

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

47

Vragen van het lid **Erdmans** (JA21) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het artikel «Geen DDA vluchten meer in 2025»* (ingezonden 2 september 2024).

Antwoord van Minister **Madlener** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 23 september 2024).

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel «Geen DDA vluchten meer in 2025»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Welke uitdagingen verwacht u de komende jaren nog meer die het in de lucht houden van historische (militaire) vliegtuigen gaan bemoeilijken?

Antwoord 2

In de sector loopt het aantal technici die historische luchtvaartuigen kunnen onderhouden terug. Dit komt door een beperkte instroom van jonge mensen en doordat de mogelijkheid tot opleiding om historische techniek te mogen onderhouden internationaal terugloopt.

Uit het artikel blijkt dat er voor de Dutch Dakota Association (DDA) meerdere factoren meespelen in het besluit om na 2024 te stoppen met rondvluchten met de Dakota PH-PBA «Prinses Amalia». Een van de genoemde factoren is het verbod op productie van loodhoudende brandstof in de EU vanaf 2025. Andere factoren zijn onder andere het vinden van betaalbare hangarcapaciteit, de stijging van de gemiddelde leeftijd van de vrijwilligers en het maar beperkt kunnen vervangen van de noodzakelijke expertise door jongeren. Vergelijkbare factoren kunnen ook bij andere historische (militaire) toestellen een rol spelen.

¹ Website DDA Classics Airlines, 12 mei 2024 (Geen DDA vluchten in 2025 – DDA Classic Airlines (dutchdakota.nl))

Vraag 3

Welke mogelijkheden heeft u om het vestigingsklimaat van de vloot general aviation (GA) en historische (militaire) vliegtuigen binnen Nederland te verbeteren?

Antwoord 3

Een deel van burgerluchtverkeer bestaat uit algemene luchtvaart (GA, General Aviation). Het omvat onder andere Business Aviation, recreatie, sportvliegen en les- en opleidingsvluchten. Ook historische vliegtuigen vallen onder de GA.

Zowel luchthavens van regionale als nationale betekenis accommoderen GA-verkeer. Binnen de vastgestelde gebruiksruimte van de luchthavens is het aan de exploitant van de luchthaven om de markt te bedienen. Het ministerie heeft geen zeggenschap op welke toestellen op de verschillende luchthavens worden toegelaten.

Vraag 4

Welk deel van de GA-vloot zal volgend jaar geconfronteerd worden met het besluit van de European Chemical Agency (ECHA) om in 2025 de invoer van Tetraethyllood (TEL) naar de EU te verbieden, waardoor de productie van Avgas 100LL niet meer mogelijk is?

Antwoord 4

In 2021 waren er 308 in Nederland geregistreerde GA-luchtvaartuigen die niet technisch aangepast kunnen worden voor de overstap naar loodvrije vliegtuigbrandstof, zoals UL91 of UL94.

Vraag 5

Kunt u een inschatting maken hoeveel vliegtuigen door deze maatregelen getroffen zullen worden?

Antwoord 5

Zie antwoord bij vraag 4.

Vraag 6

Kunt u beschrijven wat volgend jaar de precieze gevolgen zijn voor dit gedeelte van de GA-vloot?

Antwoord 6

De precieze gevolgen zijn nog niet goed in te schatten. Er is door enkele brandstofleveranciers uitstel gevraagd aan de European Chemical Agency (ECHA). Hierin wordt gevraagd om de datum waarop het productieverbod inwerking treedt, te verschuiven naar een later moment. Het is onduidelijk wanneer duidelijk wordt of uitstel wordt toegestaan. Als het verzoek om uitstel wordt gehonoreerd, dan is het mogelijk dat er loodvrije alternatieven gecertificeerd kunnen zijn op het moment dat de Europese regelgeving inwerking treedt.

Indien de Europese regelgeving op 1 mei 2025 in werking treedt, is het niet meer mogelijk om tetra-ethyllood (TEL) te gebruiken in de productie van Avgas 100LL. Dit betekent dat de productie van Avgas binnen de EU niet meer mogelijk is. Het blijft mogelijk om Avgas vanuit een niet EU-land te importeren. De verwachting is dat daardoor de prijs van deze brandstof significant gaat stijgen. Hogere kosten kan voor luchthavens betekenen dat zij op een andere vliegtuigbrandstof over moeten stappen. Als een luchthaven geen Avgas meer verkoopt, is het mogelijk dat eigenaren van luchtvaartuigen over moeten stappen naar een loodvrij alternatief.

Het is niet voor alle luchtvaartuigen mogelijk om over te stappen naar een van deze alternatieven. Bijvoorbeeld de motoren van een historisch (militair) luchtvaartuig kunnen niet altijd technisch geschikt worden gemaakt voor een andere brandstof. Daarnaast geldt het dilemma in hoeverre een aanpassing – hoe beperkt dan ook – afbreuk doet aan de historische waarde. Voor niet-historische luchtvaartuigen geldt dat, wanneer innovatie geen alternatief biedt, dit gedeelte van de vloot aan de grond moet blijven. De luchtvaartuigen die wel op loodvrije brandstoffen kunnen vliegen, zijn over het algemeen nieuwer en daarmee zuiniger en stiller. Hiermee kan de uitstoot door GA-verkeer afnemen.

Voor historische (militaire) luchtvaartuigen geldt dat vanaf het moment dat de Europese regelgeving in werking treedt, deze luchtvaartuigen niet meer in staat zijn om in overeenstemming met het geldige type certificaat te vliegen. Ook deze luchtvaartuigen zullen aanpassingen in de motor moeten doen. In het artikel van de DDA wordt aangegeven dat het nog niet bekend is hoe de motoren van de Dakota op de alternatieven reageren. Als het niet mogelijk is om de motoren aan te passen, en er geen Avgas 100LL getankt kan worden, staan de toestellen aan de grond.

Vraag 7

Ziet u mogelijkheden om een uitzonderingspositie voor een gedeelte van de GA-vloot te creëren, totdat de loodvrije alternatieven voorhanden zijn die door een aantal producenten van Avgas 100LL worden ontwikkeld?

Antwoord 7

Nee. Het betreft hier Europese regelgeving die voor alle EU-lidstaten geldt. Uit het Nederlands luchtvaartuigenregister blijkt dat de Nederlandse GA relatief oud is in vergelijking met omringende landen, met negatieve effecten van uitstoot en lawaai als gevolg.

Vraag 8

Mocht een uitzonderingspositie in 2025 niet mogelijk zijn, welke alternatieven zijn er dan voorhanden?

Antwoord 8

Bij een aantal luchtvaartuigen is een alternatief het ombouwen van de motoren naar motoren die loodvrije brandstoffen kunnen bevatten. Echter, dit is niet voor alle luchtvaartuigen mogelijk. Dit is kostbaar, met als gevolg dat een deel van de vloot waarschijnlijk wordt afgeschreven of verkocht buiten de EU.

Vraag 9

Kunt u vertellen wat de gevolgen van de aanpassing naar loodvrije alternatieven zijn en wat dit gaat betekenen op het gebied van vliegveiligheid?

Antwoord 9

Het is alleen mogelijk om de brandstofmotor in een luchtvaartuig te vervangen als deze aanpassing gecertificeerd is. Er wordt getoetst of de aanpassing voldoet aan de eisen voor de luchtwaardigheid. Hierdoor heeft het ombouwen geen gevolgen voor de vliegveiligheid als het toestel gecertificeerd kan worden. De keuze om de motor te vervangen of het toestel aan de grond te laten staan als de motor niet (kan) worden vervangen, is aan de eigenaar van het luchtvaartuig.

Vraag 10

Steunt u het verzoek van Shell om de import van TEL voor de productie van 100LL voort te zetten, totdat er een volledig alternatief is?

Antwoord 10

Zoals hierboven aangegeven gaat het hier om aangenomen Europese regelgeving. De uitspraak over het verzoek wordt afgewacht.

Vraag 11

Bent u bereid invloed uit te oefenen in Brussel om de ECHA te bewegen de verzoeken van GA te steunen?

Antwoord 11

Zie antwoord op vraag 7 en 10.