) treedt de overheid terug uit luchtvaartmaatschappijen, maar blijft er nog wel een band met nationaliteit. Voor wat betreft luchthavens is er een gemengd beeld. Er zijn puur private luchthavens, waarbij overheden meer of minder strenge regelgeving hebben ingevoerd om publieke belangen te borgen. In veel gevallen zijn luchthavens volledig publiek, veelal met lokale belangen en soms een deel staatsbelang. Overheidsbetrokkenheid is soms noodzakelijk, afhankelijk van positie, markt en winstgevendheid van de luchthavens. Verkeersleiding wordt veelal uitgevoerd door organisaties, met de centrale overheid op afstand, maar er zijn ook pure overheidsinstellingen, zoals in Frankrijk.

In zijn algemeenheid kan men stellen dat de overheid meer op afstand komt te staan van de luchtvaartsector, maar deze nog allerminst loslaat.

249

Waaruit bestaat de genoemde verandering van beleid ten aanzien van de rol van het Rijk in de luchtvaart en hoe gaat deze verandering zich concreet manifesteren?

Zie antwoord op vraag 247.

250

Als er afgestapt wordt van «besturen op afstand», betekent dit dan dat er minder afstand komt, dus dat het ministerie van VenW zich meer gaat bezig houden met de gang van zaken in de luchtvaartsector, of wordt bedoeld dat de luchtvaartpartijen (nog) meer invloed krijgen op de gang van zaken bij het ministerie?

Nee, geen van beide is bedoeld. Iedereen behoudt in principe zijn eigen bevoegdheden en verantwoordelijkheden. Zie het antwoord op vraag 247.

251

Moet de Luchtvaartnota zo gelezen worden dat hierin het voornemen wordt geuit om de formele sturingsinstrumenten voor het Rijk uit te breiden? Zo ja, op welke wijze zal dit voornemen worden geconcretiseerd?

Nee, zo moet de luchtvaartnota niet worden gelezen. De filosofie van aansturen heb ik beschreven in antwoord op vraag 247. Of het huidige instrumentarium hiervoor het beste is toegerust of dat er betere prikkels

kunnen worden ingebouwd maakt onderdeel uit van de beleidsanalyse die in de luchtvaartnota wordt aangekondigd.

252

Kan het kabinet binnen een samenwerkingsmodel nog wel de eigen eindverantwoordelijkheid voor het luchtvaartbeleid en de daarbij behorende maatschappelijke en politieke doelstellingen waarmaken; leidt een samenwerkingsmodel niet tot vaagheid en onduidelijkheid over politieke verantwoordelijkheden en bieden wettelijke regimes niet veel meer garantie op het bereiken van doelstellingen op onder andere het gebied van klimaat?

In de optiek van het kabinet houdt iedere partij zijn eigen rol en verantwoordelijkheden. Het Rijk is wet- en regelgever, beleidsbepaler, toezichthouder en aandeelhouder, maar nadrukkelijk geen verkeersleider, luchthavenbedrijf of luchtvaartmaatschappij.

253

Gaat het Rijk zich als «samenwerkingspartner» ook mengen in het ondernemen, terwijl het Rijk ook al aandeelhouder en toezichthouder is? Zo ja, welke ruimte krijgen luchthavens dan nog om eigen initiatieven te ontplooien?

De rol van het Rijk als samenwerkingspartner is geen afzonderlijke rol, maar een invulling van de verschillende rollen van het rijk, zoals ook is aangegeven in het antwoord op vraag 247. Het Rijk is niet voornemens zich te mengen in het ondernemen.

254

Wat is de reactie van de geconsolideerde marktpartijen op de nieuwe sturingsfilosofie die het Rijk beoogt?

De luchtvaartnota als geheel is met deze partijen afgestemd. Bij de verdere uitwerking van de sturingsfilosofie van het Rijk zal opnieuw afstemming met de genoemde partijen plaatsvinden. Maar voor een groot deel zal gelden dat dit herkenbaar is aangezien het Rijk de afgelopen periode in toenemende mate zichtbaar is geworden.

255

Is de nieuwe sturingsfilosofie niet eerder een beschrijving van de al bestaande werkelijkheid, waarin de echte expertise vooral bij de Luchtverkeersleiding Nederland, Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen zit, en het ministerie van Verkeer en Waterstaat vooral een faciliterende rol speelt op het gebied van wet- en regelgeving; de feitelijke huidige positie van het departement is nu toch ook al die van een «samenwerkingspartner»?

De sturingsfilosofie is inderdaad deels een beschrijving van de bestaande werkelijkheid. Het kabinet heeft geconstateerd dat het in gang zetten van processen als de Alderstafel tot goede gezamenlijke resultaten kan leiden en wil dergelijke instrumenten ook in de toekomst gericht inzetten.

256

Ziet u naast een actievere overheidsrol ook andere alternatieven voor de rol van de overheid, zoals vertrouwen en sturing op afstand?

Deze rollen sluiten elkaar in mijn beleving niet uit. Hoe actief de overheid zich opstelt hangt samen met de wijze waarop de luchtvaartpartijen zich opstellen, zie ook het antwoord op vraag 247.

257

Ziet u milieuorganisaties als relevante stakeholders in de luchtvaart? Zo ja, welke rol ziet u voor hen weggelegd in het besturingsmodel? Zo nee, waarom niet?

Milieuorganisaties zijn maatschappelijke organisaties die een belang behartigen dat in het luchtvaartbeleid tot uitdrukking moet komen. Het milieubelang wordt bij ieder besluit afgewogen ten opzichte van onder meer economische belangen en veiligheid. Dit is de reden dat het Rijk veelvuldig in overleg is met milieuorganisaties en deze organisaties betrokken zijn in de besluitvorming. In het besturingsmodel hebben ze echter geen directe rol, omdat het besturingsmodel zich richt op de luchtvaartpartijen en de milieuorganisaties daar niet toe behoren.

258

Waarom moet concreet gedacht worden bij prestatiesturing en effectievere prikkels in de regelgeving?

Prestatiesturing en het inbouwen van effectieve prikkels in regelgeving zijn instrumenten, die het Rijk kan inzetten om het in het antwoord op vraag 247 beschreven doel te bereiken.

Prestatiesturing moet aansluiten op het maatschappelijk doel en daarmee dus op de luchtvaartketen als geheel. Vervolgens moet dit doorvertaald worden naar de individuele partijen daarbinnen, in elk geval de NV Luchthaven Schiphol en de LVNL. Voor de LVNL heeft prestatiesturing bijvoorbeeld betrekking op de dienstverlening van de LVNL aan het luchtverkeer van, naar en op Schiphol (en later de luchthavens van nationale betekenis).

Een voorbeeld van een effectieve prikkel is het introduceren van een nieuw normen- en handhavingstelsel voor Schiphol, dat geënt is op het 50/50 beginsel. De prikkel stimuleert de hinderbeperking door deze te belonen met een mogelijke (duurzame) groei van het luchtverkeer.

259

Wat is er nieuw aan besturen door middel van convenanten?

Convenanten worden op meerdere beleidsterreinen ingezet en zijn geen nieuw instrument. Convenanten zijn effectief gebleken voor het vastleggen van uit te voeren acties die een onderlinge samenhang hebben en bij verschillende partijen moeten worden belegd. Het convenant Hinderbeperkende maatregelen is hiervan een goed voorbeeld.

In de Luchtvaartnota is dit eruit gelicht omdat convenanten anders zijn dan het opleggen van wet- en regelgeving.

260

Wat is de huidige stand van zaken met betrekking tot de regionale akkoorden bij vliegvelden Lelystad en Eindhoven?

De regionale Alderstafels zijn nog gaande. De heer Alders is verzocht om op basis van het overleg met de regionale stakeholders te adviseren over de ontwikkeling van de beide luchthavens. Wanneer de adviezen beschikbaar zijn, wordt u hierover geïnformeerd.

261

Is het waar dat er bij de Alderstafels Eindhoven en Lelystad sprake is van verschillen in aanpak en dat bij Eindhoven meer de lokale ruimtelijk-economische situatie als uitgangspunt geldt, en bij Lelystad meer de 35 000 vliegtuigbewegingen per jaar die vanaf Schiphol uitgeplaatst moeten worden?

De heer Alders heeft mij na de startbijeenkomst van de beide Alderstafels geïnformeerd over zijn aanpak. Op hoofdlijnen komt deze overeen. In beide gevallen wordt gewerkt vanuit een ruimtelijk-economische visie naar een bijbehorende business case en vervolgens worden daarvan de effecten op de omgeving (in termen van hinderbeperking, milieu en veiligheid) in kaart gebracht.

Beide regio's kennen echter een eigen ruimtelijk-economische ontwikkeling die wellicht tot andere accenten kan leiden. Zo is reeds in het advies van de Alderstafel Schiphol geconstateerd dat Eindhoven een eigen interessante catchment area heeft, terwijl bij Lelystad de nabijheid van Schiphol een cruciaal element is.

262

Hoe verhoudt de Alderstafel Eindhoven zich tot de Luchtvaartnota; laat de nota de onderhandelende partijen voldoende ruimte om tot een goed overlegresultaat te komen en is er in de Luchtvaartnota rekening mee gehouden dat de uitkomsten van de Alderstafel Eindhoven een plek in de nota moeten krijgen?

In de Luchtvaartnota heeft het kabinet zijn voornemen geuit om bij de invulling aan de nationale capaciteitsvraag in eerste instantie te denken aan de regionale luchthavens Eindhoven en Lelystad. De heer Alders is gevraagd te adviseren over de wijze waarop samen met de regio's invulling gegeven kan worden aan het accommoderen van de nationale capaciteitsvraag en de steun die daarvoor te vinden is in de regio. Naar aanleiding van de startbijeenkomst heeft de heer Alders gemeld dat de regio bereid is hier open het gesprek over aan te gaan. Ik wacht het resultaat daarvan af.

263

Wat bedoelt de heer Alders wanneer hij, in zijn brief aan onder andere u zelf d.d. 27 maart 2009, stelt, dat de twee fasen die bij de Alderstafel Eindhoven worden doorlopen parallel aan elkaar gestart worden?

Tegelijkertijd met het werken aan de ruimtelijk-economische visie en het opstellen van de business case, wordt reeds met de participanten gesproken over op welke effecten deze business case straks beoordeeld gaat worden en welke diepgang dit onderzoek moet krijgen. Ook wordt reeds een verkenning gedaan naar mogelijke hinderbeperkende maatregelen.

264

Waarom worden bij de Alderstafel Eindhoven de ruimtelijk-economische visie en de business case enerzijds en de randvoorwaarden waar zij aan moeten voldoen anderzijds, kennelijk los van elkaar vastgesteld?

Het betreft aparte onderzoeksresultaten. De ruimtelijk-economische visie vormt de basis voor de business case. Pas als die is uitgekristalliseerd kan deze op haar effecten op milieu, geluid, veiligheid, etc. worden gezien. In de laatste fase van zijn advisering komt alles samen om het tot een integraal afgestemd geheel te maken.

265

Is het waar dat de Alderstafel Eindhoven voor de twee fasen bestaat uit van elkaar verschillende gezelschappen? Zo ja, waarom is hiervoor gekozen?

Daar is uiteindelijk werkende weg van af gezien. Alle participanten aan de Alderstafel hebben participanten in de verschillende werkgroepen.

266

Zijn de lokale bestuurders en bewoners bij de Alderstafel Lelystad akkoord gegaan met onderzoek naar een mogelijke groei van het vliegverkeer naar 90 000 vliegtuigbewegingen per jaar?

Naar aanleiding van de startbijeenkomst heeft de heer Alders mij gemeld dat er voor de periode na 2015 (om interferentie met de lopende aanwingsprocedure te vermijden) verschillende verkenningen worden gedaan, zowel naar de autonome ontwikkeling op de huidige locatie als een ontwikkeling naar in beginsel 35 000 vliegtuigbewegingen op de huidige, dan wel een alternatieve locatie. In verband met de toekomstvastheid van de te nemen besluiten zal ook een doorkijk naar de gevolgen van verdere groei van het grote verkeer (naar 60 000/90 000 vliegtuigbewegingen) onderzocht worden.

267

Waarom formuleert u de vijf publieke belangen die rond Schiphol spelen op het niveau van middelen (prestaties) en niet op het niveau van doelen (uiteindelijk beoogde effecten), zoals werkgelegenheid, economische groei, bereikbaarheid, duurzaamheid, geluidhinderbeperking, schone lucht en externe en vliegveiligheid?

De geformuleerde publieke belangen die rond Schiphol spelen, zijn een nadere specificatie van de in hoofdstuk 3 genoemde publieke belangen. Het kabinet ziet de genoemde belangen, waarin aspecten als bereikbaarheid, duurzaamheid, schone lucht en veiligheid zijn opgenomen, als doel. Werkgelegenheid en economische groei zijn ten aanzien van Schiphol niet genoemd als primair doel, maar zijn gerelateerd aan de bereikbaarheid, kwaliteit en netwerkontwikkeling van de luchthaven.

268

Wat is er geregeld in de Regeling operationele beperkingen lawaaiige luchtvaartuigen Schiphol; welke beperkingen zijn er voor welke luchtvaartuigen?

De Europese Richtlijn 2002/30/EC beschrijft het proces dat door de EU-lidstaten doorlopen moet worden, voordat er geluidsgelateerde operationele beperkingen op EU-luchthavens geïntroduceerd kunnen worden. Hierbij wordt voornamelijk gedacht aan beperkingen voor «onderkant hoofdstuk 3» vliegtuigen. Dat zijn vliegtuigen die maar net aan de geluidcertificatie-limieten van hoofdstuk 3 van Annex 16 van het verdrag van Chicago voldoen, dat wil zeggen dat de som van de drie gemeten certificatiegeluidniveaus minder dan 5 EPNdB lager is dan de som van de drie gestelde limieten. Voor Schiphol gelden al jaren beperkingen voor deze vliegtuigen. Voor onderkant hoofdstuk 3 vliegtuigen, voor zover die zijn uitgerust met straalmotoren met een «omloopverhouding» van 3 of lager, geldt een algeheel verbod op nieuwe operaties en een verbod op het uitvoeren van starts- en landingen tussen 18 en 08 uur. Voor onderkant hoofdstuk 3 vliegtuigen met straalmotoren met een omloopverhouding hoger dan 3 geldt een startverbod tussen 23 en 06 uur. Schiphol is bezig met een traject dat op termijn moet leiden tot een volledige uitfasering van de «onderkant hoofdstuk 3» vliegtuigen. Op dit moment gebeurt dit reeds door middel van tariefdifferentiatie, onderkant hoofdstuk 3 vliegtuigen betalen een toeslag van 40% op de standaard start- en landingsgelden en daarbovenop nog een extra toeslag van 50% voor nachtvluchten (23–06 uur). Het streven van Schiphol is om uiterlijk 31 december 2012 (zie convenant hinderbeperkende maatregelen) een algeheel verbod in te stellen op deze vliegtuigen. De nog weer veel lawaaiiger «hoofdstuk 2» vliegtuigen zijn in de EU sinds 2002 verboden.

269

Wat is volgens u het onderscheid tussen maatschappelijke doelen en publieke belangen?

In de Luchtvaartnota wordt een onderscheid gemaakt tussen maatschappelijk belang en publieke belangen. Een maatschappelijk belang is een belang waarvan de behartiging voor de samenleving als geheel gewenst is. Voor de behartiging van veel maatschappelijke belangen is echter geen overheidsinterventie of wettelijke borging noodzakelijk. Deze belangen kunnen in principe zonder overheidsbetrokkenheid gerealiseerd worden. Een publiek belang is een maatschappelijk belang waarvan de overheid zich de behartiging aantrekt op grond van de overtuiging dat dit belang anders niet goed tot zijn recht komt. Het Rijk neemt daarbij de eindverantwoordelijkheid vaak door het borgen in wet- en regelgeving. Dit bijvoorbeeld vanwege het optreden van marktfalen of onvolkomen concurrentie.

Netwerkkwaliteit is een maatschappelijk belang omdat luchtvaartpartijen dit het beste kunnen realiseren. In principe wordt dit belang goed geborgd door de inzet van de partijen, maar het rijk vindt het realiseren van dit belang wel zodanig belangrijk dat het zich – indien nodig – actief wil opstellen.

270

Kunt u nader ingaan op de in te bouwen prikkels; om wat voor soort prikkels gaat het; gaat het bijvoorbeeld om financiële prikkels?

Bij in te bouwen prikkels wordt bedoeld om een stimulans in te bouwen in de regelgeving om een zo goed mogelijk resultaat te behalen ten aanzien van de doelstelling die het kabinet met de luchtvaart heeft. Een voorbeeld hiervan is het 50/50-beginsel dat het kabinet vanaf 2020 wil hanteren voor het luchtverkeer op Schiphol, zie voor toelichting antwoord op vraag 55.

271

Op welke manier gaat het aandeelhouderschap van Schiphol de borging van de publieke belangen versterken; is daarvoor niet op zijn minst regelmatig overleg nodig tussen het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de ambtenaren van het ministerie van Financiën die de Staat op de aandeelhoudersvergadering vertegenwoordigen?

Ten aanzien van de inzet van het kabinet om door middel van het aandeelhouderschap in de staatsdeelnemingen het publiek belang te borgen, verwijs ik naar de nota Deelnemingenbeleid Rijksoverheid (Tweede Kamer, vergaderjaar 2007–2008, 28 165, nr. 69) en de brief van de minister van Financiën van 24 april 2009 in aanvulling hierop (Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 28 165, nr. 97).

Het overleg tussen ambtenaren van de ministerie van Verkeer en Waterstaat en Financiën vindt reeds met enige regelmaat plaats.

272

Waarom blijft het Rijk als aandeelhouder «uiteraard» op afstand, terwijl er in de Luchtvaartnota voor wordt gekozen om het «besturen op afstand» te gaan verlaten?

Het Rijk opereert als aandeelhouder in een privaatrechtelijke context. Zoals reeds uiteengezet in de Nota Deelnemingenbeleid Rijksoverheid is bij staatsdeelnemingen bewust de keuze gemaakt de betreffende activiteiten onder te brengen in een kapitaalvennootschap, met het oog op het bedrijfsmatige karakter van die activiteiten. Daarmee verhoudt een hoge mate van directe operationele sturing door de aandeelhouders zich niet goed. De Staat kan als aandeelhouder niet op de stoel van de directie

gaan zitten. Via publiekrechtelijke instrumenten, zoals wet- en regelgeving kunnen specifieke onderwerpen met betrekking tot Schiphol, ook eventueel op meer operationeel niveau, geregeld worden. Dergelijke instrumenten lenen zich daar meer voor dan het aandeelhouderschap. Dit alles neemt niet weg, dat de Staat als aandeelhouder, zoals eveneens in de nota beschreven, actief gebruik wil maken van zijn zeggenschapsbevoegdheden om de publieke belangen van de deelnemingen, in aanvulling op de wet- en regelgeving, te borgen en tegelijkertijd oog te houden voor de continuïteit van de luchthaven op lange termijn.

273

Is het waar dat in het bedrijfsleven de (groot)aandeelhouder ook niet per sé op afstand blijft, maar actieve sturing geeft aan de te volgen strategie?

Zowel publieke als private aandeelhouders staat het vrij om naar eigen inzicht gebruik te maken van hun aandeelhoudersbevoegdheden, die in beginsel hetzelfde zijn. Als aandeelhouder op afstand blijven betekent bovendien niet dat niet actief van aandeelhoudersbevoegdheden gebruik wordt gemaakt. Zie opnieuw de Nota Deelnemingenbeleid Rijksoverheid. De strategie is een belangrijk aspect bij de invulling van het actieve aandeelhouderschap door de Staat.

274

Kan het verlichte structuurregime van art. 2:155a BW worden ingevoerd, dat de overheidsaandeelhouder het recht geeft om de raad van bestuur te benoemen en te ontslaan en kan Aéroports de Paris daarbij ook als een overheidsorgaan worden opgevat, omdat de Franse overheid daarin, wettelijk vastgelegd, een meerderheidsaandeel heeft?

Het verlichte structuurregime kan worden ingevoerd wanneer alle aandelen in handen zijn van een stichting, vereniging of een overheid of indien twee of meer van deze rechtspersonen volgens een onderlinge regeling tot samenwerking het gehele geplaatste kapitaal voor eigen rekening verschaffen of doen verschaffen. Gezien de verschillen van inzicht omtrent de toekomst van de luchthaven lag het in het verleden niet voor de hand dat de Staat samen met de andere overheidsaandeelhouders een zogenoemde aandeelhoudersovereenkomst zou sluiten. Inmiddels is een verlicht structuurregime niet meer mogelijk, nu niet meer het volledige kapitaal is verschaft door overheden aangezien Aeroports de Paris een belang van 8% in de onderneming bezit. AdP is een beursgenoteerde vennootschap met de Franse staat als meerderheidsaandeelhouder en dus geen overheidsorgaan.

275

Zijn de statuten van Schiphol en haar dochtervennootschappen al in overeenstemming gebracht met het publieke belang?

De doelomschrijving die is opgenomen in de statuten van Schiphol Group is ruwweg in lijn met de in paragraaf 7.6 genoemde maatschappelijke en publieke belangen waar Schiphol in voorziet, dan wel bijdraagt.

276

Is de ondernemingsstrategie van Schiphol en haar dochtervennootschappen al in overeenstemming gebracht met het publieke belang?

Schiphol heeft een nieuwe strategie gekozen, die is gebaseerd op twee pijlers: haar maatschappelijke functie en een ondernemende bedrijfsvoering. Daarbij ziet Schiphol «verbinden» als haar kernfunctie. Schiphol is een onderneming met een maatschappelijke functie als het gaat om het ontwikkelen en instandhouden van een unieke en cruciale infrastructuur.

Schiphol beheert deze en werkt voortdurend aan de verdere ontwikkeling van een betrouwbaar en efficiënt multimodaal knooppunt dat Nederland en de Randstad verbindt met de rest van de wereld. Schiphol wil dit op een duurzame en transparante wijze doen. Alleen door een financieel gezonde en ondernemende bedrijfsvoering kan Schiphol haar maatschappelijke functie duurzaam invulling geven.

Het kabinet is van mening dat deze strategie aansluit op de maatschappelijke belangen die met Schiphol zijn verbonden. Uiteraard blijft het kabinet met Schiphol in gesprek over deelaspecten en uitwerkingen van de strategie en blijft het daarbij toetsen aan de publieke en maatschappelijke belangen van Schiphol.

277

Kunt u de Kamer het document met de nieuwe strategie van Schiphol doen toekomen?

Voor een toelichting op de nieuwe strategie kan worden verwezen naar het jaarverslag Schiphol Group 2008. De herijkte strategie is op hoofdlijnen ook extern gecommuniceerd tijdens de presentatie van de Jaarcijfers 2008. Met name het tweede deel van de presentatie gaat over de nieuwe strategie. Deze presentatie voeg ik bij.

278

In hoeverre heeft over de nieuwe strategie van Schiphol overleg plaatsgevonden met de ministeries van Financiën en Verkeer en Waterstaat?

De directie en raad van commissarissen van Schiphol Group hebben de nieuwe strategie van Schiphol met de ministeries van Verkeer en Waterstaat en Financiën besproken.

279

Kunt u de Kamer informeren over de besluitvorming over het oordeel of de nieuwe strategie van Schiphol en de publieke belangen voldoende met elkaar in overeenstemming zijn?

In antwoord op vraag 276 is reeds aangegeven dat het kabinet van mening is dat de nieuwe strategie van Schiphol momenteel voldoende in overeenstemming is met de publieke en maatschappelijke belangen van Schiphol.

280

Kunt u de Kamer eveneens informeren over de besluitvorming over het oordeel of beloningsbeleid en statuten enerzijds en publieke belangen anderzijds voldoende met elkaar in overeenstemming zijn?

De statuten van Schiphol Group bepalen dat de algemene vergadering van aandeelhouders het beloningsbeleid vaststelt. Ten aanzien van het beloningsbeleid heeft de minister van Financiën de Tweede Kamer in oktober vorig jaar een brief gestuurd, waarin hij een nieuw beoordelingskader voor het beloningsbeleid bij staatsdeelnemingen presenteerde. Over dit kader heeft twee keer overleg plaatsgevonden met uw Kamer. Daarbij is onder meer een motie ingediend die de regering vraagt de indeling van Schiphol binnen dit kader te heroverwegen. De minister van Financiën heeft daarop toegezegd uw Kamer een nadere onderbouwing van de indeling van Schiphol binnen dit kader en een heroverweging van de voorgenomen indeling te doen toekomen. De minister van Financiën zal u deze toezegging naar verwachting na het reces doen toekomen.

281

Waarom wordt het parkeerbedrijf door Schiphol uitbesteed, terwijl het parkeren winst oplevert, die bij uitbesteding dan weer op een andere manier moet worden terugverdiend?

De directie van Schiphol Group heeft aangegeven dat het gaat naar een lean en mean organisatie en zich daarbij richt op haar kernactiviteiten. Op dit moment wordt door Schiphol Group onderzocht of de operationele activiteiten van parkeren kunnen worden uitbesteed vanuit de verwachting dat externe partijen dit efficiënter en effectiever kunnen. Het eigendom evenals de strategie blijft bij Schiphol Group.

282

Is het uitbesteden van het parkeerbedrijf te zien als een desinvestering van Schiphol? Zo ja, vindt daarvan toetsing plaats door het Rijk als aandeelhouder?

Uitbesteden is niet hetzelfde als desinvesteren of verkopen van activiteiten. Alleen (des-)investeringen voor een bedrag van 10% of meer van het balanstotaal vergen instemming van de aandeelhouders.

283

Overweegt Schiphol nog andere uitbestedingen? Zo ja, welke?

De directie van Schiphol Group heeft laten weten op dit moment de mogelijkheden van andere uitbestedingen te onderzoeken.

284

Kan ervan uit worden gegaan dat er geen plannen zijn om de Luchtverkeersleiding Nederland te verzelfstandigen of te privatiseren?

De Luchtverkeersleiding Nederland is een publiekrechtelijke rechtspersoon met de status van ZBO (zelfstandig bestuursorgaan). Op dit moment is er geen aanleiding om de Luchtverkeersleiding Nederland te privatiseren. Wel is de ontwikkeling van de Functional Airspace Blocks relevant. Hierbij wordt beoogd om tot één functioneel luchtruim te komen met luchtverkeersleiding over de grenzen heen. Mogelijk dat de organisatievorm van de Luchtverkeersdienstverlening Nederland in dit kader aangepast zal worden, maar dit is op voorhand niet te zeggen.

285

Hoe moet de prestatiesturing van de Luchtverkeersleiding Nederland eruit gaan zien; kan ervan uit worden gegaan dat er geen omzet- of winstgerelateerde prestatiesturing komt, dat de hoeveelheid vliegtuigbewegingen geen prestatie-indicator wordt en dat de prestatiesturing nooit in strijd zal mogen zijn met het publieke belang van de vliegveiligheid, of zal met prestatiesturing juist gestuurd worden op het publieke belang van de vliegveiligheid?

Per 2012 wordt een Europees systeem van prestatiesturing ingevoerd. Dit Europese systeem gaat uit van sturing op prestaties op het gebied van capaciteit, efficiency, duurzaamheid, kosteneffectiviteit, veiligheid, flexibiliteit, voorspelbaarheid. Vooruitlopend daarop starten we per 2010 met een nationale systeem van prestatiesturing van de Luchtverkeersleiding Nederland. Doel van dit traject is om goed voorbereid te zijn op het Europese systeem. De systematiek van de nationale prestatiesturing wordt zoveel mogelijk geënt op de systematiek die per 2012 Europees breed zal worden ingevoerd. Daarbij gaat het voor de prestaties op het gebied van capaciteit niet om de totale capaciteit, maar om de werkelijke capaciteit ten opzichte van de vooraf bepaalde beschikbare capaciteit. Binnen het

nationale systeem van prestatiebesturing zal bovendien niet gestuurd worden op omzet en/of winst en juist wel op veiligheid.

286

Betreft de 5,9% van de Staat in KLM een prioriteitsaandeel, oftewel, heeft de Staat in bepaalde zaken een beslissende stem? Zo ja, in welke zaken?

Het belang van de Staat in KLM van 5,9% betreft geen prioriteitsaandeel, het gaat om gewone aandelen waaraan de Staat geen bijzondere zeggenschap kan ontleen.

287

Welke voortgang heeft het kabinet geboekt in het omlaag brengen van de vliegtarieven tussen Nederland en Suriname en is hiervoor het aandeelhouderschap in KLM ingezet?

Het staat de luchtvaartmaatschappijen vrij om hun vliegtarieven zelf vast te stellen tussen Nederland en Suriname. De overheid kan helpen goede omstandigheden te scheppen voor zoveel mogelijk concurrentie en een level playing field. Met Suriname is in 2006 de luchtvaartovereenkomst verruimd, waardoor het onder het verdrag aan elk land toegestaan is om drie luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen.

Voor wat betreft de tarieven is bepaald dat die niet langer aan goedkeuring onderhevig zijn. Bij gevallen waarin er aanwijzingen zijn dat er sprake is van bijvoorbeeld excessief hoge of lage tarieven regelt het verdrag dat eerst met Suriname moet worden gesproken over maatregelen. Als er overeenstemming over maatregelen bestaat, moet aan de hand van de geldende regelgeving worden bekeken welke mogelijkheden er zijn die maatregelen te effectueren.

Het kabinet heeft verder verschillende malen bij de Surinaamse regering aangedrongen op afschaffing van een nationaal Surinaams staatsbesluit dat aan luchtvaartmaatschappijen die op Suriname de plicht oplegt om een commissie van 6% aan reisagenten in Suriname te betalen. Suriname heeft toegezegd om dit besluit af te schaffen indien KLM met de reisagenten (ASRA) een overeenkomst bereikt over een redelijke vergoeding voor de verkoop van tickets.

288

Welke contacten zijn er gelegd met de Surinaamse regering om meer concurrentie te bevorderen?

In februari 2009 hebben informele besprekingen plaatsgevonden tussen Suriname en Nederland om een eerste evaluatie te maken van de in 2006 tot stand gekomen afspraken. Verder bestaat er regulier goed contact op werkniveau. Met Suriname wordt gesproken over de verdere mogelijkheden van ontwikkeling van de luchtverbindingen. Deze zomer laat ik een analyse maken van de markt tussen Nederland en Suriname/Nederlandse Antillen. Dit om een duidelijker beeld te krijgen van de eigenschappen van deze markten en hun ontwikkelperspectief. Op basis hiervan zullen verdere gesprekken kunnen worden gevoerd met de Surinaamse partners.

289

Waarom bent u voornemens pas na 2020 prikkels in te bouwen voor milieueffecten zoals luchtkwaliteit?

Tot 2020 is het Aldersadvies voor Schiphol leidend. Na 2020 wordt ingezet op het 50/50-principe voor geluid. Voor luchtkwaliteit is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit leidend. Uitgangspunt daarbij is dat de luchtkwaliteit uiterlijk in 2015 aan de kwaliteitseisen zal voldoen. Voor de periode na het NSL zal blijvend aan de luchtkwaliteitsnormen

voldaan moeten worden. Voor de periode vanaf 2020, kan worden gezien op welke wijze het 50/50-beginsel, binnen de bovenstaande randvoorwaarden, ook voor bijvoorbeeld luchtkwaliteit kan worden ingevuld.

290

Aan welke maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren denkt u, als verdere groei van Schiphol leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit?

Het gaat om emissiebeperkende maatregelen zoals de verdere aanleg van vaste stroom op de vliegtuigopstelplaatsen en het elektrisch aandrijven van het platformverkeer en een verdere vergroening van het landzijdige verkeer van en naar Schiphol.